

## Die Schleswigsche Eisenbahn von 1854

Schon bald nach dem Bau der ersten Eisenbahn zwischen Nürnberg und Fürth im Jahre 1835 begannen auch im Landesteil Schleswig die Planungen für eine rein schleswigsche Eisenbahn unter der Obrigkeit des dänischen Königs.

König Friedrich VI lag bereits seit Mai 1837 ein Antrag für den Bau einer rein schleswigschen Bahn zwischen Tönning und Flensburg vor. Die Vorteile schienen bestechend, da Tönning auf bewährte Schiffsverbindungen für seinen Vieh und Agrar-Export mit England verweisen konnte, und eben diese englischen Geschäftsfreunde wollten durch eine Eisenbahn nicht nur den Hafenanchluss Tönning stärken, sondern auch noch eine Verbindung zur Ostsee schaffen.

Der Verfechter einer solchen Bahn war der Flensburger Christian Hansen jun. 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 Fürsprecher des Projektes machte.

„Die Eisenbahn ist die Lösung dieser Zeit. Es gibt kaum eine Erfindung, die eine so bedeutende Rolle für den Verkehr, den Wohlstand und dem Glück der Bevölkerung spielen wird.“ schrieb Hansen jun..

Auch hatte er klare Vorstellungen wie das Projekt finanziert werden sollte. Schließlich entschied sich der König Frederik VI am 03. Dez. 1839, wenige Tage vor seinem Tod, doch für die holsteinische Bahn, ohne jedoch den Plan einer schleswigschen Eisenbahn zu verwerfen. Sein Nachfolger König Christian der VIII verfolgte die gleichen Ziele.

So wurde zunächst eine Bahn zwischen Altona und Kiel mit Abzweigung nach Rendsburg gebaut. Aber die Planungen für die schleswigsche Bahn wurden nicht aufgegeben. Das größte Interesse, das Know-how und auch das Geld hatten die Engländer, allen voran der Engländer Morten Peto. Die englischen Geschäftsleute wollten damit den vom dänischen König erhobenen Öresundzoll umgehen und ihren Ostseehandel über Tönning und Flensburg leiten.

Als Querverbindung von der Nordsee zur Ostsee gab es zwar den 1784 eröffneten Eiderkanal, doch der Verkehr auf dem Kanal nahm im Laufe der Jahre immer mehr ab, denn die Schiffe nahmen an Größe zu. Der Kanal aber und besonders die Eider versandeten und wurden zu flach. Die Versandung behinderte die Schifffahrt.

Den Auftrag für den Bau der geplanten Strecke von Tönning nach Flensburg mit einem Abzweiger nach Klosterkrug und Rendsburg erhielt der Engländer Morten Peto. Die Strecke nach Klosterkrug und Rendsburg wird für den dänischen König von besonderer Bedeutung gewesen sein, da das Königreich hier seine Verteidigungslinie hatte. Voraussetzung war allerdings, dass keine größeren Kosten für das Projekt entstünden, als Mittel in Schleswig zur Verfügung standen. Der Staat hatte kein Geld.

Die Firma Peto, Braasey und Batts verpflichtete sich, die Strecke zu bauen. Einzige ökonomische Unterstützung bestand in einer Steuerbefreiung. Befreiung von der Zahlung einer ‚Stempelabgabe sowie Zollfreiheit für die Waren und Gegenstände, die für den Bau gebraucht wurden.

Durch die Anbindung an Rendsburg wurde faktisch eine Verbindung von Hamburg-Altona nach Flensburg geschaffen. Diese aber entsprach nicht den Vorstellungen der dänischen Regierung, die das Herzogtum Schleswig enger an das Königreich und nicht an Holstein knüpfen wollte

Morten Peto war ursprünglich Bahnarbeiter. Während der Hochkonjunktur des Eisenbahnbaus in England schloss er sich mit dem wohlhabenden Kaufmann Brassey und dem tüchtigen Zimmermeister Batts zur Firma Peto, Brassey und Batts zusammen. Der Kontrakt mit der englischen Firma wurde am 18. März 1851 unterzeichnet. Man gründete eine Eisenbahngesellschaft, die über ein Aktienkapital von 40.000 Pfund Sterling verfügte.

Diese Firma hatte ab 1830 eine Reihe großer internationaler Bauaufträge durchgeführt. Während des Krimkrieges wurde Peto weltberühmt, als er in Rekordzeit eine Eisenbahn von Balaklawa nach Sewastopol baute. Eine Leistung, die ihm den Adelstitel einbrachte und aus einem ehemaligen Bahnarbeiter einen Sir Morten Peto machte.

Die Firma inzwischen zu einem Eisenbahn Imperium mit zum Teil eigenem Geld zum Einkauf in eigenen Kantinen und eigenen Sozialleistungen angewachsen.

Dreieinhalb Jahre nach Vertragsschluss war es Frederik VII, der an seinem Geburtstag am 06. Oktober 1854 die neue Bahnlinie einweihen konnte. Eine Bahnlinie mit einer Gesamtlänge von 112 km.

Damals erlebten die Ur-Ur Urgroßenkel der heutigen Ellingstedter die große Zeit der ersten Eisenbahn. Ellingstedt bekam sogar einen Bahnhof, dieser soll sich dort befunden haben, wo heute noch die alte Schmiede von Kordes steht, die zurzeit im Besitz der Familie Hundertmark ist, Schlott 2. Der Name Kordes ist durch Einheirat entstanden, vorher waren es die Fierings. Der Schmiedegeselle Johann Fiering erhielt 1841 vom dänischen König Christian VIII. die Lizenz im Kolonistendorf Friedrichsfeld eine Schmiede zu betreiben, die dann später im Jahre 1871 an diese Stelle umgesiedelt wurde. Johann Fiering hatte damals auch Aufträge der Eisenbahngesellschaft angenommen und Gerätschaften wie Spaten und Schaufeln für den Auftraggeber geschmiedet.

Vor den Augen der staunenden Ellingstedter rollte das Wunder der Technik von Ohrstedt-Bahnhof kommend vorbei an Treia über die Bahnhöfe, Holm und Ellingstedt, durch die Ellingstedter Feldflur nach Hüsbyfeld. Bei Kurburg kreuzte die Bahn den Margarethenwall. Dort soll heute noch die Öffnung erkennbar sein, durch die es weiter ging in Richtung Flugplatz bis zum Bahnhof Klosterkrug und weiter über Owschlag nach Rendsburg.

Mit der ersten Eisenbahn gab es jetzt die Verbindung mit der Hafenstadt Hamburg. Auch Peter Franzen und alle anderen Auswanderer werden wahrscheinlich auf dem Schienenweg ihre Heimat verlassen haben, um sich für die Überfahrt nach Nordamerika auf einem Segelschiff einschiffen zu lassen.

Vor der Durchfahrt durch das Danewerk befand sich auf der Nordseite des Walles ein Verladebereich mit Rangiergleis, allerdings nur für das dänische Militär. Nach dem damaligen Fahrplan der Bahn konnten Ellingstedter zweimal täglich in beide Richtungen reisen. Ein großer Schritt in die mobile Zukunft. In der Gemarkung Ellingstedt sind noch Spuren der damaligen Eisenbahn sichtbar.

Südlich des Ortsteils Schellund in Flur 4, Flurbezeichnung Schulmoor, sind Teile des Bahndammes vollständig erhalten. Auch nordwestlich von Ellingstedt in der Flur Seshorn ist ein Bahndamm erhalten. Allerdings ist dieser mit Bäumen und Gebüsch bewachsen. S. Abb.

Die englische Baufirma Peto, Brassey und Batts hatte es sich nicht nehmen lassen, dem dänischen König Frederik VII am Einweihungstag, den 06. Oktober 1854 einen königlichen Salonwagen als Geburtstagsgeschenk zu übergeben.

Dieser Wagen war nach damaligen Maßstäben wahrhaft luxuriös ausgestattet. Er war so groß wie die üblichen Personenwagen mit fünf Coupes, aber nur dreifach unterteilt. An einem Ende befand sich ein Raucherabteil, in der Mitte der Salon und an anderem Ende etwas so unerhörtes wie eine Toilette mit allem Zubehör. In dieser war auch der berühmte Nachttopf zu finden, auf dessen Boden - sehr geschmackvoll – die Engländer das Portrait des Prinzen von Noer, des Führers der Erhebung von 1848 gemalt hatten.

Der Wagen war mit großen Spiegelglasfenstern versehen, die Decke mit weißer Seide bekleidet und die Polstermöbel hatten hellblaue Seidenbezüge. Das Holzwerk war reich vergoldet, die Tischplatten von feinstem poliertem Edelmholz und die Fenster hatten seidene Rollgardinen.

Die Wageninnenseiten waren braun lackiert und beiderseits der Fenster und Türen zogen sich grün aufgemalte Blattdekors nach oben, die sich unter dem Dach zu Girlanden sammelten. Fenster und Leisten waren reichlich vergoldet.

Die Pflanzenstreifen stützten sich auf schöne Kariatiden, geschnitzte nackte Frauenbüsten, die von französischen Künstlern mit abwechselnd blonder und dunkler Haarpracht versehen wurden. An den Dachseiten prange je eine große, vergoldete Königskrone, links und rechts flankiert von dänischen Flaggen.

Der Salonwagen rollte häufig die Strecke von Flensburg über Ohrstedt und Ellingstedt bis Klosterkrug, wenn Mitglieder des dänischen Königshauses den auf Luisenlund residierenden Herzog Carl von Glücksburg und seine Gemahlin, die dänische Prinzessin Wilhelmine (daher die Wilhelminenschule in Schleswig) besuchten.

Nach dem Krieg der Preußen und Österreicher gegen die Dänen erklärten die Preußen den Salonwagen zur Kriegsbeute. Es wurde jedoch bald als königliches Privateigentum zurückgegeben.

Die züchtige Königin Louise, Gemahlin Christians IX ließ die barbusigen blond- und dunkelhaarigen Damen übermalen.

Zu Betriebsbeginn und im ersten Jahr nach der Einweihung gab es noch keine Telegrafen entlang der Bahn. Auf jeder kleinen Landstation war nur ein Stationsverwalter eingesetzt. Die Stationen waren klein und mit Einfahrtssignalen auf hohen Masten ausgestattet, die 900 Ellen vor der äußersten Weiche standen. Besonders in den ersten Wintern war das ein unglücklicher Zustand, dass es keine Telegrafen gab, die eine Ankunft meldeten, wenn die Züge durch Schneefall so verspätet waren, dass die Signallampen oft nicht brannten, wenn der Zug kam. Die Kessel der Züge besaßen kein Durchmesser, und das Wasser wurde nur in den Kessel gepumpt während der Zug fuhr. Den englischen Lokomotivführern war eine solche Kälte unbekannt. Die Maschinen waren nicht sehr kräftig und fuhren sich oft im Schnee fest. Dabei litten sie oft unter Dampfangel. 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. Im Frühjahr 1855 erhielt die Südschleswigsche Eisenbahn dann Telegrafen entlang der Strecke. Das bedeutete mehr Sicherheit und eine große Erleichterung für den Betrieb. Allmählich nahm auch der Güterverkehr zu, insbesondere der Kohlentransport und der mit Pferden und Rindern. 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 –Spezial-trains- wie sie immer genannt wurden.

Für die Transporte zwischen Tönning und Lowestoft England wurden die beiden Dampfschiffe „Swallow“ und „FlorenceNightingale“ im wöchentlichen Wechsel eingesetzt. Für eine kurze Zeit entstand ein überwältigender Verkehr zwischen Tönning und Flensburg. Das Ziel der Engländer den Sundzoll zu umgehen war erreicht. In beiden Städten wurden große Lagerhäuser gebaut.

### **Glanzzeit und Pleite**

Die neue Bahn wurde zu einem gewaltigen Spekulationsobjekt mit nachfolgender Pleite. Gleich nach ihrer Eröffnung wurde in England die Aktiengesellschaft „North of Europe Steam Navigation Company“ gegründet, nur um den englischen Ostseehandel über Tönning und Flensburg zu leiten.

Damit konnte man den Öresundzoll umgehen, der den Briten immer ein Dorn im Auge gewesen war.

Leiter die AG war ein Finanzmann namens Hunt. Er war schon berühmt für seine vielen Pleiten mit denen er Aktionäre um ihr Geld gebracht hatte. Er hatte auch diesmal keinerlei Schwierigkeiten, das nötige Kapital aufzubringen.

Hunt startete in ganz großem Stil. Flensburg wurde zu einem modernen Hafen ausgebaut, um dessen phantastische, technische Einrichtungen selbst Hamburg und Kopenhagen die Fördestadt beneideten.

Ähnlich blühte Tönning auf. Der Handel florierte. Für die Briten war die Bahn eine Art Vorläufer des heutigen Nord-Ostsee-Kanals, der ihnen viel Geld sparte und die beiden Hafenstädte reich machte.

Die schleswigsche Eisenbahn war am Anfang völlig von Engländern dominiert. Alle Drucksachen, Formulare und sogar die Fahrkarten waren englischsprachig. Der offizielle Name war tatsächlich „King Frederic the 7ths South Sleswick Railway“. Die dänische Regierung kümmerte das wenig, sie brauchte sich nun kein Kopfzerbrechen über die Frage deutsch oder dänisch zu machen.

Und wenn auf den Fahrkosten „Flensburg to Rendsburg“ stand, konnte die einheimische, plattdeutsch sprechende Bevölkerung dieses durchaus akzeptieren. Bei den Preisen schließlich konnten die Plattdeutschen notfalls auch die englischen Zahlen verstehen.

1857 kam der Schwarze Tag. Der Dänenkönig hob den Sundzoll auf. Nun war der Seeweg wieder billiger und der Transitbahn war die wichtigste Existenzgrundlage entzogen. Hunt verschwand über Nacht natürlich mit der Kasse und ließ seine Kreditgeber ihre Wunden lecken.

Neue Betreiber versuchten es mit Touristen. Um weitere Kunden zu locken, wurde damals, vor über 150 Jahren, die Sonntagsrückfahrkarte erfunden. Aber das ganz große Geschäft ließ sich mit Flensburg-Tönning und Osterhrstedt-Rendsburg nicht mehr machen.

Die Züge standen noch am 5. Februar 1864 am Danewerk für die dänischen Truppen bereit. Sie wurden an diesem Tag leer nach Flensburg gefahren ohne sich an dem Rückzug der dänischen Truppen zu beteiligen.

Nachdem Schleswig-Holstein nach 1865 preußisch geworden war, wurde der Zweig Osterhrstedt nach Klosterkrug und damit die durch Ellingstedt führende Linie dann auch abgebaut. Stattdessen wurde die jetzige Trasse Rendsburg – Schleswig – Flensburg gebaut, ebenfalls von Peto, Brassey und Batts.

Mit Erlaubnis des königlichen Landratsamtes vom 10. Nov. 1871 verkauft der Bauernvogt Frenz Bothmann, Ellingstedt, das in der Ellingstedter Feldmark gelegene Eisenbahnland, das am 22. Mai 1871 von dem Generalbevollmächtigten der Altonaer-Kieler-Eisenbahngesellschaft O.Schröder in Flensburg verkauft worden war an 29 Ellingstedter.

Was hat den dänischen König dazu bewogen, in diesem schleswigschen Landesteil eine Eisenbahn zu bauen? Hier wo die deutschstämmige Bevölkerung gegen ihn rebellierte.

Warum genehmigte der König den Bau der Eisenbahn in diesem Landesteil, das er vor einem Jahr mit viel Blutvergießen auf beiden Seiten in der Schlacht bei Idstedt gegen die Schleswig-Holsteinische Armee zurückgewann. Waren es wirtschaftliche Interessen? Oder wollte er sich bei der Bevölkerung einen weißen Fuß machen? Oder wollte er durch eine Verbindung zum Danewerk und nach Rendsburg seine Verteidigungslinie ausbauen? Oder wollte er einfach nur guten Willen zeigen, um den Landesteil zu stärken? Welche Interessen hatte der König, wo doch das Bahnprojekt seinem Zollgeschäft im Wege stand? Wollte er die guten Beziehungen mit England nicht gefährden?

Hans- Detlef Naeve

#### Quellen:

- Erich Stoisch: Der Zug nach Norden
- Alex Herz: Geschichte der Gemeinde Dannewerk
- Slesvigland: Holger Kaufhold u. a. : 150 Jahre Eisenbahn in Flensburg  
Arsskrift for Danmark Jernbanemuseum 2004  
Lars N. Henningsen: Jernbaneskal pa Dronning Victoria
- Kaufvertrag zwischen dem Bauernvogt Frenz Bothmann, Ellingstedt, und der Instenkätnerin Dorothea Kämmerer zu Schellund vom 7. März 1872
- Bericht über die Schmiede von Artur Kordes in den „ Schleswiger Nachrichten“ von 1984