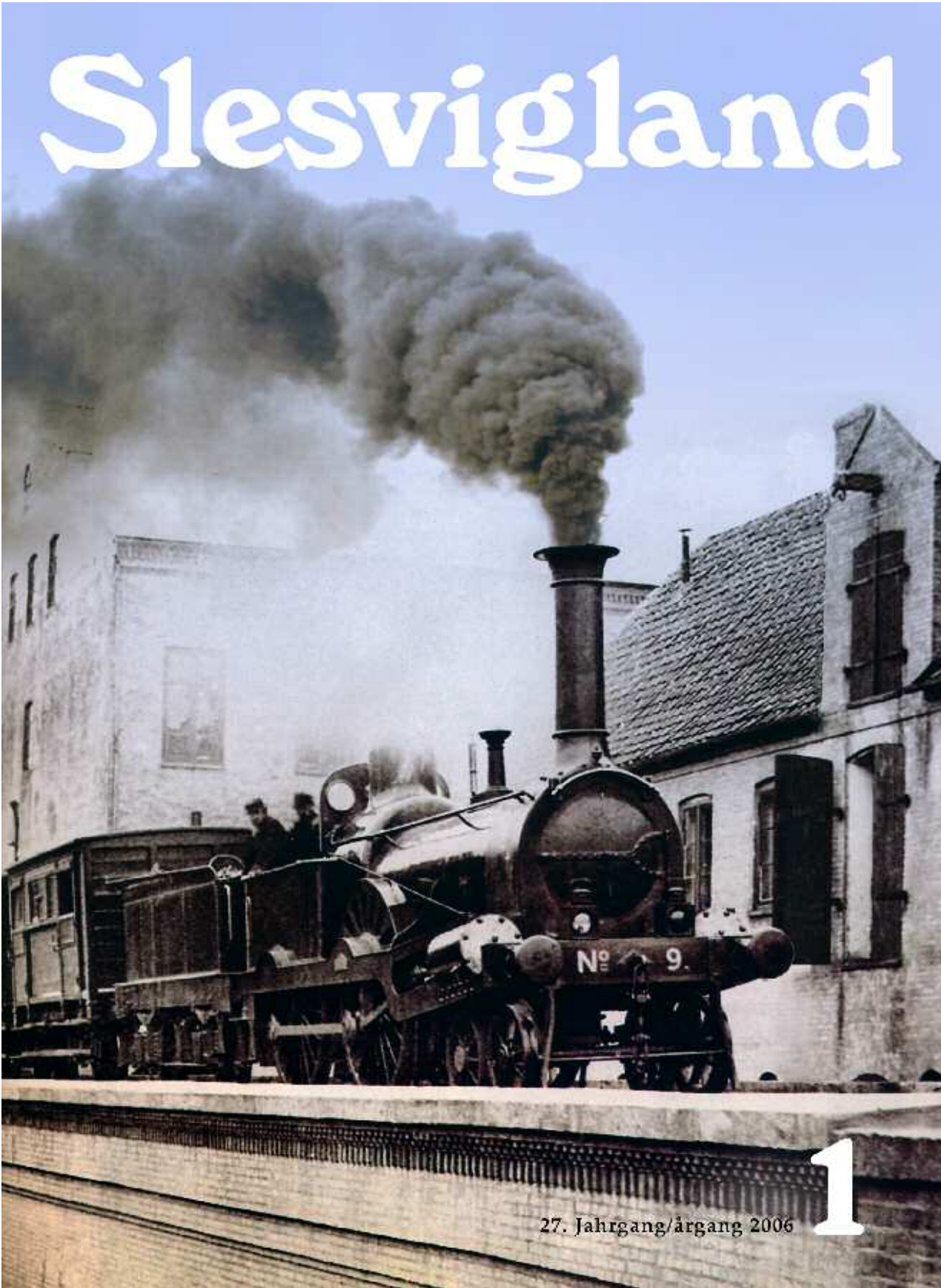
Slesvigland



1

27. Jahrgang/årgang 2006

SLESVIGLAND

Herausgeber /Udgiver:
TM Fonden / Slesvigland
Redaktion: D. P. Küssner (verantwortlich / ansvarhavende).
Foto & lay-out: Helge Krempin

© Slesvigland Für unverlangt eingesandte Bilder, Manuskripte und Waren keine Haftung. Unterzeichnete Artikel stimmen nicht unbedingt mit der Auffassung der Redaktion überein.
All rights reserved. Redaktionen hæfter ikke for illustrationer, manuskripter eller andre ting, der uopfordret sendes ind. Signerede artikler dækker ikke nødvendigvis redaktionens opfattelse.

Selbstfinanzierend, unabhängig und unpolitisch. Selvfinansierende, uafhængig og upolitisk. "Slesvigland" ist unabhängig von allen öffentlichen und privaten Institutionen, Organisationen, geschäftlichen Interessengruppen, politischen und anderen Formen von Parteien, Volksgruppen oder einzelnen Personen.
"Slesvigland" er uafhængig af alle offentlige og private institutioner, organisationer, erhvervsmæssige interessegrupper, eller andre former for partier, folkegrupper eller enkeltpersoner.

Adresse :

TM Fonden / Slesvigland
Stenholt 7
DK-6400 Sønderborg

Titelseite/Forside:

Lok Nr. 9 der Südschleswigschen Eisenbahn 1866

Lokokomotiv nr. 9 fra den Sydslesvigske Jernbane 1866

Inhalt / Indhold

Geschichten der Eisenbahn
Jernbanens historier 3

Frederik VII. Südschleswigsche Eisenbahn
Frederrik VII. Sydslesvigske Jernbane 4-27

Drei Harden
Tre Herreder 28 - 39

Wasserversorgung
Vandforsyning 40 - 41

Die nächste Ausgabe von "Slesvigland" erscheint im Juni 2006
Næste udgave af "Slesvigland" udkommer juni 2006

In dieser Ausgabe berichten wir über die erste Eisenbahn dieses Landesteils, die im Jahre 1854 eröffnet wurde. Es war Frederik VII. Südschleswigsche Eisenbahn, die eine Verbindung vom Osten in den Westen schaffte und mit technischer Unterstützung des Eisenbahnunternehmers Samuel Morton Peto gebaut wurde. Nachdem die Eisenbahn in der Region angekommen war, spielte sie über viele Jahrzehnte eine Rolle in der Geschichte. Im Zeitraum von etwa 1850 bis 1890 transportierte sie Menschen heraus aus dem Gebiet, die mit den politischen Verhältnissen nicht einverstanden waren und beispielsweise nach Amerika auswanderten. Nach 1864 als Preußen und Österreich das Gebiet annektierten, wählten viele nach Dänemark zu fahren, um sich dort niederzulassen. Zur Volksabstimmung 1920 spielte die Eisenbahn wieder eine besondere Rolle. Sowohl auf deutscher als auch auf dänischer Seite wurden Personen von außerhalb in die Abstimmunsgebiete transportiert, um die jeweilige Stimmenzahl zu erhöhen. 1927 wurde der Eisenbahndamm nach Sylt gebaut und von da an strömten die Touristen zur „Perle der Nordsee“. Nach 1945 wurde die Eisenbahn zum Transportmittel für viele Flüchtlinge und auch für heimkehrende Landsleute, die sich nach den Kriegsgräueln wieder dort niederlassen wollten, von wo sie einst gekommen waren.

I denne udgave skriver vi om den første jernbane i landsdelen, der blev åbnet 1854. Det var Frederik VII. Sydslesvigske Jernbane, der blev etableret med en jernbaneforbindelse fra øst til vest med teknisk assistance af bl.a. den engelske jernbaneentreprenør Samuel Morton Peto. Efter at jernbanen var kommet til regionen, har den i mange årtier spillet en rolle i historien. I tiden fra omkring 1850 til 1890 transporterede jernbanen mennesker bort fra området, der var utilfredse med de politiske forhold. Mange udvandrede fx til Amerika, mens en hel del efter 1864, efter at Preussen og Østrig havde annekteret området, brugte togene til at tage til Danmark for at bosætte sig der. Til folkeafstemningerne i 1920 spillede jernbanen igen en særlig rolle. Både på tysk og på dansk side blev der transporteret personer til afstemningsområderne udefra, der skulle sørge for, at der kom ekstra stemmer til. I 1927 blev dæmningen til Sild åbnet, hvilket førte til, at der fremover strømmede turister til ”Nordsøens perle”. Umiddelbart efter 1945 var jernbanen transportmiddel for adskillige flygtninge og hjemvendende landsmænd, der efter krigens rædsler igen vil bosætte sig i det område, de oprindeligt kom fra.

Frederik VII. Südschleswigsche Eisenbahn

Bereits kurze Zeit nachdem in Deutschland die erste Eisenbahn zwischen Nürnberg und Führt eröffnet worden war, diskutierte man im Herzogtum Schleswig, ob es nicht sinnvoll wäre eine Eisenbahnverbindung zwischen Flensburg und Tönning zu bauen. Die Bahnverbindung sollte den Transport von Vieh und landwirtschaftlichen Produkten zur Nordsee erleichtern, von wo aus die Güter weiter auf die lukrativen Märkte Englands gebracht werden sollten. Kaufleute in Flensburg, die Dänemark gegenüber loyal waren, wünschten sich eine solche Eisenbahnverbindung, einerseits weil es ihnen Gewinn bringen würde und andererseits weil sie dadurch den Kontakt zum westlichen Teil des Herzogtums stärken und die Abhängigkeit zu dem übermächtigen Hamburg verringern

Frederik VII.s Sydslesvigske Jernbane

Allerede kort efter at den første tyske jernbane fra Nürnberg til Fürth var blevet åbnet begyndte diskussionen i hertugdømmet Slesvig om at oprette en jernbaneforbindelse fra Flensborg til Tønning. Banen skulle gøre det lettere at transportere kvæg og andre landbrugsvarer ud til Vesterhavet, hvorfra de kunne sendes til det lukrative marked i England. Danskloyale købmænd i Flensborg ville gerne have en sådan jernbane, dels for at tjene penge, dels fordi det ville styrke kontakterne vestover og gøre afhængigheden af det overmægtige Hamborg mindre. Den 16. januar 1837 blev ideen offentliggjort i Husumer Wochenschau og få uger senere, blev der nedsat en komite. I maj 1837 henvendte man sig til Frederik VI. For at få koncessionen til en sådan jernbane.

Auf der englischen Brücke in Flensburg wurden die Güterwagen der Südschleswigschen Eisenbahn be- und entladen

På den engelske bro i Flensborg blev den Sydslesvigske Jernbanes godstog be- og aflæsset

könnten. Am 16. Januar 1837 wurde die Idee in der Husumer Wochenschau veröffentlicht und es wurde ein Komitee gegründet. Im Mai 1837 wandte man sich an den dänischen König Frederik VII. um eine Konzession für eine Eisenbahn zu erhalten.

Mit dem Grundgesetz im Jahre 1849 wurde die Demokratie in Dänemark eingeführt. Das Grundgesetz galt allerdings nur im Königreich, was dazu führte, dass der König als Herzog Schleswigs dort immer noch souveräner Herrscher blieb, obwohl es in Wahrheit die dänische Regierung war, die die Entscheidungen traf. Die Regierung konnte daher, ohne den Reichstag davon in Kenntnis zu setzen, die Entscheidung für eine Eisenbahnverbindung im Herzogtum Schleswig treffen. Voraussetzung hierfür war allerdings, dass keine größeren Kosten für das Projekt entstünden, als Mittel in Schleswig zur Verfügung standen. Einer der wichtigsten Initiatoren, der sich die Eisenbahnverbindung wünschte, war Christian Hansen jun. aus Flensburg. Er hatte eine Vision von einer Eisenbahn, die von Flensburg nach Husum und von dort weiter nach Tönning führte. Er gab 1837 eine Schrift heraus, die eine breite Öffentlichkeit über die Pläne informieren sollte und in der er sich zum Führsprecher des Projektes machte. „Die Eisenbahn ist die Lösung dieser Zeit. Es gibt kaum eine Erfindung, die eine so bedeutende Rolle für den Verkehr, Wohlstand und dem Glück der Bevölkerung spielen wird.“, schrieb Christian Hansen jun. Außer seiner allgemeinen Begeisterung über die Eisenbahn, hatte Christian Hansen auch klare Vorstellungen darüber, wie das Projekt finanziert werden sollte. „Woher soll das Geld kommen? Wir haben Beweise dafür, dass die Regierung gerne gemeinnützige Vorhaben unterstützt, und wir würden es uns wünschen, dass die Regierung die Leitung des Projekts übernimmt und dafür einige hundert Mark verwendet. Schwieriger scheint es, den Betrag durch den Verkauf von Aktien in den betreffenden Städten zu erzielen. Es gibt aber auch die Möglichkeit sich an eine Eisenbahn-

Med grundloven fra 1849 var folkestyret blevet indført i Danmark. Grundloven havde dog kun gyldighed indenfor kongeriget, så der var kongen som hertug stadig suveræn hersker, om end det i praksis var den danske regering, der traf afgørelserne. Regeringen kunne altså uden indblanding fra Rigsdagen træffe beslutning om eventuelle jernbaneanlæg i Slesvig, forudsat anlæggene ikke krævede større beløb, end der var i de slesvigske kasser, og det skulle faktisk vise sig muligt at fa anlagt en bane uden at anvende offentlige penge. En af de vigtigste initiativtagere, der ønskede en jernbane, var Christian Hansen jun. i Flensborg. Han havde en vision om at få bygget en jernbaneforbindelse fra Flensborg til Husum og derfra videre til Tønning. For at informere en bredere offentlighed om planerne udgav han i 1837 et skrift, hvor han gjorde sig til en varm fortaler for projektet. ”Jernbanen er tidens løsning. Der findes næppe nogen anden opfindelse, der vil få så stor betydning for trafikken, velstanden, dannelsen og befolkningers lykke. ”, skrev Christian Hansen i sit skrift. Men udover sin generelle begejstring for jernbanens fortræffelighed, havde Hansen også forestillinger om, hvordan dette tiltag kunne finansieres. ”Hvor skal pengene komme fra? Vi har beviser på, at regeringen gerne støtter almennyttige formål, og vi kunne ønske os, at den overtager ledelsen af projektet og hertil anvender nogle hundrede mark. Vanskeligere synes det, at få samlet summen ved salg af aktier i de respektive byer. Men der er også den mulighed at henvende sig til Jernbaneselskabet i London, som har rigeligt kapital.”

Blick vom Nikolaikirchturm auf die englische Brücke

Sådan så den engelske bro ud set fra Nikolajkirkens tårn

1855 wurdie Bahn mit Telegrafen ausgestattet
I 1855 fik jernbanen telegrafer

gesellschaft in London zu wenden, die über reichliches kapital verfügt.“ Es mussten viele Verhandlungen geführt werden, bis 1854 endlich das Ziel erreicht war. Der Staat hatte kein Geld und das Projekt wurde daher mit einem aus heutiger Sicht modernen Verfahren realisiert. Das Know How und das Geld hatten englische Eisenbahnunternehmer. Im Sommer 1851 hatte der englische Eisenbahnunternehmer Samuel Morton Peto in Dänemark Verhandlungen über den Bau Eisenbahn geführt. In der Zeitung „Fædrelandet” . August 1851 konnte man lesen, dass der englische Eisenbahnunternehmer Samuel Morton Peto, der Ingenieur und Lokomtivenhersteller Robert Stephenson und der Ingenieur G.P. Bidder Kopenhagen besuchten. Sie waren inzwischen an die schleswigsche Westküste nach Tönning gereist, wo Petos Dampfschiff „Royal Victoria“ auf sie wartete, um sie nach Lowstoft in Norfolk zu transportieren. Die Gesellschaft hatte in Oslo an einer Feierlichkeit anlässlich des Baus der ersten Eisenbahnverbindung von Kristiania (Oslo) nach Eidsvold in Norwegen teilgenommen. Dem Baukonsortium, das den Bau der norwegischen Bahn leitete, gehörten Lewis Ricardo, Samuel Morton Peto und Thomas Brassey an, während Bidder leitender Ingenieur war. „Fædrelandet” benutzte diese Gelegenheit, um zu kolportieren, dass der Zweck des Aufenthalts in Dänemark Verhandlungen über den Bau einer Eisenbahnverbindung gewesen sei, und dass die Engländer mit C.M. Poulsen als Unterhändler des Finanzministers Sponneck und auch mit dem Finanzminister selbst gesprochen hatten. Laut Zeitungsbericht befand sich die ganze Angelegenheit aber noch in einem Anfangsstadium, weil eine endgültige Entscheidung von der Arbeit einer Kommission abhing, die Voraussetzungen an der Westküste Jütlands untersuchte. Die Zeitung meinte zu wissen, dass die Aufmerksamkeit auf eine jütisch-schleswigsche Verbindung von Hjerting nach Apenrade gerichtet war, dass die Engländer aber auch an einer Verlängerung der Roskilde-Bahn nach Korsør interessiert gewesen wären. Samuel Morton Peto wurde 1809 geboren und arbeitete in der Baufirma seines Onkels in London. Als der Onkel 1830 starb übernahm er die Firma gemeinsam mit

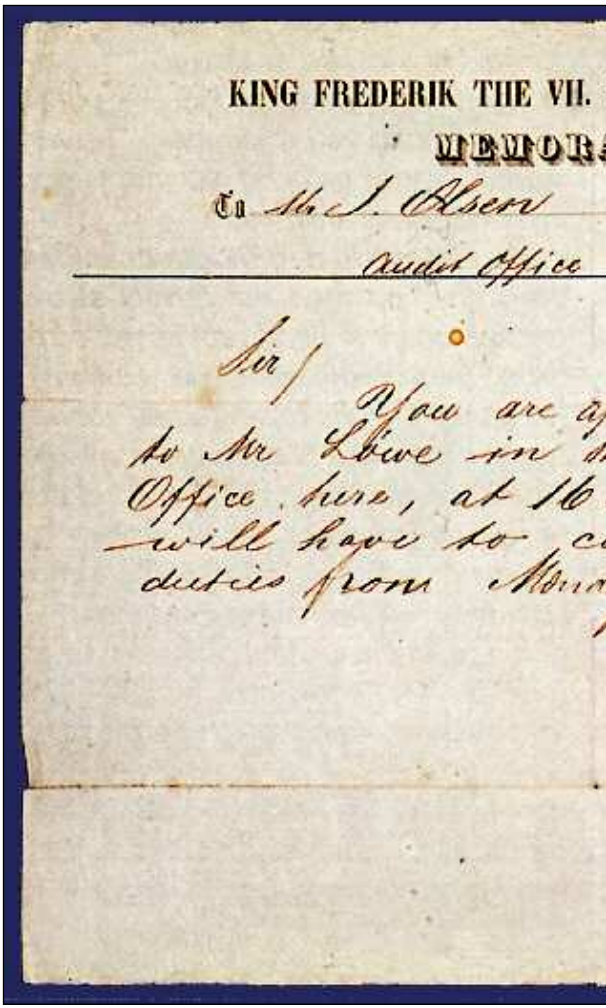
Mange forhandlinger måtte gennemføres og ansøgninger skrives, før man endelig i 1854 var ved målet. Staten havde ikke råd - projektet blev i stedet grebet an på en måde, som i dag virker ganske moderne. Ekspertisen og pengene havde engelske jernbaneentreprenører.

I sommeren 1851 havde den engelske jernbaneentreprenør Samuel Morton Peto ført forhandlinger i Danmark om baneanlæg I. avisen "Fædrelandet" for den 13. august 1851 kunne man læse, at København i nogle dage havde haft besøg af den engelske jernbaneentreprenør Samuel Morton Peto, ingeniør og lokomotivfabrikant Robert Stephenson og ingeniør G.P. Bidder m.fl. De var nu afrejst til Tønning på Slesvigs vestkyst, hvor Petos dampskib "Royal Victoria" ventede for at overfare dem til Lowestoft i Norfolk. Selskabet havde i Oslo deltaget i højtideligheden ved iværksættelse af arbejdet med Norges første jernbane, strækningen fra Kristiania (Oslo) til Eidsvold. Byggekonsortiet for den norske bane bestod af Lewis Ricardo, Samuel Morton Peto og Thomas Brassey, mens Bidder var hovedingeniør. "Fædrelandet" viderebragte ved samme lejlighed det forlydende, at formålet med opholdet i Danmark havde været forhandlinger om jernbaneanlæg, og at englænderne både havde forhandlet med C.M. Poulsen som repræsentant for finansminister Sponneck og med finansministeren selv. Ifølge avisen var sagen dog endnu på et forberedende stade, idet en beslutning måtte afvente arbejdet i den kommission, der undersøgte havnemulighederne på Jyllands vestkyst. Bladet mente imidlertid at vide, at opmærksomheden havde været rettet mod anlægget af en jysk-slesvigsk bane fra Hjerting over Ribe til Åbenrå, men at englænderne også havde interesseret sig for Roskilde-banens forlængelse til Korsar.

Samuel Morton Peto var født i 1809 og kom som ung ind i sin onkels byggefirma i London. Ved onklens død i 1830 overtog han firmaet sammen med fætteren Thomas Grissel, og sammen havde de en række store entrepriser, herunder Nelsonsøjlen på Trafalgar Square, Parlamentsbygningen, Paddington Station samt arbejder med anlæggelsen af GreatWestern og Eastern Railway. I 1846 delte de firmaet,

Sir Samuel Morton Peto (1809-1889)

seinem Vetter Thomas Grissel. Gemeinsam führten sie einige größere Bauvorhaben durch, u.a. die Nelsonsäule auf dem Trafalgar Square, den Londoner Bahnhof Paddungton sowie einige Arbeiten beim Bau der Great Western und Eastern Railway. 1846 teilte sie die Firma auf und Peto und sein neuer Teilhaber, sein Schwager Edward Ladd Betts, konzentrierten sich auf den Bau von Eisenbahnanlagen in England und im Rest der Welt. Einige von Petos Arbeiten in England, die aus dänischer Sicht von besonderem Interesse sind, ist beispielsweise die Eastern Countries Railway in London in nordöstlicher Richtung aus den Jahren 1846-48 und die Anlage in Lowestoft an der Küste nahe der Stadt Nowich. Peto vertrat diese Stadt als liberales Mitglied im englischen Parlament von 1847 bis 1854. Peto hatte finanzielle Interessen an der Anlage in Lowestoft und ebenfalls an der „Northern Steam Packet Company“, mit der C.M. Poulsen als Unterhändler zum Jahreswechsel 1850-51 einen Vertrag abschloss. Die Dampfschiffe der Kompagnie sollten von Lowestoft nach Tönning und Ballum an der südejütischen Küste fahren. 1855 wurde Peto zu Sir Peto als er zum Dank für die Versorgungseisenbahn, die er gemeinsam mit Betts unterstützt durch Brassey während des Krimkriegs gebaut hatte. Mit einer unglaublichen Geschwindigkeit baute er die etwa 40 Meilen lange Strecke von Balaclava zum englischen Belagerungsheer vor Sewastopol. Am 26. Februar 1852 unterzeichnete Peto ein Angebot an die dänische Regierung in dem er sich bereit erklärte innerhalb eines Jahres eine Eisenbahnverbindung quer durch das Herzogtum Schleswig von Flensburg nach Tönning anzulegen und außerdem eine Querverbindung nach Rendsburg zu bauen. Die einzige ökonomische Unterstützung bestand in einer Steuerbefreiung, Befreiung von der Zahlung einer Stempelabgabe sowie Zollfreiheit für die Waren und Gegenstände, die für den Bau der Verbindung gebraucht wurden. Der Vorschlag wurde mit einem Begleitschreiben von Regnar Westenholtz an C.M. Poulsen geschickt, der die Angelegenheit weiter begleiten sollte. Dies geschah dadurch, dass Poulsen den Vorschlag an den schleswigschen Minister,


KING FREDERIK THE VII.

MEMORA

To Mr J. Olsen

Audit Office

Sir/

You are a

to Mr Löwe in

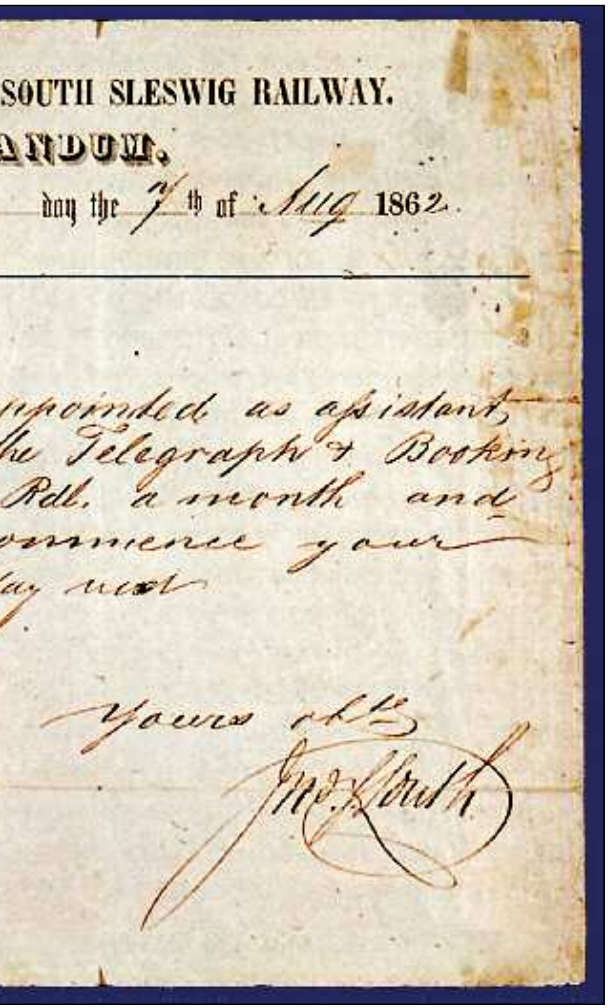
Office here, at 16

will have to c

duties from Mon

Dieses Memorandum aus dem Jahre 1862 zeigt deutlich, dass Frederik VII. Südschlesgwigsche Eisenbahn von den Engländern geprägt wurde.

og Peto og hans nye kompagnon svogeren Edward Ladd Betts koncentrerede sig herefter om jernbanebygning såvel i England som i resten af verden. Af Petos engelske opgaver af særlig interesse i dansk sammenhæng er anlægget af Eastern Counties Railway fra London mod nordøst i 1846-48 og specielt havneanlægget i Lowestoft på kysten ud for byen Norwich, som han også repræsenterede som liberalt medlem i Parlamentet 1847-54. Peto havde selv store økonomiske interesser i


SOUTH SLESWIG RAILWAY.
ANDUM.
day the 7th of Aug 1862.

upointed as assistant
the Telegraph & Booking
Rdl. a month and
ommence your
ay next

Yours obt
Jno. Roth

Dette memorandum fra 1862 viser med al tydelighed, at Frederik VII. Sydslesvigske Jernbane var pæget af englænderne

Lowestoft anlæggene og også i "The Northern Steam Packet Company", som den danske stat med C.M. Poulsen som mellemmand ved årsskiftet 1850-51 indgik en aftale med. Kompagniets dampskibe skulle fra Lowestoft besejle Tønning samt Ballum på den sønderjyske kyst.

I 1855 blev Peto til Sir Morton Peto, idet han udnævntes til baronet som tak for den forsyningsjernbane, han sammen med Betts og rned støtte fra Brassey under Krimkrigen på rekordtid anlagde de ca. 40 miles fra havnen ved Balaclava til den engelske belejringshær uden for Sevastopol. Den 26. februar 1852 underskrev Peto et formelt tilbud til den danske regering om indenfor et år at anlægge en jernbane tværs over Sydslesvig fra Flensborg over Husum til Tønning og herfra at anlægge en sidebane til Rendsborg uden anden form for økonomisk støtte til banen end skattefrihed, frihed fra stempelafgift og toldfrihed for de varer og genstande, der skulle bruges til anlægget. Forslaget blev forsynet med en forklarende skrivelse fra Regnar Westenholz, sendt til C.M. Poulsen, der så skulle berede dets videre vej. Dette foregik ved, at Poulsen sendte forslaget til ministeren for Slesvig grev Carl Moltke. I sin følgeskrivelse lagde Poulsen specielt vægt på Petos soliditet og store interesser i skibsfarten mellem Lowestoft og Tønning, men Poulsen var samtidig klar over, at det politisk problematiske ved projektet var forbindelsesbanen til Rendsborg, hvorved der de facto ville blive skabt en længdebane fra Hamborg / Altona til Flensborg. Det var ikke ønskværdigt for den danske regering, der ønskede at knytte hertugdømmet Slesvig til Danmark og ikke til Holsten.

For at gøre projektet mere acceptabelt skrev Poulsen derfor i følgeskrivelsen, at

Das Netz der Südschleswigschen Eisenbahn im Jahre 1854

Den Sydslesvigske Jernbanes jernbanenet i 1854

dem Grafen Carl Moltke schickte. In seinem Begleitschreiben unterstrich Poulsen besonders Petos Solidität und sein großes Interesse an der Schifffahrt zwischen Lowestoft und Tönning. Poulsen war sich im Klaren darüber, dass der politisch problematische Punkt bei diesem Vorhaben, die Verbindung nach Rendsburg war, wodurch faktisch eine Verbindung von Hamburg/Altona nach Flensburg geschaffen werden würde. Dies entsprach nicht den Vorstellungen der dänische Regierung, die das Herzogtum Schleswig enger ans das Königreich und nicht an Holstein knüpfen wollte. Poulsen schrieb in dem Begleitschreiben daher, um das ganze etwas abzuschwächen, dass es vorstellbar sei, dass es Alternativen zu einer direkten Verbindung von Tönning nach Rendsburg gäbe. Christian Hansen jun. erwähnt in seinen „Bemerkungen zu den projektierten Eisenbahnen im Herzogtum Schleswig“ im Jahre 1852 folgendes: Samuel Morton Peto, der bereits mit der dänischen Regierung Verhandlungen über den Bau einer Eisenbahnverbindung von Flensburg nach Tönning geführt hatte. Peto fuhr nach Kopenhagen und erhielt am 8. September 1852 die Konzession. Die Querverbindung nach Rendsburg sollte nicht länger von Tönning sondern von Husum aus führen. Das bedeutete, dass man keine Brücke über die Eider bauen musste. Am 20. März 1854 übertrug er die Konzession an die „Flensburg-Husum-Tönninger Eisenbahngesellschaft“, die er selbst leitete. Die Gesellschaft verfügte über ein Aktienkapital in Höhe von 40.000 Pfund Sterling und somit war der Weg für die Um-

forbindelsesbanen til det holstenske jernbanenet godt kunne gives en anden linieføring end direkte fra Tønning til Rendsborg. Christian Hansen jr. nævner i hans ”Bemærkninger til de projekterede jernbaner i hertugdømmet Slesvig” i 1852 Samuel Morton Peto, som allerede havde forhandlet med den danske regering om etablering af en jernbane mellem Flensborg og Tønning. Peto kom til København, og den 8. september 1852 blev koncessionen udstedt. Sidebanen til Rendsborg skulle nu ikke længere gå fra Tønning men fra Husum. På den måde behøvede man ikke bygge en bro over Ejderen.

Den 20. marts 1854 overdrog han koncessionen til ”Flensborg-Husum-Tønning jernbaneselskabet”, som han selv ledede. Selskabet havde en aktiekapital på 40.000 pund sterling og dermed var en vision på vej til at blive til virkelighed. Selskabet skulle anlægge en bane fra Flensborg over Husum til Tønning, og dertil en sidebane fra Øster Ørsted til Rendsborg. Sidstnævnte skulle sikre forbindelsen til den

Fahrplan der Frederik VII. Südschleswigschen Eisenbahn im Eröffnungsjahr 1854.

König Frederik VII. Süd-Schleswigsche Eisenbahn.

Ankunft und Abgangszeit der Züge.

Vom October 1854 an bis auf Weiteres.

Es wird alle mögliche Sorgfalt angewandt werden, um die Präcision der Züge in Gemäßheit mit den hierauf verzeichneten Zeiten zu erlangen; die hiemit übereinstimmenden Abgangs- und Ankunfts-Zeiten werden jedoch nicht von der Gesellschaft garantirt, sowie dieselbe auch nicht für die durch eine Verspätung erwachsenden Folgen zu irgend einer Weise verantwortlich sein wird.

Etwanige Veränderungen sollen rechtzeitig publicirt werden.

Meilen.	Von	1., 2., 3. Classe. Personenzug	1., 2., 3. Classe. Mischzug	1., 2., 3. Classe. Eilzug
	Flensburg, Abgang	8	12 35	4
0,00	Holzkrug	8 13		4 15
2,00	Tarp	8 30	1 —	4 30
2,00	Eggebek	8 38		4 38
3,00	Bollerup	8 45		4 45
0,00	Oster-Ostedt, Ankunft	9 8	1 30	5 8
	Abgang	9 18	1 40	5 18
0,00	Schwesing	9 [illegible]		5 31
0,00	Husum	9 40	1 48	5 40
7,00	Friedrichstadt Gh.	9 58	2 13	5 58
0,00	Herbleck	10 6		6 6
2,00	Tönning, Ankunft	10 20	2 30	6 20
	Oster-Ostedt, Abgang	9 18	1 40	5 18
1,00	Holm	9 31		5 31
1,00	Elingstedt	9 43		5 43
2,00	Schleswig Gh. (Kloßerfeld)	9 58	2 10	5 58
4,00	Owiskiag	10 16		6 16
4,00	Dannewerk	10 27		6 27
5,00	Rendsburg, Ankunft	10 40	2 40	6 40

Zweigbahn. (Abzweigung von Oster-Ostedt [illegible])

Meilen.	Von	1., 2., 3. Classe. Personenzug	1., 2., 3. Classe. Mischzug	1., 2., 3. Classe. Eilzug
	Rendsburg, Abgang	7 45	12 30	3 45
0,00	Dannewerk	7 55		3 55
1,00	Owiskiag	8 7		4 7
2,00	Schleswig Gh. (Kloßerfeld)	8 24	12 56	4 24
3,00	Elingstedt	8 40		4 40
4,00	Holm	8 54		4 54
0,00	Oster-Ostedt, Ankunft	9 8	1 30	5 8
0,00	Tönning, Abgang	8 8	12 40	4 8
0,00	Herbleck	8 18		4 18
1,00	Friedrichstadt Gh.	8 28	12 58	4 28
2,00	Husum	8 44	1 18	4 44
2,00	Schwesing	8 55		4 55
4,00	Oster-Ostedt, Ankunft	9 8	1 30	5 8
	Abgang	9 18	1 40	5 18
5,00	Bollerup	9 34		5 34
0,00	Eggebek	9 44		5 44
7,00	Tarp	9 54	2 10	5 54
0,00	Holzkrug	10 9		6 9
2,00	Flensburg, Ankunft	10 25	2 35	6 25

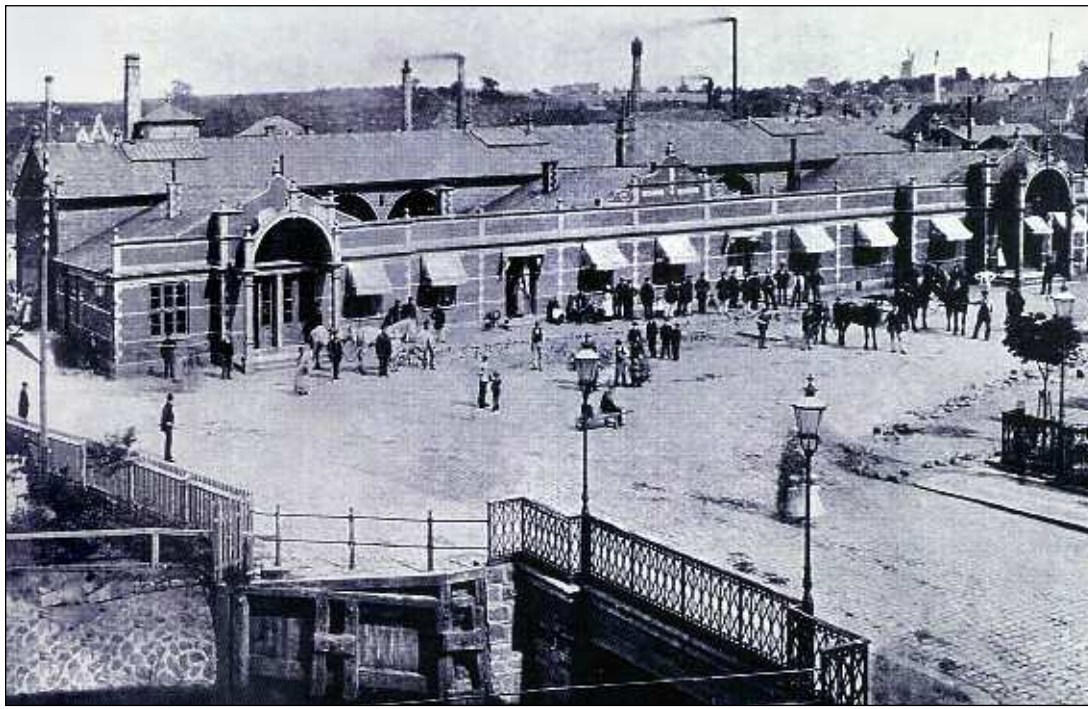
NB. Die resp. von Flensburg, Tönning und Rendsburg abgehenden Züge, müssen alle drei in dem Vereinigungspunkt der Haupt- und Zweigbahn, Station Oster-Ostedt, angekommen sein, bevor irgend einer der Züge von der genannten Station nach Flensburg, Tönning oder Rendsburg abgehen darf.

Flensburg, im October 1854.

John D. Louth, Betriebs-Dirigent.

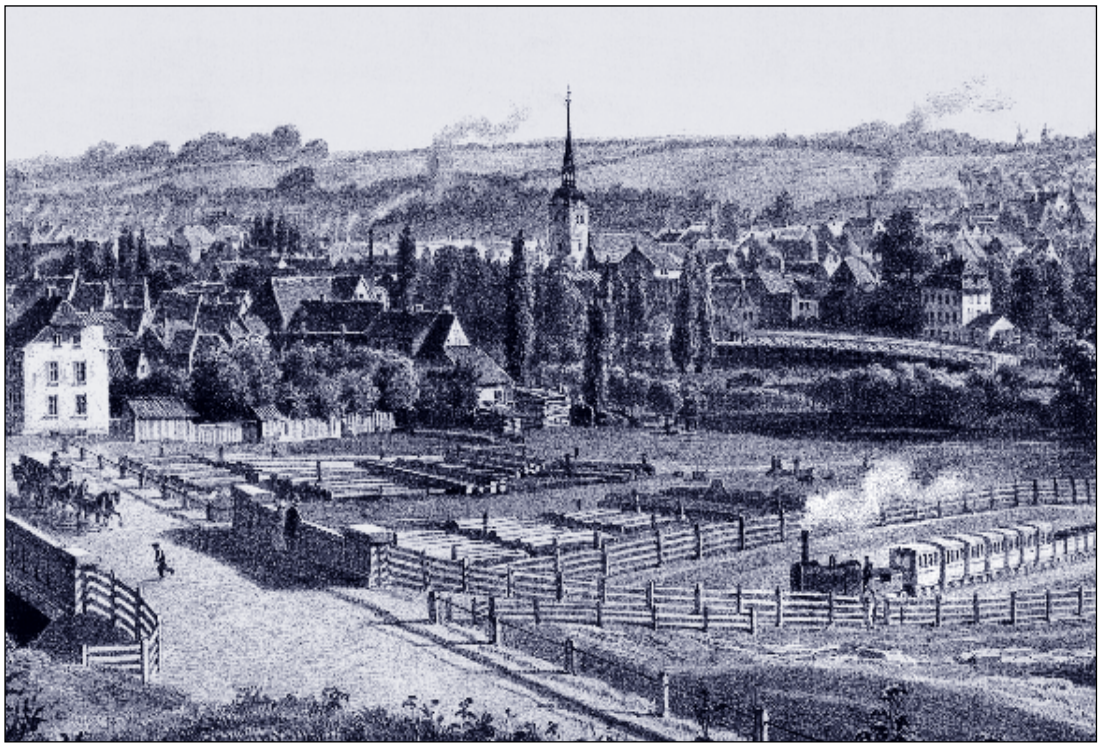
Frederik VII. Sydslesvigske Jernbanes køreplan fra åbningsåret 1854

setzung einer Vision geebnet. Die Gesellschaft erhielt den Auftrag eine Eisenbahnverbindung von Flensburg über Husum nach Tönning und eine Querverbindung von Oster Ohrstedt nach Rendsburg zu bauen. Die Querverbindung sollte eine Verbindung zu einer Bahn sicherstellen, die seit kurzem von Neumünster nach Rendsburg führte sowie zur Bahn von Kiel nach Altona. Damit kam Peto sowohl dem Wunsch derer entgegen, die eine Verbindung quer durch das Herzogtum von Ost nach West wollten, als auch denjenigen, die eine Verbindung von Nord nach Süd wollten. Die gesamten Arbeiten wurden von Engländern geleitet. Gerätschaften, Lokomotiven und Personale kamen in den ersten Jahren ebenfalls aus England. Der erfahrene Engländer Sir Morton Peto war verantwortlicher Leiter des Vorhabens, sein Stellvertreter war John Spiking Louth. Der Einsatz der Engländer wurde nicht vergessen. Der erste Flensburger Bahnhof erhielt den Namen der englische Bahnhof, außerdem wurde eine Eisenbahnbrücke in Flensburg die englische Brücke genannt. Die Vorbereitungen für den Bau der 112 km langen Verbindung von Flensburg nach Tönning und von Oster Ohrstedt nach Rendsburg wurden mehrmals verschoben, was u.a. dazu führte, dass die Arbeiter die angereist waren, um die Erdarbeiten auszuführen, wieder weggeschickt werden mussten. 1852 kamen die englischen Ingenieur nach Tönning, von wo aus die Hauptbahnverbindung nach Flensburg zukünftig fahren sollte. Die Arbeiten an der 41,4 km langen Streckenführung von Oster Ohrstedt nach Rendsburg über Klosterkrug bei Schleswig wurden am 27. November 1853 aufge-



Der nach dem Architekten M.G.B. Bindesbøl im Jahre 1855 in Flensburg fertiggestellte “Englische Bahnhof”

I 1855 blev den “engelske banegård” færdig, som var blevet tegnet af arkitekten M.G.B. Bindesbøl



Die “Englische Brücke”

Den “engelske bro”

bane, som kort forinden var bygget fra Neumünster til Rendsborg - og dermed til banen Kiel-Altona. Med den måde linieføringen blev anlagt tilgodesete Peto såvel fortalerne for en tværforbindelse som tilhængerne af en linieføring på langs gennem hertugdømmet. Hele arbejdet blev ledet af englændere. Udstyr, lokomotiver og personale kom i de første år fra England. Den erfarne englænder Sir Morton Peto var øverste chef, souschef var John Spiking Louth. Englændernes indsats blev ikke glemt. Den første hovedbanegård i Flensborg fik i folkemunde betegnelsen "den engelske banegård" - jernbanebroen ud i Flensborg havn blev kaldt den engelske bro.

Forberedelserne til den 112 km lange jernbanelinje fra Flensborg til Tønning og Øster Ørsted til Rendsborg trak ud flere gange, hvilket bl.a. førte til, at de arbejdere, der var hentet til området for at udføre det påkrævede jordarbejde, måtte sendes hjem igen. I 1852 kom de engelske ingeniører til Tønning, hvorfra hovedlinjen til Flensborg skulle påbegyndes. Arbejdet på den 41,4 km lange strækning fra Øster Ørsted til Rendsborg over Klosterkrug ved Slesvig blev påbegyndt den 27. november 1853. Den 1. april 1854 kunne Samuel Morton Peto invitere medlemmerne i ”Landwirtschaftlicher Verein zu Flensburg” til en ekstratur med toget fra Holtkro, som lå vest for Flensborg, til Tønning. ”Som offentligt bekendtgjort startede i dag kl. 8.00 det første tog, som fremover regelmæssigt skal køre mellem Flensborg og Tønning. Toget havde fire personvogne og nogle transportvogne. Der blev ikke iværksat nogen særlig højti-

nommen. Am 1. April 1854 konnte Samuel Morton Peto die Mitglieder des „Landwirtschaftlichen Vereins zu Flensburg“ zu einer Sonderfahrt von Holzkrug, das westlich von Flensburg lag, nach Tönning einladen. „Wie öffentlich angezeigt war, ging heute Morgen um 8 Uhr der erste regelmäßige Eisenbahnzug von hier nach Tönning. Der selbe bestand aus 4 Personen- und einigen Transportwagen. Es fand keine andere Feierlichkeit statt, als dass die Lokomotive mit zwei Danebrogsfahnen geziert war. So lange keine regelmäßigen Dampfschiffrouten von Tönning über die Nordsee und von Flensburg nach verschiedenen Häfen der Ostsee etabliert sind, dürfte der Personenverkehr auf der jetzt eröffneten Flensburg-Tönning Bahn ziemlich beschränkt bleiben.“, schrieb die Flensburger Zeitung zu diesem Anlass. An der Reise nahmen vier Passagiere teil, während am 6. Oktober 1854 bereits zehn Fahrgäste mit dem Zug fuhren. In Anbetracht dessen, dass die Eisenbahn den Namen „Frederik VII. Südschleswigsche Eisenbahn“ erhielt, ist es kaum verwunderlich, dass Frederik VII. und seine Gemahlin an der feierlichen Eröffnung teilnehmen sollten. Es war ein hervorragend inszeniertes Ereignis, dass über mehrere Tage ging, und das nicht nur in der örtlichen Presse sondern auch in „The Illustrated London News“ erwähnt wurde. Das Medienereignis wurde dadurch nicht geringer, dass Samuel Morton Peto König Frederik VII. einen prachtvollen Salonwagen schenkte, der einmalig im provinziellen Dänemark war. Sein Ruf eilte dem Salonwagen voraus. In der Flensburger Zeitung des 10. Oktober 1854 stand darüber folgendes: „Der Wagen der für unseren Monarchen in England gebaut wird, soll derart elegant und geschmackvoll werden, dass er dort Aufsehen erregt hat. Neulich erschien eine Beschreibung dieses prachtvollen Wagens im Morning Chronicle. Demnach ist der Salonwagen 28 Fuß lang und 8 Fuß breit und ist mit drei Räumen ausgestattet. Einem großen Salon in der Mitte, einen privaten Raum und einem Raum für das Gefolge seiner Majestät. Der Wagen ist außen geschmackvoll und auch innen besonders schön dekoriert. Die Wände des Salons sind mit hellblauer Seide und die Decke mit weißer Seide verkleidet. Überall ist alles goldverziert; die Räume mit wertvollen Sesseln, Ottomanen, Spiegeln usw. ausgestattet.“ Die Eisenbahn wurde, wie bereits erwähnt, erstmals am

Am 25. Oktober 1854 wurde Frederik VII. Südschleswigsche Eisenbahn feierlich eröffnet.

delighed, blot var toget blevet smykket med to Dannebrog. Så længe der ikke eksisterer nogle regelmæssige dampskibsforbindelser fra Tønning over Nordsøen og fra Flensborg til Østersøens forskellige havne, vil jernbanetrafikken på den nye rute nok kun blive efterspurgt i et begrænset omfang", skrev "Flensburger Zeitung" i dagens anledning. På denne rejse var der fire passagerer mens der den 6. oktober 1854 allerede rejste ti passagerer med toget.

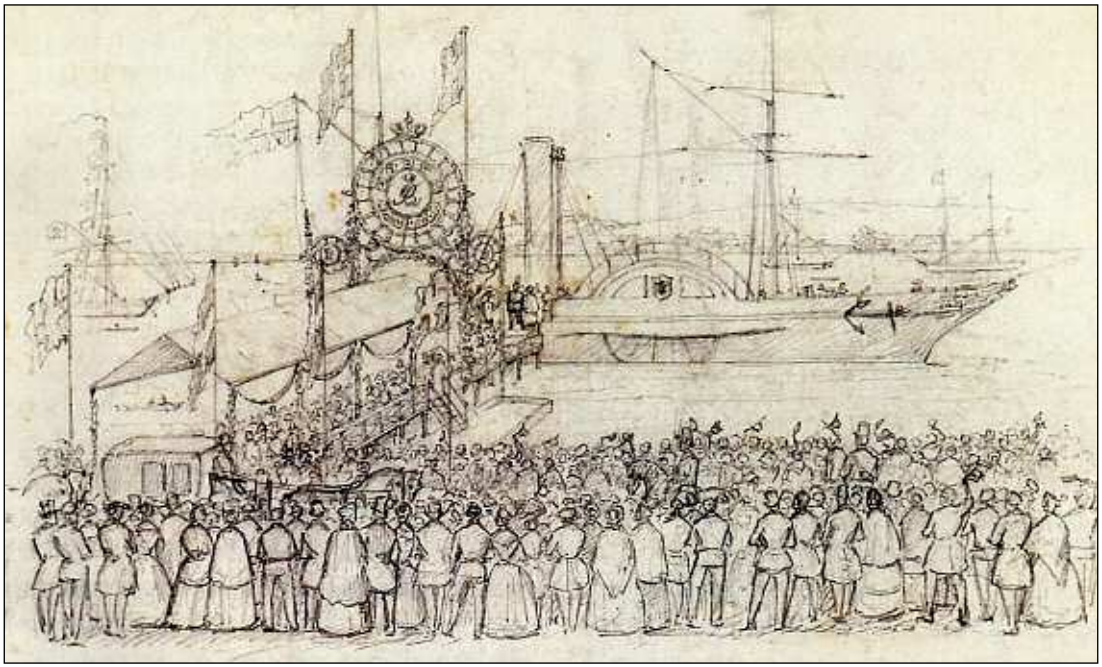
I betragtning af at banen skulle hedde Frederik VII. Sydslesvigske jernbane er det ikke mærkeligt, at Frederik VII. og hans gemalinde skulle deltage i banens meget festlige åbning. Det var et vel iscenesat arrangement, der strakte sig over

Den 25. oktober 1854 fejrede man festligt åbningen af Frederik VII. Sydslesvigske Jernbane

adskillige dage, og som blev udførligt omtalt i ikke blot lokale og danske aviser, men også i "The lllustrated London News". Mediedækningen blev heller ikke mindre af, at Samuel Morton Peto som gave til Frederik VII. havde ladet fremstille en kongevogn, der var noget af det mest pragtfulde, man hidtil havde set i det provinsielle Danmark.

Vognens ry ilede endda forud for den. I "Flensburger Zeitung" for den 10. oktober 1854 kunne man læse: "Den jernbanevogn, der bliver bygget i England til vor monark, skal være så elegant og smagfuld, at den har vakt opsigt derovre. Ifølge en beskrivelse af dette pragtfulde køretøj, bragt for nylig i Morning Chronicle, er vognen 28 fod lang og 8 fod bred og består af 3 rum, nemlig en rummelig salon i midten, et privatværelse og et rum til Majestætens følge. Vognen er udvendig meget smagfuldt og rigt dekoreret og indvendig udsmykket på det nydeligste. Væggene i salonen er beklædt med lyseblå silke og loftet med hvid silke. Overalt er der guldforsiringer; ligesom rummene er forsynet med de kostbareste lænestole, ottomaner; spejle osv." Banen blev som før omtalt taget i brug den 4. oktober 1854, men den festlige indvielse fandt først sted den 25. oktober.

Jernbaneforbindelsens officielle indvielse tog Frederik VII. sig så af den 25. oktober 1854. Han gav også banen sit navn. Den fik officielt betegnelsen "Kong Frederik VII. Sydslesvigske Jernbane". På indvielsesdagen var kongen kommet til Flensborg, hvor han indlogerede sig på det fine hotel "Kayser´s Hof" på Skibbroen. Bygningen ligger der endnu den dag i dag. Kl. 9.30 steg han om bord i togets pragtfulde kongevogn. Vognen var prydet med kon-

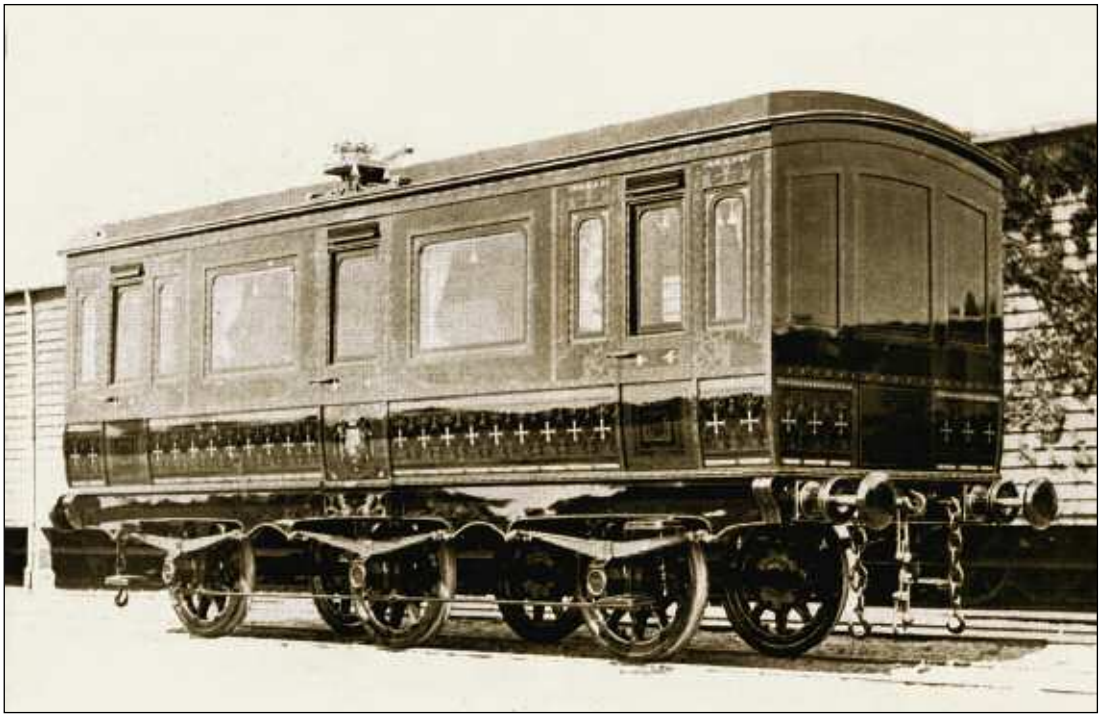


Frederik VII. und die Gräfin Danner gehen am 24. Oktober 1854 in Flensburg an Land

Frederik VII. og grevinde Danner går i land i Flensborg den 24. oktober 1854

4. Oktober 1854 in Betrieb genommen, die offizielle Eröffnung fand allerdings erst am 25. Oktober 1854 statt. An der offiziellen Eröffnung nahm Frederik VII. teil. Er gab der Eisenbahn auch den Namen. Sie erhielt den offiziellen Namen „König Frederik VII. Südschleswigsche Eisenbahn“. Am Tag der Eröffnung kam der König nach Flensburg. Er übernachtete im vornehmen Hotel Kaysers Hof an der Schiffbrücke. Das Gebäude existiert heute immer noch. Um 9.30 Uhr bestieg er den prachtvollen königlichen Salonwagen. Der Wagen war mit Königskronen geschmückt hatte vornehme lackierte Wände und war mit jeden erdenklichen modernen Komfort ausgestattet. Es wurde Musik gesielt und das Volk jubelte ihm zu. Langsam setzte sich die dampfende Lokomotive mit dem königliche Gefolge in Bewegung. Ohne anzuhalten fuhr der Zug nach Husum. Langsam fuhr der Zug durch die Bahnhöfe, die alle zu diesem Anlass geschmückt worden waren. In Eggebeck hatte man eine Ehrenpforte mit den Inschriften: „Willkommen unter deinen Getreuen Schleswigern“ und „Gott segne unseren guten König!“ Als der Zug vorbeifuhr sangen die Schulkinder: „Kong Christian stod ved højen Mast”. In Husum wurden die königlichen Herrschaften mit Böllern, Glockengeläut, Musik und dem Absingen von vaterländischen Liedern empfangen. Sie wurden durch Ehrenpforten und ein Meer von Danebrogsfahnen zum Schloss gefahren, wo sie von örtlichen Beamten empfangen wurden. Die Straßen waren ordentlich gefegt worden und mit Sand, Grün und Blumen bestreut. Der eigentliche Höhepunkt der Veranstaltung war der Empfang an Bord von Sir Morton Petos Dampfschiff im Tönninger Hafen. Der König überreichte dem Engländer den

gekroner og havde fornemt lakerede vægge og al moderne komfort.
Under musik og folkets jubel dampede toget med kongens fornemme følge af sted. Uden ophold gik det til Husum. Langsomt passerede man banegårdene, som alle var udsmykket i dagens anledning. I Eggebæk var der f.eks. bygget en æresport med indskrifterne "Velkommen blandt Dine Troe Slesvigere" og "Gud sign vor Konge god!". Da kongen kørte forbi, sang skolebørnene "Kong Kristian stod ved højen Mast".
I Husum blev herskaberne modtaget med kanonsalut, klokkeklang, musik og fædrelandssange og under æresporte og gennem en skov af Dannebrog kørtes til slottet til en kort modtagelse af de lokale embedsmænd. Gaderne var fint fejet og bestrøet med sand og grønt og blomster. Det egentlige højdepunkt kom ombord på Sir Morton Petos flotte dampskib i havnen i Tønning. Kongen lagde ud med at overrække englænderen Dannebrogsordenens kommandørkors - og Peto kvitterede med alle tiders bespisning. Der var taler på dansk, engelsk og tysk og masser af skåler. Sir Peto udbragte skåler for kongen og grevinde Danner, kongen skålede for Dronning Victoria og siden for den lykkelige entreprenør.
”Flensburger Zeitung” berettede udførligt om indvielsen og skrev bl.a.: ”Den første slesvigske jernbane blev i dag festligt åbnet af den majestætiske monark, hvis navn jernbanen bærer. Kongevognen kørte kort efter kl. 9.30 af sted ud af den festligt udsmykkede banegård i Flensborg. Folkemasser stod på byens højder. Fra en af dem blev der affyret kanonskud for at hilse på toget. I Husum banegård blev toget modtaget med ka-



Peto schenkte dem König diesen prachtvollen Salonwagen

Peto forærede kongen denne pragtfulde salonvogn

Danebrogsorden und ein Kommandeurskreuz und Peto bedankte sich dafür mit einem außerordentlichen Essen. Es wurden Reden auf Dänisch, Deutsch und Englisch gehalten und viele Toasts ausgebracht. Sir Peto brachte Toasts auf den König und der Gräfin Danner aus, der König auf die Königin Victoria und dem glücklichen Unternehmer. Die Flensburger Zeitung berichtete ausführlich von dem Ereignis: „Die erste Schleswigsche Eisenbahn wurde heute von dem erhabenen Monarchen, dessen Namen sie trägt, feierlich eröffnet. Der Königszug ging bald nach 9 ? Uhr von dem sehr geschmackvoll geschmückten Bahnhof ab. Es hatten sich mehrere Volksmassen auf den Anhöhen vor der Stadt versammelt. Von einer Anhöhe wurde der Zug mit Kanonendonner begrüßt. Am Husumer Bahnhof angelangt, wurde der Zug mit Kanonendonner, dem Geläut der Glocken und dem lange anhaltenden Jubel großer versammelter Volksmassen empfangen. Am Abend erreichte der Zug wieder den Bahnhof in Flensburg und um 7 ? Uhr wurde das im Theater versammelte Publikum von der allerhöchsten Gegenwart seiner Majestät beglückt. Damit war denn dieses seltene Fest beendet.“ Einige Jahre später besuchte der König erneut den Landesteil. Im Herbst 1857 verbrachte er die Herbstferien auf dem Glücksburger Schloss. Eines Tages gefiel es ihm einen Ausflug mit der Bahn in den Westen nach Tönning zu unternehmen. Er wurde mit den üblichen Ehrungen empfangen und besuchte das Rathaus, die Kirche, den Hafen mit der großen Anlage für die Englandexporte, die Landungsbrücke und Speicher und Warenhäuser. Der König besuchte auch den königlichen Speicher. Dort stand eine große Waage. In guter Laune stellte der König sich auf die Waage und ließ sich wiegen. Die Waage zeigte 243 Pfund an. „Eine Nachricht die wir unseren Lesern natürlich nicht vorenthalten wollen.“, schrieb die Flensburger Zeitung. Schon damals war königlicher Klatschspaltenjournalismus von großem Interesse. Nach den ersten Pionierjahren um 1854 wurde das Eisenbahnnetz ständig erweitert. 1858 wurde die erste Zweiglinie nach Schleswig gebaut und bald darauf erhielt Sir Peto die Konzession für eine Eisenbahnverbindung nach Norden. Er gründete die „Nordschleswigsche Eisenbahnge-

Reisende im Wartesaal des Bahnhofs Klosterkrug 1860

nonsalut og klokkeklang. Om aftenen ankom toget igen i Flensborg, og kl. 7.30 blev det i teatret forsamlede publikum beæret af kongens tilstedeværelse. Her blev denne sjældne fest så afsluttet."

Kongen kom igen nogle år senere. I 1857 holdt han efterårsferie på Lyksborg Slot. En dag fandt han behag i at tage en udflugt med toget vestover, helt ud til Tønning. Han blev modtaget med den sædvanlige hyldest og beså rådhuset, kirken og havnen med de store anlæg til Englandseksporten, landingsbroen, pak- og varehuse. Kongen kiggede også indenfor i det kongelige pakhus. Her stod der en stor vægt. I godt lune besteg kongen vægten og lod sig veje. 243 pund sagde viseren, "en notits som vi ikke vil forholde læserne", skrev "Flensburger Zeitung" i sin reportage. Allerede dengang var der åbenbart stor interesse for kongeligt petitstof.

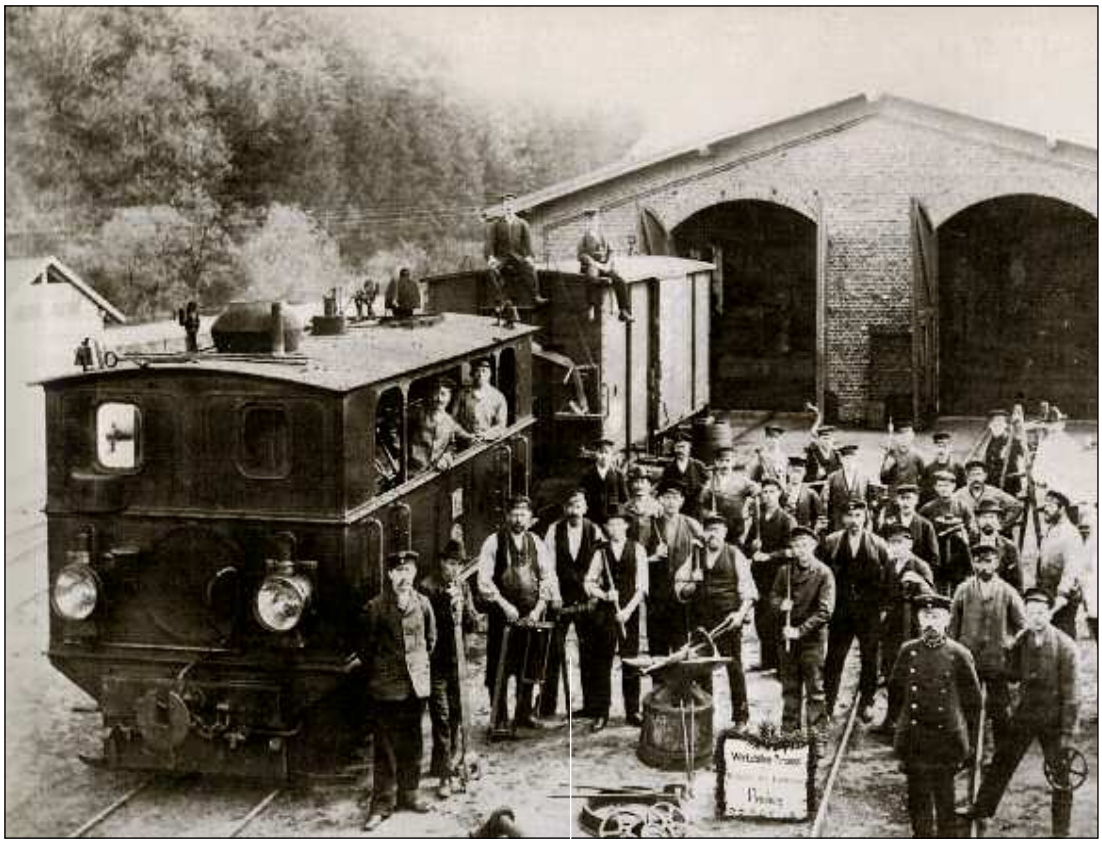
Rejsende i Klosterkro banegårds ventesal 1860

Efter de første pionerår omkring 1854 blev jernbanenettet udvidet. I 1858 blev der ført en stiklinje ind til Slesvig by og snart efter fik Sir Peto koncession til anlæg af en bane nordpå. Han grundlagde et "Nordslesvigsk Jernbaneselskab", og i 1864 kunne linjen fra Flensborg til Vojens i Nordslesvig åbnes. Både Sydslesvig og Nordslesvig kan således takke englænderne for sine jernbaner.

Jernbanen betød lidt af en revolution af rejseforholdene. Det blev hurtigere og mere komfortabelt at komme fra sted til sted. En af de begejstrede benyttere af det ny transportmiddel var den danske digter H.C.Andersen. I hans dagbog kan man følge ham ad de slesvigske skinner. Den 17. juni 1858 kom han til Flensborg med dampskibet "Diana". Han indlogerede sig hos madam Rasch på Nørretorv og tog næste dag kl. 13.30 videre med den nye jernbane. Via Neumünster var han allerede kl. 19 i Altona.

I juni 1860 var digteren igen på farten. Med dampskib kom han til Flensborg - jernbanen nordfra var jo endnu ikke bygget. Videre gik rejsen næste morgen den 1. juni kl. 5 fra Flensborgs "engelske banegård" til Rendsborg. Banegården i Rendsborg fik Andersen gode minder om. Da toget den 8. juni skulle dampe sydpå, var banegården "pyntet med dannebrogs Flag, Blomster strøet, mange Officerer og en stor mængde Soldater var der for at sige mig Lev vel! Banegårdens første Herre gav mig Plads på første Plads, uagtet jeg havde til anden, Soldaterne sang "Vift stolt på Codans Bølge" og endnu et par danske sange, en Menig kom og takkede mig i de Meniges Navn for igår; jeg var

sellschaft“ und 1964 wurde die Verbindung von Flensburg nach Vojens in Nordschleswig eröffnet. Sowohl Süd- als auch Nordschleswig verdankt es den Engländern, dass sie ihre Eisenbahnen bekamen. Die Eisenbahn bedeutete eine Revolutionierung des Verkehrs und des Reisens. Der Transport zwischen zwei Orten wurde wesentlich schneller. Der dänische Dichter H.C. Andersen benutzte mit Begeisterung dieses neue Transportmittel. In seinem Tagebuch kann man ihn auf den schleswigschen Schienen begleiten. Am 17. Juni 1858 kam er mit dem Dampfschiff Diana nach Flensburg. Er wohnte im Hotel von Madam Rasch am Nordermarkt und am darauffolgenden Tag fuhr er um 13.30 Uhr mit der neuen Eisenbahn weiter. Über Neumünster erreichte er um 19.00 Uhr Altona. Im Juni fuhr er erneut Bahn. Mit dem Dampfschiff kam er zur Flensburger Eisenbahn aus dem Norden und reiste am nächsten Morgen dem 1. Juni vom englischen Bahnhof in Flensburg nach Rendsburg. Andersen erhielt den Rendsburger Bahnhof in guter Erinnerung. Als er am 8. Juni Richtung Süden weiterreisen wollte, war der Bahnhof „mit Daneborgsfahnen geschmückt, Blumen wurden gestreut und viele Offiziere und Soldaten hatten sich eingefunden, um mir Lebewohl zu sagen! Der mächtigste Herr des Bahnhofs bot mir einen Platz in der ersten Klasse an, obwohl ich nur für die zweite Klasse einen Fahrschein hatte. Die Soldaten sangen:“Vift stolt på Codans Bølge” und andere dänische Lieder. En einfacher Soldat bedankte sich bei mir für den gestrigen Tag, ich fing fast an zu weinen, aber man bracht drei Hurras auf mich aus und ich beeilte mich nach Altona.“ Im November kam Andersen noch einmal nach Rendsburg, wieder mit der Eisenbahn und nun genoss er es richtig, dass dieses moderne Transportmittel geheizt werden konnte – zumindest teilweise. Er erzählt, dass er in Neumünster einen beheizten Wagen bestieg in Rendsburg wurden ihnen die Heizungen allerdings wieder weggenommen.Hartwig Rambusch, einer der Eisenbahner der ersten Stunde, schreibt über seine Erlebnisse in Frederik VII. Südschleswigschen Eisenbahn. „Zu Betriebsbeginn gab es noch keine Telegrafen entlang der Bahn. Auf jeder kleinen Landstation war auch nur ein Stationsverwalter eingesetzt. Die Stationen waren klein und mit Einfahrsignalen auf hohen Masten ausgestattet, die 900 Ellen vor der äußersten Weiche standen. Auf den meisten 3.Klasse-Stationen war nur der Verwalter. Besonders in den ersten Wintern war das ein unglücklicher Zustand, dass es keine Telegrafen gab, wenn die Züge durch Schneefall so verspätet waren, dass die Signallampen oft nicht mehr brannten, wenn der Zug kam. Die Kessel der Züge besaßen kein Druckmesser, und das Wasser wurde nur in den Kessel gepumpt, während der Zug fuhr. Den englischen Lokomotivführern war eine solche Kälte total unbekannt. Die Maschinen waren nicht sehr kräftig und fuhren sich oft im Schnee fest. Dabei litten sie oft unter Dampfmangel. Die Stationen mussten warten, bis sich der Zug endlich zeigte.Häufig dauerte es die ganze Nacht oder in einzelnen Fällen auch mehrere Tage. Für die Passagiere waren solche Verspätungen eine wahre Qual. Die Personenwagen hatten weder Licht noch Heizung. In der Regel gab es auch kein Haus in der Nähe und somit keine Lebensmittel gegen den Hunger.Die Südschleswig-



Das Werkstattpersonal hat sich stolz vor ihre Lok postiert

De værkstedsansatte har stolt stillet sig foran lokomotivet

ved at briste i Gråd, men fik jeg tre Hurraer og foer afsted til Altona". I november kom Andersen igen til Rendsborg på hjemvejen - igen med jernbane - og nu nød han rigtig, at det moderne transportmiddel kunne opvarmes - sådan da. Han fortæller, at fra Neumünster gik det nordpå "i opvarmet Vogn til Rendsborg, her tog de Varme Aparaterne fra os".

Hartwig Rambusch, der var en af de første jernbanemænd på Fredrik VII. Slesvigske Jernbane, berettede følgende om de tidlige år med en jernbane i området: ”Da vi startede var der endnu ingen telegrafer langs strækningen. På hver lille landstation var der kun en banevogter. Stationerne var meget små og havde indkørselssignaler, der var anbragt på høje master 900 alen foran sporskiftet. På de fleste 3. klasses stationer var der kun en forvalter. Særligt i de første vintre, var det ulyksaligt, at der ikke var nogen telegrafer, når togene på grund af snefald var så forsinkede, at signallamperne ikke lyste mere, når toget ankom. Lokomotivets kedel havde ingen trykmåler og vandet blev pumpet ind i kedlen, når toget kørte. De engelske lokomotivførere kendt ikke til den slags kulde, som vi var udsat for. Maskinerne var ikke særlig stærke og sad tit fast i sneen. Lokomotiverne havde mange gange for lidt damp på kedlen. Stationerne måtte vente, indtil toget endelig kom. Det kunne tage hele natten og enkelte gange endda flere dage. For passagererne var forsinkelserne en sand pine. Der var

Bahnanlagen am Lautrupsbachtal in Flensburg 1896

Baneanlægget i Lautrupbæksdalen i Flensborg 1896

sche Eisenbahn hatte vollständig die englischen Betriebsbedingungen übernommen.Alle Formulare, Fahrkarten und Drucksachen waren in englischer Sprache. Im Frühjahr 1855 erhielt die Südschleswigsche Eisenbahn den Telegrafen entlang der ganzen Strecke. Das bedeutete mehr Sicherheit und eine große Erleichterung für den Betrieb. Der englische Wheatstonetelegraf wurde eingesetzt und war der beste den man damals kannte. Er hatte zwei Leitungen je einen für die Hälfte des Alphabets. Die beiden Leitungen verliefen über die Erde und waren an blauen Glasglocken an Pfählen aufgehängt. Der Telegrafenverwalter Zimmermann aus Rendsburg erhielt zur Inspektion der Leitungen eine besonders konstruierte Draisine mit Seil und Winde. Allmählich nahm auch der Güterverkehr zu, insbesondere der Kohlentransport und der mit Pferden und Rindern. Diese wurden in der Regel in Holzkrug verladen. Die Pferde gingen nach Altona und die Rinder nach Tönning, um von dort mit Dampfschiffen nach England transportiert zu werden. Mit der Zeit machten diese Transporte 30-40 Wagenladungen pro Tag aus. Dies führte zu Extratouren – Spezialtrains – wie sie immer genannt wurden. Für die Transporte zwischen Tönning und England wurden viele Jahre lang die beiden Dampfschiffe „Swallow“ und „Florence Nightingale“ eingesetzt, jede Woche eines. Für eine kurze Zeit entstand ein überwältigender Verkehr zwischen Tönning und Flensburg.Das Ziel war es den Ostseeverkehr über Tönning-Flensburg zu leiten um den Sundzoll zu sparen. In beiden Städten wurden große Lagerhäuser gebaut.“ Nachdem die Eisenbahnverbindung zwischen Flensburg und Tönning 1854 eröffnet worden war und kurz darauf die Verbindung zwischen Oster Ohrstedt und Rendsburg dazu kam, wünschten viele sich auch eine

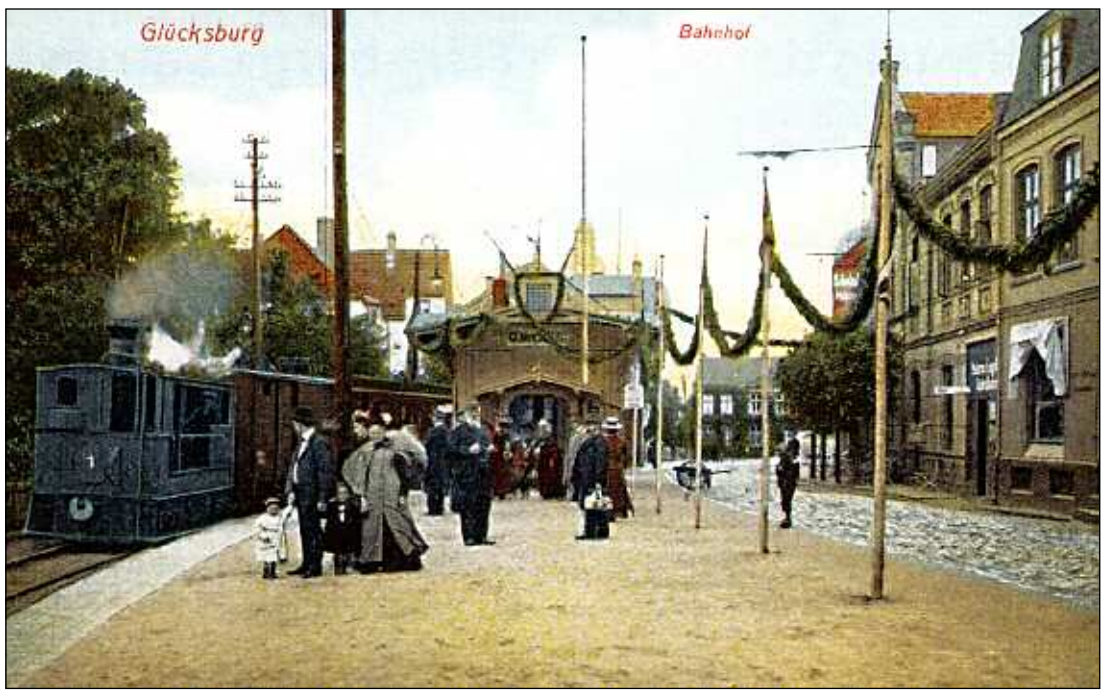
hverken lys eller varme i vognene. Som regel lå der heller ikke nogen huse i nærheden, hvor man kunne have fremskaffet mad og drikke. Den sydslesvigske jernbane havde overtaget alt fra englænderne. Formularer, billetter og tryksager var alle skrevet på engelsk. I foråret 1855 fik den sydslesvigske jerbane så telegrafer på alle stationer. Det betød mere sikkerhed og bedre arbejdsforhold. Den engelske Wheatstonetelegraf blev installeret, som var noget af det teknisk bedste på den tid. Den var udstyret med to ledninger for hver halvdel af alfabetet. Begge ledninger lå på jorden og blev med blå glasklokker anbragt på pæle. Telegrafforvalteren Zimmermann fra Rendsborg fik en særlig dræsine udstyret med reb og spil, når han skulle inspicere telegrafledningerne. Med årene blev også godstransporten udvidet. Der blev fx transporteret kul, heste og okser. Godset blev læsset i Holtkro vest for Flensborg. Hestene blev kørt videre til Altona mens okserne gik til Tønning og derfra med dampskibe sejlet til England. Med tiden udgjorde disse transporter 30 til 40 vognladninger. Det betød, at der skulle indsættes ekstratg – special trains, som de blev kaldt. I adskillige år blev dampskibene ”Swallow” og ”Florence Nightingale” brugt til at transportere gods til England. Hver uge afgik der et skib. I en kort periode var der tale om en gevaldig godstrafik mellem Tønning og Flensborg. Man ønskede at lægge godstransporten fra Østersøen over Tønning og Flensborg for at undgå sundtolden. Det medførte at der i begge byer blev bygget store pakhuse.” Efter at jerbanelinjen fra Flensborg til Husum og Tønning var blevet åbnet i 1854 og forbindelsen fra Øster Ørsted til Rendsborg var etableret, ønskede man en tværforbindelse til Slesvig. Allerede i september 1854 rejste en

1884 wurde in Flensburg der so genannte “Staatsbahnhof” nach dem Entwurf Professor Otzens eröffnet

1884 blev den såkaldte “statsbanegård” åbnet i Flensborg. Udkastet til banegården blev lavet af professor Otzen

Verbindung nach Schleswig. Bereits im September 1854 reiste eine Delegation aus Schleswig nach Flensburg, um mit der Südschleswigschen Eisenbahngesellschaft Verhandlungen aufzunehmen über eine Querverbindung nach Klosterkrug, das nur einige Kilometer von Schleswig entfernt lag. 1857 wurde die „Schleswig-Klosterkrug Eisenbahngesellschaft“ gegründet und sie erhielt die Konzession für den Bau dieser Bahnlinie. Die Firma Peto, Bassey und Betts erhielt hierfür den Auftrag und die Eisenbahnverbindung wurde am 1. Februar 1869 eröffnet. Am 29. Oktober 1868 unterschrieben die „Schleswig-Klosterkrug Eisenbahngesellschaft“ und die „Schleswigsche Eisenbahngesellschaft“ einen Vertrag, wonach die „Schleswigsche Eisenbahngesellschaft“ nach dem 13. Februar 1869 Eigentümer der Schleswigschen Zweiglinie wurde. Im Dezember 1869 wurde die Strecke ausgebaut und die Züge fuhren nun auch von Klosterkrug nach Schleswig.

1887 kam eine Eisenbahnverbindung von Friedrichstadt nach Ribe dazu. Um 1880 wurden die ersten Schmalspurbahnen, die so genannten Kleinbahnen, in Angeln etabliert. Um 1890 bekam auch Nordschleswig die ersten Kleinbahnen. Der gesamte Verkehr und Transport stand ganz im Zeichen der Eisenbahn, bis Anfang des zwanzigsten Jahrhunderts das Automobil dazu führte, dass der Verkehr wieder zurück auf die Landstraßen kam. König Frederik VII. Südschleswigsche Eisenbahn aus dem Jahre 1854 war somit der Anfang einer Revolutionierung des Transportwesens. Eine technologische Entwicklung die noch seine Spuren im Landesteil während der meisten Zeit des 20. Jahrhunderts hinterließ.



Die Kleinbahn fährt in den Glücksburger Bahnhof ein

Smalsporbanen (Kleinbahn) kører ind i Lyksborgs banegård

Abschnitt 2.

Das Signal-System.

A. Hand-Signale.

§ 18.

1. Bei Nachtzeit: — Ein weißes Licht;
2. Am Tage: — Ein Arm horizontal ausgestreckt, ist:

„Bahn frei!"

§ 19.

1. Bei Nachtzeit: — Ein grünes Licht;
2. Am Tage: — Eine grüne Flagge, oder — Ein Arm senkrecht in die Höhe gestreckt, wenn keine grüne Flagge vorhanden, zeigt, daß die Locomotive sich bewegen muß, mit:

„Vorsicht! Langsamfahren!"

Das Reglement für König Frederik VII. Eisenbahn
Reglementet til Frederik VII. Jernbane

delegation fra Slesvig til Flensborg for at forhandle med det sydslesvigske jernbaneselskab for at drøfte muligheden for at anlægge en tværforbindelse til Klosterkro. Planen gik ud på at få en forbindelse fra Rendsborg til Klosterkro, der kun lå få kilometer fra Slesvig. I 1857 blev "Slesvig-Klosterkro jernbaneselskabet" grundlagt, og det fik en koncession til at anlægge jernbanelinjen. Firmaet Peto, Bassey og Betts fik ordren og den nye jernbanelinje blev siden hen åbnet 1. februar 1866. Den 29. oktober 1868 indgik Slesvig-Klosterkro jernbaneselskabet og det Slesvigske Jernbaneselskab en aftale, hvorefter den Slesvigske Jernbane fra den 13. februar 1869 blev ejer af den Slesvigske Sidebane. I december 1869 blev strækningen udvidet, så den førte fra Klostrerkro til Slesvig..

I 1887 kom banen fra Frederiksstad til Ribe. I 188'erne begyndte en ny fase, da de første smalsporede kredsbaner - Kleinbahn - blev anlagt i Angel. I 1890'erne og lige efter århundredskiftet fik Nordslesvig lignende smalsporede baner. Transporten stod i jernbanernes tegn - lige indtil bilerne senere i 1900-tallet igen førte trafikken tilbage til landevejene. Kong Frederik VII. Sydslesvigske Jernbane fra 1854 blev således begyndelsen til en revolution af transportforholdene.

En teknologisk udvikling, der endnu satte sine spor i landsdelen i det meste af det 20. århundrede.

Kilder:
Holger Kaufhold m.fl.: 150 Jahre Eisenbahn in Flensburg
Årsskrift for Danmarks Jernbanemuseum 2004
Lars N. Henningsen: Jerbaneskål på Dronning Victoria

Eisenbahnermütze der Frederik VII. Südschleswigsche Eisenbahn mit rot/weißer Vignette
Jernbanekasket i Fredrik VII. Sydslesvigske Jernbane med den rød/hvide vignet

Drei Harden

Eine kommunale Wasserversorgung

Der Zweckverband Wasserversorgung Drei Harden südlich der dänischen Grenze ist ein gutes Beispiel für eine Trinkwasserversorgung, bei der kommunale Solidarität noch über reines Profitdenken steht. In Zukunft wird sich der Verband, der im letzten Jahr 50-jähriges Bestehen feierte, neben dem Kerngeschäft vermehrt um die Entsorgung der Abwässer kümmern. Dabei hofft Verbandsvorsteher Ewaldsen auf eine engere Kooperation mit den dänischen Nachbarn als dies in der Vergangenheit der Fall war.

„Dieser erste Schluck Wasser ist der Abschied von einer jahrhundertealten Notwendigkeit“, soll Ministerialrat Suhr am denkwürdigen 25. Juni 1964 gesagt haben, als er das erste Glas Wasser zu sich nahm, das aus der neu verlegten Wasserleitung auf der Hallig Langeneß aus dem Wasserhahn kam. Wie bitte? Hatte der Herr Ministerialrat zu jenem Zeitpunkt schon einen Teepunsch zuviel intus? Oder war er einfach trunken von der Pionierleistung des Wasserverbandes Drei Harden, der nur acht Jahre nach seiner Gründung den Anschluss der Halligen Oland und Langeneß ans Trinkwassernetz in die Tat umsetzte und damit den Halligbewohnern quasi über Nacht die Moderne ins Haus brachte?

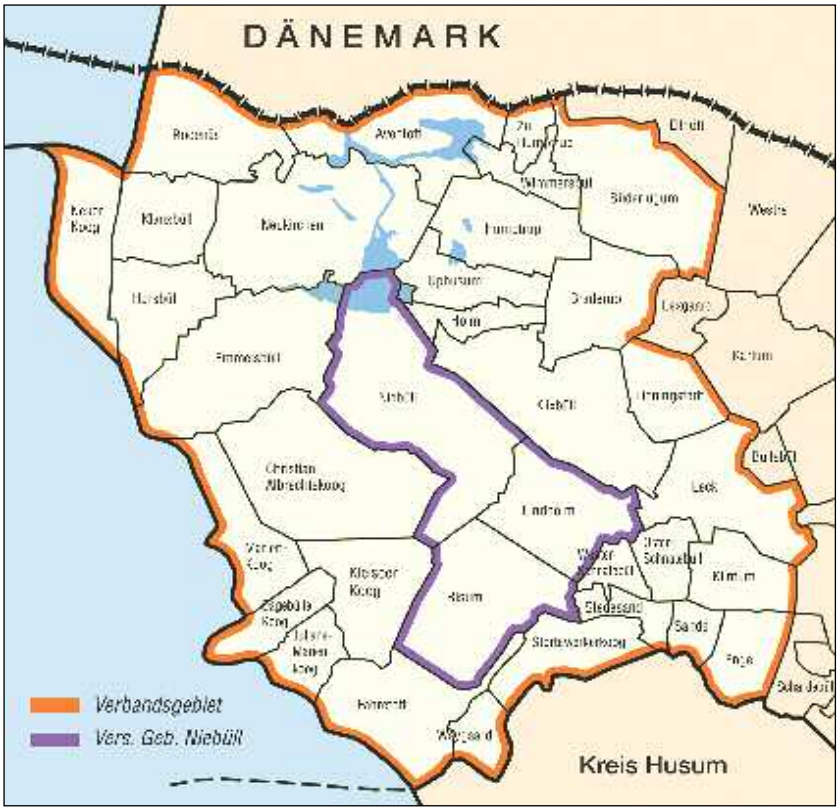
Wie auch immer der Satz von Suhr zu deuten ist, die Rohrverlegung durch das Wattenmeer war damals auf jeden Fall eine große technische Herausforderung für die Wasserwerker unter der Leitung des ersten Verbandsvorsitzenden Andreas

Tre herreder

En kommunal vandforsyning

Det kommunale vandforsyningsforbund ”Tre herreder” syd for den danske grænse er te godt eksempel på en vandforsyning, der prioriterer den kommunale solidaritet højere end indtjeningsmulighederne. Fremover vil forbundet, som sidste år fejrede 50-års jubilæum, ved siden af sin kerneopgave i øget omfang tage sig af spilde- og kloakvand. Forbundets formand Ewaldsen håber på et intensiveret samarbejde med de danske nabokommuner. ”Denne første slurk vand betyder at vi tager afsked fra en århundredelang nødvendighed”, skal kontorchef Suhr have sagt på den mindeværdige 25. juni 1964, da han drak de første glas vand, som kom ud af en vandhane på halligen Langenæs. Hvabehar? Havde kontorchefen mon fået for megen tepunch? Eller var han bare så overvældet af, at det var lykkedes vandforsyningsforbundet ”tre herreder” kun otte år efter grundlæggelsen at forsyne halligen Oland og halligen Langenæs med drikkevand så hurtigt og dermed bringe moderne tider til halligerne?

Uanset hvordan kontorchefens bemærkning var ment, så var det en stor teknisk udfordring at få lagt vandrør gennem vadehavet. Det skete under ledelse af den datidige formand for forbundet Andreas Hansen fra Øster Husum / Nykirke. Vandrørene blev først lagt efter flere dyre forsøg, hvor en del teknisk udstyr gik i stykker og flere rør drev ud i havet. Men alle involverede lod sig ikke kue og til sidst var der blevet lagt 44.000 meter rørledninger heraf 11.000 i vadehavets bund. Disse



Das Versorgungsgebiet des Zweckverbandes Wasserversorgung Drei Harden

Det kommunale vandforsyningsforbund "Tre herreders" forsyningsområde

Hansen aus Otzhusum / Neukirchen. Tatsächlich gelang die Verlegung der Wasserrohre erst nach mehreren aufwändigen Anläufen, zerbrachen doch diverse Verlegegeräte und trieben sogar die Rohre zwischenzeitlich ab. Doch ließen sich alle Beteiligten von diesen Pannen nicht beirren, bis schließlich am Ende 44.400 Meter Rohrleitungen, davon 11.000 Meter im Wattboden, verlegt waren. Diese versorgten fortan rund 1000 Stück Vieh und 234 Halligbewohner mit dem kostbaren Gut vom Festland.

Während das Trinkwasser für die Halligleute einen vorher nicht gekannten Luxus auf ihre Warften einkehren ließ, war dies für den 1955 ins Leben gerufenen Wasserbeschaffungsverband Drei Harden einer der letzten Bausteine im Bau seines insgesamt 900 Kilometer langen Versorgungsnetzes. Die Hauptarbeiten hierzu waren mit der Verlegung des „Goldenen Rohres" im August 1965 so gut wie vollendet. Damit setzte man den Schlusspunkt einer zielstrebigen Aufbauarbeit, die mit der Gründungsversammlung in der Niebüller Gastwirtschaft von Jacob Bossen, heute Hotel Niebüller Hof in der Hauptstraße, im September 1955 begann. Insgesamt 27 Geest- und Marschgemeinden traten dem kommunalen Verband bei, dessen Namen Drei Harden sich an die alten friesischen Verwaltungsgebiete Wiedingharde, Bökingharde und Karrharde anlehnte und die ungefähr 80 Prozent des späteren Wasserversorgungsgebietes abdecken. Zweck und Aufgabe des neu gegründeten Kommunalverbandes war es,

rør forsørgede herefter 1000 kvæg og 234 halligbeboere med det kostbare gode fra fastlandet. Mens drikkevandet for halligbeboerne var en hidtil ukendt luksus, var det for det 1955 grundlagte vandforsyningsforbund et af de sidste elementer i det i alt 900 kilometer lange forsyningsnetværk. Største delen af arbejdet var blevet afsluttet, da det "gyldne rør" blev lagt i august 1965. Dermed blev det målrettede udbygningsarbejde afsluttet, der startede på den stiftende generalforsamling i Jacob Bossens kro i Nibøl – som i dag er Nibøls hotel – i september 1955. I alt blev 27 kommuner i gest- og marskområdet medlem i forbundet, der blev kaldt "tre herreder". Navngivningen refererede til de tre gamle nordfrisiske herreder Viding herred, Böking herred og Kar herred. Forbundet "tre herreder" stod for 80 % af områdets samlede vandforsyning. Det nye kommunalforbund havde sat sig som mål at forsyne det daværende Sydtønder amt med drikkevand. Indtil da blev kun Nibøl og dele af Lindholm og Risum / Masbøl kommune forsynet med rindende vand. Drikkevandet skulle leveres fra et nyt vandværk ved Gestorp / Karlum. I planlægningsfasen havde marskbyggekontoret i Husum foretaget prøveboringer i området, som resulterede i, at der i ca. 20 til 40 meters dybde blev fundet udmærket grundvand. Præcist i dette område byggede "tre herreder", kort efter at forbundet var blevet stiftet, sit vandværk Gläserkrug. Denne brøndbygning stod i et klart sammenhæng med en hel række af vandværker, som efter krigen blev bygget langs Slesvig og Holstens gest og som sikrede vandforsyningen både i marsk- og gestområderne. Hvilken netydning dette projekt i umiddelbart naboskab til Danmark havde, vidner det forhold om, at den daværende ministerpræsident i Slesvig Holsten, Kai Uwe von Hassel i sommeren 1957 personligt deltog ved indvielsen af vandværket. Han omtalte nybygningen i sin tale som "en brik i en

Die Wappen der drei alten Harden Wiedingharde, Bökingharde und Karrharde

De tre gamle herreder - Viding herred, Böking herred og Kar herred våben

das gesamte Gebiet des damaligen Kreises Südtondern mit Trinkwasser zu versorgen. Denn bis zu jenem Zeitpunkt waren nur Niebüll und Teile der Gemeinden Lindholm und Risum/Maasbüll mit fließendem Wasser versorgt worden. Das Trinkwasser sollte von einem neu zu errichtenden Wasserwerk beim Geestdorf Karlum kommen. Schon im Vorfeld waren dort unter der Regie des Marschenbauamtes Husum Probebohrungen unternommen worden, bei denen aus der Tiefe von 20 bis 40 Meter einwandfreies Grundwasser ans Tageslicht gepumpt werden konnte.

An dieser Stelle begann dann Drei Harden kurz nach Verbandsgründung mit dem Bau seines Wasserwerks Gläserkrug. Dieser Brunnenbau stand im Kontext zu einer ganzen Reihe von Wasserwerken entlang des schleswig-holsteinischen Geestrückens ein, die nach dem Krieg errichtet wurden, um die Wasserversorgung sowohl auf der Geest als auch auf der Marsch sicherzustellen.

Welche Dimension dieses Vorhaben in unmittelbarer südlicher Nachbarschaft zu Dänemark damals hatte, zeigt die Tatsache, dass der schleswig-holsteinische Ministerpräsident Kai-Uwe von Hassel (CDU) im Sommer 1957 es sich nicht nehmen ließ, persönlich zur Einweihung des Wasserwerks vorzufahren. Er bezeichnete in seiner Ansprache den Neubau als einen „Stein im vielgestaltigen Mosaik“ der strukturellen Landeskulturmaßnahmen im Rahmen des „Programm Nord“. Zudem sprach er die Hoffnung aus, das neue Werk möge eine gute Aufgabe diesseits und jenseits der Grenze leisten.

Das „Programm Nord“ war ein von der schleswig-holsteinischen Landesregierung 1953 beschlossener Maßnahmenkatalog, der den strukturschwachen nördli-

Ebbe vor der Hallig Langeneß
Lavvande ved halligen Langenæs

Welche Dimension dieses Vorhaben in unmittelbarer südlicher Nachbarschaft zu Dänemark damals hatte, zeigt, dass der schleswig-holsteinische Ministerpräsident Kai-Uwe von Hassel im Sommer 1957 es sich nicht nehmen ließ, zur Einweihung des Wasserwerks vorzufahren

Hvilken betydning dette projekt i umiddelbart naboskab til Danmark havde, vidner det om, at den daværende ministerpræsident i Slesvig Holsten, Kai Uwe von Hassel i sommeren 1957 deltog ved indvielsen af vandværket

mangfoldig mosaik" i rækken af forskellige tiltag i "program Nord-projektet". Derudover udtrykte han håb om, at dette vandværk ville gøre gavn på begge sider af grænsen. Program Nord var et katalog af tiltag som den slesvig-holstenske landsregering havde iværksat 1953 og som skulle støtte den struktursvage nordlige landsdel vedvarende. De ansvarlige politikere i Kiel havde sat sig tre vigtige mål. En grundlæggende forbedring af vandforsyningen med drikkevand hovedsageligt i marskområdet, sammenlægningen af spredte jordlodder og opstilling af læhegn for at modvirke gestens erosion. Disse omfattende projekter blev finansieret af landet og forbundsrepublikken og var led i et strukturpolitisk tiltag, som skulle bidrage til at ophæve forskellene mellem syd og nord og øst og vest i den nordligste delstat. Det af den kristdemokratiske landsregering iværksatte program skulle desuden med investeringerne virke imod den voksende pro-danske stemning i den slesvigske landsdel. Disse overordnede politiske overvejelser var sikkert også skyld i, at der i 1950'erne ikke blev gjort forsøg på at samarbejde hen over grænsen med Danmark omkring vandforsyningen, selvom det uden tvivl ville havde været til økonomisk fordel. Vandforsyningsforbundet "tre herreder" var en glædelig undtagelse, idet bestyrelsen 1957 besluttede at forsyne seks huse i Rudbøl og et i Siltoft med drikkevand på den anden side af den dansk-tyske grænse. Ellers flød vandet langs grænsen mere eller mindre ved siden af hinanden. Men tiderne skifter. Den nuværende formand for "tre herreder" Peter Ewaldsen er åben for grænseoverskridende projekter. Han ønsker sig frem-

Bevor die kommunale Wasserversorgung vom Zweckverband übernommen wurde, war es noch üblich das Trinkwasser aus Brunnen zu beziehen.

Inden den kommunale vandforsyning blev etableret af vandforsyningsforbundet, hentede beboerne deres drikkevand fra brønde

chen Landesteil nachhaltig stärken sollte. Es ging den Verantwortlichen in Kiel im Wesentlichen um drei Punkte, die es zu fördern galt: Grundsätzliche Verbesserung der wasserwirtschaftlichen Verhältnisse vor allem in den Marschgebieten bei gleichzeitiger Trinkwasserversorgung, dann die Flurbereinigung im großen Stil und drittens der Bau von Windschutzhecken, die der Erosion auf der Geest entgegenwirken sollte. Das umfangreiche Vorhaben, von Land und Bund finanziert, war der groß angelegte strukturpolitische Versuch, das wirtschaftliche Süd-Nord- und Ost-West-Gefälle im nördlichsten Bundesland aufzuheben. Das Programm war als Investition in den Infrastrukturbereich aber auch ein politischer Vorstoß der von der CDU geführten Landesregierung, der aufkeimenden pro-dänischen Stimmung im Schleswiger Landesteil wirksam entgegen zu wirken. Dieser übergeordnete politische Rahmen war sicherlich auch der Grund dafür, weshalb in den fünfziger Jahre im Bereich der Wasserversorgung keine größeren Kooperationen – obgleich sie sich wasserwirtschaftlich durchaus anböten - über die deutsch-dänische Grenze hinweg angedacht geschweige denn realisiert wurden. Eine Ausnahme bildet ein Verbandsbeschluss von Drei Harden aus dem Jahr 1957, als man sich entschied, sechs Häuser in Rudbøl und ein Haus in Sieltoft mit Wasser zu beliefern. Ansonsten floss das Wasser an der deutsch-dänischen Grenze mehr oder weniger aneinander vorbei.

Doch haben sich die Zeiten geändert. Der heutige Verbandsvorsteher von Drei Harden, Peter Ewaldsen, ist offen gegenüber grenzübergreifenden Projekten. Nicht nur das, er wünscht sie sich in Zukunft ausdrücklich. „Es gibt große Defizite in der Ver- und Entsorgung. Wenn wir uns

over udtrykkeligt et udvidet samarbejde. ”Der er store mangler både ved forsyningen og behandlingen af spildevand. Hvis vi sætter os sammen med danskerne kan vi i fællesskab finde løsninger både for Tønder-området og området i Sydtønder. Derved ville der kunne opnås meget”, siger den 65-årige kommunalpolitiker, der ser et endnu uopdyrket og stort potentiale i fælles projekter. Især i forbindelse med behandlingen af spildevand har den tidligere landmand fra Nykirke, som siden 1954 leder ”tre herreder”, ret konkrete forestillinger om, hvordan et forbedret samarbejde med danskerne skal se ud. ”Det ville være skønt, hvis det lykkes for mig at starte en kooperation inden jeg stopper i politikken”, siger den meget engagerede Ewaldsen. Han er i dag formand for et solidt vandforsyningsforbund med 22 ansatte på fuldtid og som stort set er gældfri. ”Vi har et lån på 11.000 Euro, siger Ewaldsen stolt. ”Der er mange der vil gribe efter vandet”, kommenterer han de private virksomheders forsøg på at komme ind på markedet mange steder i Tyskland for at få indflydelse på det, der egentlig er et fælles gode, nemlig drikkevandet. Ewaldsen betragter det som farligt, hvis private virksomheder overtager ansvaret for befolkningens vandforsyning. Private virksomheder har deres egen målsætning, nemlig at optimere deres profit, men det ville få som konsekvens at den solidariske vandforsyning i tyndt beboede områder som fx Nordfrisland mulig-

Übergeordnete politische Bedingungen waren sicherlich auch der Grund dafür, weshalb in den fünfziger Jahren im Bereich der Wasserversorgung keine größeren Kooperationen mit Dänemark stattfanden

Politiske forhold var sikkert skyld i, at der i 1950’erne ikke blev gjort forsøg på at samarbejde med Danmark omkring vandforsyningen

mit den Dänen zusammensetzen, und wir gemeinsame Lösungen für den Raum Tøndern und Südtondern erarbeiten, könnte man viel erreichen“, sieht der 65-jährige Kommunalpolitiker noch großes Potenzial schlummern. Vor allem im Abwassermanagement hat der Ex-Landwirt aus Neukirchen, der seit 1994 die Geschicke von Drei Harden leitet, konkrete Vorstellungen von einer Zusammenarbeit. Wenn mir eine Kooperation vor dem Ende meiner politischen Laufbahn gelingen würde, wäre das schön“, bekennt der engagierte Verbandschef. Ewaldsen steht heute einem kerngesunden Zweckverband vor. Das kleine Versorgungsunternehmen mit 22 Vollzeit-Mitarbeitern ist so gut wie schuldenfrei. „Der Kreditbestand beläuft sich auf 11. 000 Euro“, frohlockt er nicht ohne Stolz.

„Der Griff zum Wasser ist da“, sieht er überall in Deutschland und anderswo den Zugriff der Privatwirtschaft auf das Gemeingut Wasser. Darin sieht er eine große Gefahr. Wenn private Unternehmen in die Trinkwasserversorgung einsteigen, agieren sie nach reinen Gewinnmaximierungsgesichtpunkten Dann wäre eine solidarische Wasserversorgung in einer dünn besiedelten Region wie Nordfriesland wahrscheinlich in Zukunft nicht mehr möglich. Halligbewohner müssten aufgrund ihrer geographischen Lage bei einem privatwirtschaftlichen Wasserunternehmen wohl tiefer in die Tasche greifen als Einwohner von Niebüll.

Diese unsolidarische Ungleichbehandlung widerspricht grundsätzlich den Statuten von Drei Harden. Der Zweckverband sieht sich dagegen ausdrücklich in der kommunalen Pflicht, seinen angeschlossenen Gemeinden auf gleichem Niveau kostendeckend Wasser zur Verfü-

vis ikke længere ville være muligt i fremtiden. Halligbeboerne ville på grund af beliggenheden med sikkerhed skulle betale en del mere end borgerne i Nibøl, hvis de blev forsynet af en privat vandforsyningsvirksomhed. En usolidarisk ulige behandling er i modstrid med vedtægterne for "tre herreder". Forbundet betragter det som en kommunal forpligtelse at forsyne alle tilsluttede kommuner med vand på samme niveau og til samme pris. Det gælder ikke om at få overskud i forretningen. "Tre herreders" fremtidige opgave er ifølge Ewaldsen at sanere rørledningerne i hele området. "Da vi konstaterer et ret konstant vandforbrug i vores forsyningsområde og en underkapacitet har vi ingen planer om at udvide udbuddet af drikkevand", siger Ewaldsen. På spildevandsområdet vil man dog i fremtiden udvikle flere og nye kompetencer. "Siden 2004 sørger vi for behandlingen af spillevandet for Bosbøl kommune", fortæller Heiko Thede, der er forretningsfører i "tre herreders" afdeling i Nibøl. Maskiningeniøren tilføjer åbent, at man gerne vil overtage denne opgave for flere kommuner i fremtiden. Den 40-årige forretningsfører kan forestille sig at forbundet overtager kommunernes rensningsanlæg, fordi "tre herreder" har det rette knowhow og kunne vedligeholde disse anlæg billigere end de fleste kommunerne kan gøre det. "Vi ville beholde de eksisterende rensningsanlæg men overjeg nye bortskaffelsesmuligheder med hensyn til spildevandsslam", siger Thede med henblik på fremtidsvisionerne. I fortiden har man ofte diskuteret de giftige stoffer i spildevandsslammen og spredningen af spildevandsslammen på markerne. Thede kan udmærket godt forestille sig, at den tørrede spildevandsslam, der kun udgør to procent af det

gung zu stellen. Es geht beim Wasser nicht darum, Profit zu machen. Die Hauptaufgabe von Drei Harden ist es in den nächsten Jahren, so Ewaldsen weiter, das bestehende Rohrnetz flächendeckend zu sanieren. „Bei konstantem Wasserverbrauch in unserem Versorgungsgebiet und einer Unterkapazität hegen wir derzeit nicht die Absicht, im Trinkwasserbereich zu wachsen."

Jedoch will man im Abwassersegment die Kompetenzen in Zukunft ausbauen. „Seit 2004 machen wir für die Gemeinde Bosbüll schon die Abwasserentsorgung", erklärt Heiko Thede, derzeitiger Geschäftsführer im Niebüller Verbandsbüro. Der Maschinenbau-Ingenieur fügt offen hinzu, „dass der Verband in Zukunft gerne weitere Gemeinden entsorgen möchten." Für den 40-Jährigen böte sich die Übernahme der kommunalen Klärwerke an, weil Drei Harden aufgrund seines technischen Know-hows diese Anlagen professioneller und damit kostengünstiger als die meisten Gemeinden managen könne. „Wir würden die bestehenden Klärwerke beibehalten und über neue Entsorgungswege hinsichtlich der Klärschlämme nachdenken", blickt Thede schon mal voraus. Da es in der Vergangenheit wegen der Schadstoffe im Klärschlamm immer wieder zu Diskussionen über die Ausbringung auf landwirtschaftlichen Nutzflächen kam, kann sich Thede durchaus vorstellen, dass man die Trockenmasse des Klärschlamms, ohnehin nur zwei Prozent der geklärten Flüssigkeit, irgendwann einmal thermisch verwerten wird. Da aber nur etwa 800 Tonnen Trockensubstanz an Klärschlämmen im Versorgungsgebiet von Drei Harden anfallen, wäre in diesem Bereich eine gemeinsame Strategie mit den direkten Nachbarn in Dänemark günstig. Aber noch sei nichts Konkretes auf dem Weg, so Thede weiter, „das steckt alles noch in den Kinderschuhen".

Peter Ewaldsen

Wenngleich die Aufgaben auf der Abwasserseite an Bedeutung zunehmen werden, bleibt die Kernaufgabe von Drei Harden die Wasserversorgung von insgesamt über 34.000 Wasserkunden und 50.000 Großvieheinheiten. Und zwar mit sauberem, gesundheitlich unbedenklichem Wasser. „Trinkwasser ist das einzige Nahrungsmittel, das durch nichts anderes zu ersetzen ist", mahnt er richtungweisend im Vorwort des im letzten Jahr herausgegebenen Jubiläumsbandes an. Wie wahr.

Dierk Jensen

Fotos: Wasserwerk Drei Harden

Literaturtipp: „50 Jahre Wasserversorgung Drei Harden 1955- 2005". Hg. Zweckverband Wasserversorgung Drei Harden, Redaktion Brigitta Seidel, ISBN 3-936017-08-5

Heiko Thede, derzeitiger Geschäftsführer im Niebüller Verbandsbüro.

Heiko Thede er forretningsfører i forbundets kontor i Nibøl

rensede vand i fremtiden vil kunne anvendes termisk. Da der i ”tre herreders” forsyningsområde kun opstår 800 tons tørret spildevandsslam vil en fælles strategi med de umiddelbare nabokommuner i Danmark være et fornuftigt tiltag. Men endnu er der ingen konkrete aftaler. ”Men vi befinder so stadig i begynderstadiet”, fastslår Thede. Selvom som spildevandet vil blive en stadig vigtigere opgave, er ”tre herreders” kerneopgave stadigvæk forsyningen af i alt 34.000 kunder og 50.000 stykker kvæg. Og målet er klart at de skal forsynes med rent og sundt vand. ”Vand er det eneste levnedsmiddel, som ikke kan erstattes af noget andet”, advarer han retningsvisende i forordet til jubilæumsskriftet, der blev udgivet sidste år. Hvor sandt!

Dierk Jensen

Fotos: Wasserwerk Drei Harden

Litteratur: „50 Jahre Wasserversorgung Drei Harden 1955- 2005“. Hg. Zweckverband Wasserversorgung Drei Harden, Redaktion Brigitta Seidel, ISBN 3-936017-08-5

Wasserversorgung

Wasserversorgung in Dänemark

In Dänemark gibt es 150 kommunale Wasserwerke und etwa 2000 bis 3000 kleinere, private genossenschaftliche Wasserwerke.
Sowohl die kommunale als auch die privaten Wasserwerke arbeiten nach dem Prinzip der Kostendeckung. D.h. dass die Wasserwerke keinen Profit machen dürfen, aber dass die Versorgung mit Trinkwasser und die Abwasserbeseitigung kostendeckend stattfinden müssen.
Ein Entwurf der Ministerialbeamten schlägt vor, diese Gesellschaftsformen abzuschaffen und eine lediglich kostendeckende Produktion durch Jahresberichte, vergleichbare Effektivitätsmessungen, einer Preiskontrolle und durch Gründung privater Wasserversorgungsgesellschaften zu ersetzen.
Etwa 80 % der Ausgaben für die Wasserversorgung in Dänemark setzen sich aus Steuern und Abgaben zusammen.

Wasserversorgung in Europa

Die OECD und die Europäische Kommission hat in zwei Berichten dazu aufgefordert, dass marktwirtschaftliche Lösungen in der Wasserversorgung und Abwasserbeseitigung gefunden werden sollen.
Ein solcher Schritt würde für eine tragfähige Entwicklung der Wasserressourcen beitragen, und dies gilt sowohl in Bezug auf ökonomische, gesundheitliche und umweltmäßige Standards.
England und Wales haben als einige der ersten Länder der Welt die Wasserversorgung völlig privatisiert. In Frankreich ist der Betrieb und die Verantwortung für den Vertrieb privatisiert, während die Infrastruktur und technischen Anlagen weiterhin der öffentlichen Hand gehören.
Der Anteil an privatisierten Anbietern auf dem Gebiet der Wasserversorgung ist in der EU relativ gering und begrenzt sich auf einige wenige Länder, insbesonders trifft dies für England und Wales, Frankreich, Spanien und Deutschland zu.

Vandforsyning

Vandforsyningen i Danmark

Der er i Danmark 160 kommunale vandværker, samt mellem 2000 og 3000 mindre, private, forbrugerstyrede vandværker.

Vandværkerne, både offentlige og private, fungerer i dag efter hvile-i-sig-selv princippet. Det betyder, at værkerne ikke skal give overskud, men at priserne på drikkevand og rensning af spildevand skal afpasses, så det løber rundt.

Embedsmandsrapporten anbefaler udover afskaffelsen af hvile-i-sig-selv-princippet bl.a. pligt til årsregnskaber, sammenlignende effektivitetsmålinger, priskontrol samt oprettelse af vandselskaber.

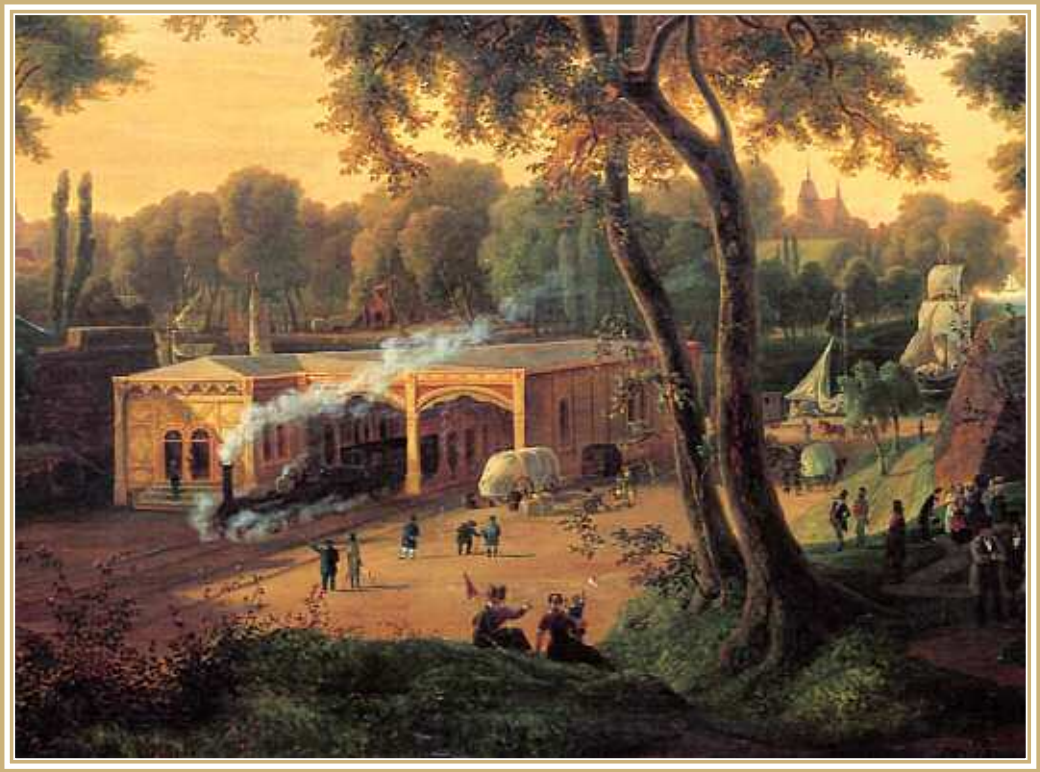
Ca. 80% af udgifterne til vand i Danmark er skatter og afgifter, og således uafhængige af vandværkerne.

Vandforsyningen i Europa

OECD og Europa-Kommissionen har i to rapporter tidligere peget på, at brug af markedsbaserede løsninger i vandsektoren vil sikre en bæredygtig udvikling af vandressourcerne i både økonomisk, sundheds- og miljømæssig forstand.

England og Wales har som nogle af de få lande i Verden fuldstændig privatiseret vandforsyningerne, mens Frankrig har udbudt driften og det driftsmæssige ansvar, men ejerskabet af infrastruktur og andre værdier er bevaret på offentlige hænder.

Omfanget af inddragelse af private aktører i vandsektoren i EU er relativt lavt og begrænset til få lande, herunder især England og Wales, Frankrig, Spanien og Tyskland.



Das Gemälde des Rendsburger Bahnhofs von Charles Ross aus dem Jahre 1846 enthält mehr Aussagekraft über die politischen Verhältniss dieser Zeit, als dass es eine Darstellung der Geschichte der Eisenbahn ist. Auf dem Gemälde ist eine Lokomotive mit dem namen “Deutschland” abgebildet - eine solche Lok hat nie existiert. Es gab allerdings zwei andere Lokomotiven mit den Namen “Germania” und “Dania”. Nach dem Dreijährigen Krieg 1848-50 änderte die Eisenbahngesellschaft den Namen der letztgenannten Lok von “Dania” in “Diana”.

Charles Ross maleri af Rendsborgs banegård fra 1846 udtrykker mere tidens politiske historie, end at der er tale om et billede med relation til jerbanens historie. På billedet kan man se et lokomotiv med navnet “Deutschland” - et sådant lokomotiv har aldrig eksisteret. Derimod havde jernbanen to lokomotiver med navnene “Germania” og “ Dania”. Sidstnævnte lokomitivs navn blev efter Treårskrigen 1848-50 omdøbt til “Diana”.