

Gemeinsames Archiv des Kreises Steinburg und der Stadt Itzehoe

Steinburger Jahrbuch 2004 2003

Bestand: Bibliothek

Signatur: B-INV 6485



Lizenz: Creative Commons CC BY-NC-ND 4.0 Namensnennung-Nicht
Kommerziell-Keine Bearbeitung 4.0 International

<https://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/4.0/>

Bei der Veröffentlichung aus dem Archivgut gewonnener Erkenntnisse ist die
Fundstelle folgendermaßen anzugeben:

*Gemeinsames Archiv des Kreises Steinburg und der Stadt Itzehoe, Bibliothek, B-
INV 6485*

STEINBURGER JAHRBUCH 2004



HERAUSGEGEBEN VOM HEIMATVERBAND
FÜR DEN KREIS STEINBURG

Gemeinsames Archiv Kreis Steinburg/Stadt Itzehoe

STEINBURGER JAHRBUCH 1965-1976 auf Nachfrage
zum Sonderpreis 5,00 €

1977: Wasser und Wasserwirtschaft (vergriffen)

1978: Literatur und Schriftsteller (vergriffen)

1979: Dorf und Landwirtschaft Sonderpreis 5,00 €

1980: Kirche und kirchliches Leben Sonderpreis 5,00 €

1981: Handel und Handwerk Sonderpreis 5,00 €

1982: Schule und Schulalltag Sonderpreis 5,00 €

1983: Verkehr, Verkehrsträger und Verkehrsentwicklung . Sonderpreis 5,00 €

1984: Verbände, Vereine, Vereinigungen (Vergriffen)

1985: Schlösser, Herrenhäuser, Landsitze und Güter (Vergriffen)

1986: Geldgeschichte, Wirtschaft und Sparkassenwesen .. Sonderpreis 5,00 €

1987: Malerei und Musik Sonderpreis 5,00 €

1988: Bodenschätze und Industrialisierung (Vergriffen)

1989: Natur und Landschaft Sonderpreis 5,00 €

1990: Photographie und Film Sonderpreis 5,00 €

1991: Recht und Gericht Sonderpreis 5,00 €

1992: Sage, Märchen und Volkslied Sonderpreis 5,00 €

1993: Post, Telegraf und Telefon Sonderpreis 5,00 €

1994: Garnisonsstandorte und Militärgeschichte Sonderpreis 5,00 €

1995: Ortswappen und Ortschroniken Sonderpreis 5,00 €

1996: NS-Zeit: Politik und Alltag Sonderpreis 5,00 €

1997: Kulturdenkmäler Sonderpreis 5,00 €

1998: Theaterleben und Bühnengeschichte Sonderpreis 5,00 €

1999: Rathäuser und Gasthäuser (Vergriffen)

Mitgliederpreis / Ladenpreis

2000: Historische Persönlichkeiten 12,20 € / 14,20 €

2001: Brücken und Fähren 10,20 € / 12,20 €

2002: Jüdische Kultur 10,20 € / 12,20 €

2003: Museen, Archive und Sammlungen 10,20 € / 12,20 €

2004: Eisenbahnen und Bahnhöfe 10,20 € / 12,20 €

2005: Krankenhäuser, Apotheken und Gesundheitswesen

Eisenbahnen und Bahnhöfe

Steinburger Jahrbuch 2004

Gemeinsames Archiv Kreis Steinburg/Stadt Itzehoe

Gemeinsames Archiv des Kreises
Steinburg und der Stadt Itzehoe

Markt 1

25524 Itzehoe

Archiv 25

INV 6485

STEINBURGER JAHRBUCH 2004

STEINBURGER
JAHRBUCH 2004

Eisenbahnen und Bahnhöfe

im Auftrag des Heimatverbandes für den Kreis Steinburg

Herausgegeben von

Priv.-Doz. Dr. Alexander Ritter und Peter Pöschel

Itzehoe 2003

48. Jahrgang

STEINBURGER JAHRBUCH 2004

Eisenbahnen und Bahnhöfe

Im Auftrag des Heimatverbandes für den Kreis Steinburg
Herausgegeben von
Priv.-Doz. Dr. Alexander Ritter und Peter Fischer

Itzehoe 2003

48. Jahrgang

Umschlagbild:

Ansichtskarte vom Bahnhof in Glückstadt, ca. 1910

(aus dem Bildbestand des Gemeinsamen Archivs des Kreises Steinburg und der Stadt Itzehoe)

Das Steinburger Jahrbuch erscheint einmal jährlich als offizielle Schrift des Heimatverbandes für den Kreis Steinburg (Kreisverein des Schleswig-Holsteinischen Heimatbundes). Die namentlich gekennzeichneten Beiträge geben nicht unbedingt die Meinung der Redaktion wieder. Für den Inhalt der Beiträge ist allein der jeweilige Verfasser verantwortlich. Mitglieder des Heimatverbandes erhalten das Jahrbuch kostenlos. Mitglied kann jeder Interessierte werden (Jahresbeitrag 17,- €). Beitrittserklärungen, Anschriftenänderungen und Anfragen erbeten an die Geschäftsstelle des Heimatbundes im Kreishaus, Viktoriastraße 16, 25524 Itzehoe, Tel. 0 48 21/6 94 56 oder 6 92 97.

Bank: Sparkasse in Steinburg, Konto-Nr. 146 978 (BLZ 222 500 20),
Postbank Hamburg 239 480-209 (BLZ 200 100 20).

Manuskripte und Besprechungsexemplare erbitten die Herausgeber an die folgenden Anschriften zu richten:

Priv.-Doz. Dr. Alexander Ritter, Ferdinand-Sauerbruch-Str. 2, 25524 Itzehoe,
Tel. 0 48 21/40 27 33, Fax 0 48 21/40 27 35
E-Mail: dr.alexander.ritter@t-online.de

Peter Fischer, Kattenkuhl 2, 25524 Oelixdorf, Tel. 0 48 21/9 17 29, Fax 0 48 21/9 26 10
E-Mail: Peter.Fischer-Oelixdorf@t-online.de

© Heimatverband für den Kreis Steinburg 2003

Nachdruck ohne Genehmigung der Redaktion nicht gestattet.

Gesamtherstellung: BöttgerDruck Itzehoe · Telefon 0 48 21/35 19

Inhalt

<i>Dr. Burghard Rocke</i>	Geleitwort	7
1. Vorsitzender des Heimatverbandes für den Kreis Steinburg		
<i>Alexander Ritter, Peter Fischer</i>	Redaktionelle Anmerkungen	8
<i>Walter Asmus</i>	Die Bahnstrecken im Kreis Steinburg vor dem Hintergrund der regionalen Entwicklung des Eisenbahnnetzes	9
<i>Klaus-J. Lorenzen-Schmidt</i>	Eisenbahnbau im Gebiet des heutigen Kreises Steinburg	35
<i>Gerd Holmer</i>	Eisenbahn in Glückstadt seit 1845	47
<i>Heinz-W. Süberling</i>	Eisenbahn-Ausbesserungswerke in Glückstadt 1845-2000	87
<i>Peter Fischer</i>	Itzehoes Bahnhof	123
<i>Heinz Longerich</i>	Ein großer Bahnhof	145
<i>Carsten Schröder</i>	Mit der Marschbahn von Itzehoe nach Dithmarschen: Eisenbahn und Bahnhöfe in der Wilstermarsch	151
<i>Richard Kolang</i>	Eisenbahnverbindung Wrist-Kellinghusen- Itzehoe. „Den Anschluss verpasst!“	189
<i>Richard Kolang</i>	Bahnverbindung Wrist-Itzehoe	195
<i>Hans-Georg Bluhm</i>	Bemerkungen zur Eisenbahngeschichte in Kellinghusen	209
<i>Manfred Koch</i>	Der Bahnhof „Lockstedter Lager“ und die Entwicklung von Hohenlockstedt	217
<i>Klaus-J. Lorenzen-Schmidt</i>	Der Kremper Bahnhof	225

Werner Schlüter	Horst Bahnhof. Seine wirtschaftliche Bedeutung für den Ort	231
Albert Ramm	Eisenbahnglück in Horst	247
Hans Buhmann	Die „Rosa“ und die geplanten Weiterführungen nach Itzehoe, Vaale und Hademarschen	253
Lothar Bruhn	Acht Minuten Bahnfahrt im Jahr 1946	259
Lothar Bruhn	Die Sand-Lorenbahn in Kremperheide in den 50er Jahren	262
Werner Sievers	De Isenbohn	266
Kurt Schütt	Wie Bahnen das Vaaler Dorfbild änderten .	267
Hermann Schwichtenberg	Die „Kreidebahn“ zwischen Itzehoe und Lägerdorf	273
Werner Sievers	Ein kleiner Bahnhof an der Marschbahn . .	291
Heimatverband für den Kreis Steinburg		
Hans Carstens	Aus der Arbeit des Heimatverbandes für den Kreis Steinburg - In memoriam Harald Bolten	295
Erwin Papke	Kulturdenkmäler	307
Erwin Papke	Harald Bolten ist tot	327
Redaktion	Heimatgeschichtliche Arbeiten von Harald Bolten	329
Anita Chmielewski-Hagius	Das Kreismuseum Prinzeßhof im Überblick 2002/2003	331
Die Autoren und Herausgeber		334

Geleitwort

Liebe Mitglieder des Heimatverbandes,
liebe Freundinnen und Freunde des Kreises Steinburg,

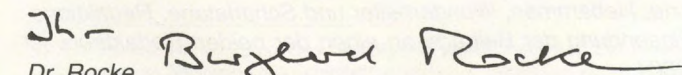
unter der Überschrift „Eisenbahn und Bahnhöfe“ nehmen die Autoren des Steinburger Jahrbuchs uns mit auf eine Zeitreise durch die Geschichte der Eisenbahn in unserem Kreis.

Durch die Ermöglichung des massenhaften und preiswerten Gütertransports und des schnellen und erschwinglichen Reisens für alle hat der Eisenbahnbau viel zur Entwicklung unseres Kreises beigetragen. Besonders die an den Strecken liegenden Orte haben durch den Schienenanschluss einen großen wirtschaftlichen Aufschwung erfahren. Prachtvolle Bahnhofsgebäude als Visitenkarten der Städte und Gemeinden zeugen noch heute davon. Man kann sich vorstellen, in welchem Umfang die Bahn damals das Leben verändert hat. Mit einmal war man mobil !

Auch wenn heute der Autoverkehr in den Vordergrund getreten ist, zeigt der Wettbewerb verschiedener privater Anbieter mit der Deutschen Bahn um den Betrieb der attraktiven Nahverkehrsstrecke von Hamburg durch unseren Kreis nach Westerland ab 2005, dass die Schiene ihre Bedeutung als wichtiger Verkehrsträger auch heute noch hat und in Zukunft schwerlich verlieren wird.

Die Geschichte und Geschichtchen um die Eisenbahnen und Bahnhöfe in unserem Kreis erzählt dieser Band. Lesen Sie die Beiträge mit Gewinn und bleiben Sie dem Heimatverband treu verbunden.

Mit allen guten Wünschen für ein gesegnetes Weihnachtsfest und ein gutes Neues Jahr bin ich in heimatlicher Verbundenheit


Dr. Rocke
Landrat und Erster Vorsitzender des Heimatverbandes

Redaktionelle Anmerkungen

Redaktionelle Anmerkungen

Die Erfindung der Eisenbahn und ihre Entwicklung zum leistungsfähigen Transportmittel im 19. Jahrhundert war eine technologische Glanzleistung und eine Einrichtung, die die Veränderung der gesellschaftlichen Öffentlichkeitsverhältnisse beschleunigte. Die Maschinen auf den eisernen Schienensträngen mit den Waggon beförderten die individuelle Mobilität der Menschen, erschlossen die Region zwischen den Ballungsgebieten und den Siedlungen in der Provinz. Nicht nur die Weiten des nordamerikanischen Kontinents und Sibiriens konnten so verkehrstechnisch wie wirtschaftlich erschlossen und enger an die Zentren der politischen Macht gebunden werden. Dieser Vorgang vollzog sich ebenso in Europa, in den deutschen Ländern und natürlich auch im Kreis Steinburg.

Das Steinburger Jahrbuch 2004 berichtet über die eisenbahntechnische Erschließung des regionalen Raumes und dessen Anbindung an das überregionale Schienennetz. Mit einer erstaunlich großen Zahl von realisierten Bahnverbindungen und entwickelten Bahnprojekten verfolgte man die infrastrukturelle Vernetzung auch der ländlichen Räume mit den Hauptstrecken und den Transportwegen der Wasserstraßen im Gebiet von Unterelbe und Nord-Ostsee-Kanal. Wachsender Transportbedarf von Personen und Gütern, die Anbindung von Gewerbe- und Industriebetrieben, von Militärstandorten, Häfen und Verwaltungszentren sorgten für den beschleunigten Ausbau.

Die Bahnhöfe sind die Zugangseinrichtungen zum Verkehrsträger. Je nach Bedeutung des Einzugsgebietes gibt es einfache Haltepunkte oder repräsentative Bauten. Sie gelten auch heute noch als Prestigeeinrichtungen der Kommunen, Umschlagplatz für Güter, Zielort der Pendler, Plätze von Ankunft und Abschied. Bahnhöfe sind integraler Bestandteil der Alltagskultur geworden und haben die Sprache geprägt. Prominenten Persönlichkeiten, die bis in die Jahre nach dem Zweiten Weltkrieg mit der Bahn anreisen, bereitete man einen großen Bahnhof. Und die kriegsmüden Soldaten des Ersten Weltkrieges verstanden immer nur Bahnhof, Symbol des ersehnten Heimaturlaubs.

Mit dem Steinburger Jahrbuch 2005 soll der Entwicklung des Gesundheitswesens in der Region nachgegangen werden. Themen sind sämtliche Aspekte des Gesundheitswesens. Dazu zählen die Geschichte der Krankenhäuser, Apotheken, medizinisch-hygienischen Einrichtungen wie Pest- und Siechhäuser u.a., Epidemien von Infektionskrankheiten und Seuchen, die Arzneimittelherstellung und pharmazeutischen Unternehmen, die Biographien bedeutsamer Ärzte, Hebammen, Wunderheiler und Scharlatane. Redaktionsschluß für die Einsendung der Beiträge an einen der beiden Redakteure ist der 15. August 2004.

Alexander Ritter / Peter Fischer

Die Bahnstrecken im Kreis Steinburg vor dem Hintergrund der regionalen Entwicklung des Eisenbahnnetzes

Von
Walter Asmus (Uelvesbüll)

Die Eisenbahn - Symbol der neuen Zeit

Für mehr als ein Jahrhundert galt die Eisenbahn als Symbol des technischen Fortschritts. Sie stand für die Möglichkeit, mit Schnelligkeit und Zugkraft weite Distanzen zu überwinden, und wurde schnell zum preiswerten Reise- und Transportmittel, das allen sozialen Schichten zugänglich war.

An der Aufwärtsentwicklung dieses modernen Verkehrssystems wird der Charakter der Verkehrsrevolution im 19. und 20. Jahrhundert besonders anschaulich: Die erste Nutzung der 1769 als Patent angemeldeten Dampfmaschine zum Antrieb eines schienengebundenen Verkehrsmittels erfolgte 1825 in England. Damit wurde das Eisenbahnzeitalter eingeleitet, welches das gesamte kulturelle Gefüge Europas grundlegend verändern sollte. Die Schienenwege wurden zu Leitlinien der Modernisierung in der Kulturlandschaft, die Bahnstationen zu lokalen „Toren zur Welt“. (1)

Im Vergleich zu Landstraße und Wasserweg ist der Schienenweg ein Verkehrssystem, das weit weniger von naturräumlichen Gegebenheiten abhängig ist, obwohl Oberflächen- und Untergrundbeschaffenheit sowie vorhandene Gewässer die Gestalt des Schienennetzes mit beeinflusst haben. Jedoch fällt die Entstehung des Verkehrssystems Eisenbahn in eine Zeit, in der die Technik naturräumliche Widrigkeiten bereits relativ problemlos überwinden konnte. Die weitgehende Unabhängigkeit von Naturgegebenheiten stellte den entscheidenden Vorteil dar, dem die Ausbreitung des Schienennetzes im 19. Jhd. ihren entscheidenden Entwicklungsimpuls verdankte und der das Verkehrs-

¹ Walter Asmus, Nähe, Ferne Geschwindigkeit, Wandlungen des Zeit-Raum-Empfindens im 19. Jahrhundert an Beispielen aus Schleswig-Holstein, in: Subjektive Welten, Wahrnehmung und Identität in der Neuzeit, hrsg. v. Martin Rheinheimer, Neumünster 1998 (Studien zur Wirtschafts- und Sozialgeschichte Schleswig-Holsteins, Bd. 30), S. 334-340.

system Eisenbahn zum Schrittmacher der Industrialisierung werden ließ. ⁽²⁾

Verkehrspolitik und Verkehrsspannungen zu Beginn des 19. Jahrhunderts

Eine eigenständige Verkehrspolitik wurde bis in die Zeit nach dem Ersten Weltkrieg in den meisten Staaten nicht betrieben. Deshalb hingen Anlage und Gestalt der Verkehrsnetze von recht unterschiedlichen Entscheidungsträgern ab. Der Ausbau des Verkehrswesens war abhängig

- von der staatlichen Wirtschaftspolitik, hier vor allem der Handels- und Zollpolitik sowie militärstrategischer Überlegungen,
- von den wirtschaftlichen Wechsellagen und politischen Ereignissen,
- vom Interesse der Bevölkerung in der Region bzw. der einzelnen gesellschaftlichen Gruppen an der Entwicklung des Verkehrs. ⁽³⁾

Infolge der in Schleswig-Holstein zunächst noch schwach entwickelten regionalen und überregionalen wirtschaftlichen Beziehungen ergaben sich bis ins erste Drittel des 19. Jahrhunderts vorwiegend kleinräumige Verkehrsspannungen mit Reichweiten von maximal 10 - 15 Kilometern ⁽⁴⁾. Verkehrsräumlich gliederten sich die Herzogtümer somit in eine Vielzahl mehr oder weniger in sich geschlossener Raumseinheiten.

Eine Ausnahme bildete der überregionale Transitverkehr zwischen Nord- und Ostsee über schleswig-holsteinisches Gebiet. Bei weitem an der Spitze lag der Schiffstransit durch den Eiderkanal. Auch beim zweitwichtigsten Transportstrom ging es um Transitverkehr, nämlich zwischen den außerhalb der Grenzen liegenden Hansestädten Hamburg und Lübeck, wobei ebenfalls der Wasserweg über den Stecknitz-Kanal den Landtransport überwog. Wesentlich geringer als die genannten Transportströme waren die übrigen Transitwege durch die Herzogtümer: Zwischen Altona und Kiel betrug er nur knapp die Hälfte des Warenverkehrs auf der Landstraße zwischen Hamburg und Lübeck. ⁽⁵⁾

Der Fernverkehr über Itzehoe, den Straßenkreuzungspunkt im südwestlichen Holstein, hatte eine noch geringere Bedeutung. Auch die übrigen Städte des westlichen Holstein wiesen keine nennenswerten

² Walter Asmus, Grundzüge der Verkehrsentwicklung Schleswig-Holsteins vom Ende des 18. Jahrhunderts bis zum Ersten Weltkrieg, in: Die Entwicklung des Verkehrs in Schleswig-Holstein 1750-1918, hrsg. von Walter Asmus, Neumünster 1996 (Studien zur Wirtschafts- und Sozialgeschichte Schleswig-Holsteins, Bd. 26), S. 44-45.

³ ebd., S. 23

⁴ Asmus, Nähe ..., a.a.O. S. 328-32.

⁵ ebd., S. 19.

regionalen Verflechtungen aus. Ihre Verkehrsbeziehungen blieben auf den Nahbereich beschränkt. Von überörtlicher Bedeutung war der Export landwirtschaftlicher Produkte vor allem aus den Elbmarschen, die per Schiff über die kleinen Flußhäfen versandt wurden. Ziel dieser Transportströme war im 19. Jahrhundert in zunehmendem Maße Hamburg. Mangelhafte Verkehrsanbindung wurde in den zeitgenössischen Nachrichten der Lokalbehörden immer wieder als Hauptursache des unzureichend entwickelten gewerblichen Sektors in weiten Teilen der Region angegeben. ⁽⁶⁾

Das erste Eisenbahnprojekt in Schleswig-Holstein

In der zweiten Hälfte des 18. Jahrhunderts hatte der dänische Gesamtstaat eine lang anhaltende wirtschaftliche Blütezeit erlebt, in der Außen- und Binnenhandel deutlich zugenommen hatten. Das galt vor allem für die wirtschaftlich besonders weit entwickelten Herzogtümer Holstein und Schleswig. Verkehrspolitisch setzte der Staat allein auf die prosperierende Schifffahrt und förderte sie z.B. durch den Bau des Eiderkanals, der als Transitwasserstraße seit 1784 Nord- und Ostsee miteinander verband und von dem man sich verstärkte Handelsströme und erhöhte Zolleinnahmen versprach. Zu einem Ausbau des völlig unzureichenden Straßennetzes sah man auf Grund der zahlreichen Häfen und Wasserwege keine Veranlassung.

Die Lage änderte sich, als in den 1820er Jahren die regionalen Verkehrsbedürfnisse im Zeichen der beginnenden Frühindustrialisierung kontinuierlich weiter anwuchsen, so dass nicht nur seitens einflussreicher Kreise der Wirtschaft im Land und in den benachbarten Hansestädten zunehmend staatliche Entscheidungen für die Modernisierung des Landverkehrswesens in Schleswig-Holstein gefordert wurden. Auch die Bevölkerung drängte über die Ständerversammlungen immer stärker auf Ausbau der Infrastruktur des Landverkehrs. Nur allmählich rang sich der dänische Staat zu einer Modernisierung der Landverkehrswege durch. Während man in Westeuropa bereits in der zweiten Hälfte des 18. Jahrhunderts mit dem Bau von Kunststraßen begonnen hatte, stimmte Dänemark ab 1830 dem Bau der ersten Chausseen zu, und legte erst 1842 mit der für Schleswig und Holstein erlassenen Wegeverordnung ein Gesamtkonzept zum regionalen Straßenausbau vor. ⁽⁷⁾

⁶ Walter Asmus und Klaus-Joachim Lorenzen-Schmidt, Zur Entwicklung des Landhandwerks in Schleswig-Holstein im 18. und 19. Jahrhundert, in: Gewerbliche Entwicklung in Schleswig-Holstein, anderen norddeutschen Ländern und Dänemark von der Mitte des 18. Jahrhunderts bis zum Übergang in Kaiserreich, hrsg. v. Jürgen Brockstedt, Neumünster 1989 (Studien zur Wirtschafts- und Sozialgeschichte Schleswig-Holsteins, Bd. 17) S. 56-62.

⁷ Asmus, Grundzüge, a.a.O., S. 28-30.

Als ausgesprochen kurzsichtig und für die Entwicklung der regionalen Verkehrsinfrastruktur nachteilig erwies sich nämlich, dass die Interessen und Bedürfnisse der Hansestädte Hamburg und Lübeck nicht in die dänische Verkehrspolitik für Schleswig-Holstein einbezogen wurden, zumal das den vorhandenen Verkehrsspannungen viel besser entsprochen hätte: So wurde aus protektionistischen Gründen ein bereits um 1820 in Hamburg und Lübeck entwickelte Plan zum Ausbau der direkten Transitstraße zwischen beiden Städten bis 1842 verhindert, weil der Ausbau der Straße primär dem Ausland nützte und der allerdings erst Jahre später artikulierten Präferenz einer Chaussee zwischen inländischen Endpunkten im Wege stand, die dann 1830-32 mit der Chaussee Altona-Kiel gebaut wurde. ⁽⁸⁾

Auch in der Eisenbahnplanung waren die beiden Hansestädte Vorreiter und legten bereits 1831, als in Deutschland noch keine einzige Bahnstrecke existierte, unter Führung des Lübecker Kaufmanns und Reeders Emil Müller ein Projekt vor. In Hamburg und Lübeck waren sowohl ein ausreichendes Verkehrsaufkommen wie auch genügend Kapital vorhanden. Die Route einer direkten Verbindung zwischen Hamburg und Lübeck über Wandsbek und Oldesloe fand auch Bestätigung durch Friedrich Lists Vorstellungen über ein gesamtdeutsches Eisenbahnnetz, die 1832 veröffentlicht wurden. Es war die einzige nördlich der Elbe vorgeschlagene Bahnstrecke ⁽⁹⁾. Diese wurde jedoch dänischerseits aus denselben Gründen verhindert wie vorher bereits die Straßendirektverbindung. Dennoch setzte der dänische König Friedrich VI., seinerseits eher skeptisch, was das neue Verkehrsmittel Eisenbahn anging, auch bereits 1835 - im selben Jahr, in dem die erste deutsche Eisenbahn zwischen Nürnberg und Fürth eröffnet wurde - in Kopenhagen eine Eisenbahn-Kommission ein. Diese sollte umfassende Informationen und Erfahrungen über das neue Verkehrsmittel einholen und beim dänischen Staat eingehende Projektanträge prüfen. Unter seinem Nachfolger, dem Eisenbahnbefürworter Christian VIII., erfolgte dann 1840 der Erlass eines dänischen Eisenbahngesetzes, nachdem sich bereits seit 1839 in Kiel, bald darauf auch in Altona Komitees zum Bau einer Transitbahn gebildet hatten. Aus deren Zusammenschluss entstand schließlich 1842 die Altona-Kieler Eisen-

⁸ Ortwin Pelc, Die Verkehrspolitik Lübecks im 19. Jahrhundert, in: Die Entwicklung des Verkehrs, a.a.O., S. 219 f.

⁹ Friedrich List, Über ein sächsisches Eisenbahn-System als Grundlage eines allgemeinen deutschen Eisenbahnsystems und insbesondere über die Anlegung einer Eisenbahn von Leipzig nach Dresden, Leipzig 1833; Frank N. Nagel, Die Entwicklung des Eisenbahnnetzes in Schleswig-Holstein und Hamburg unter besonderer Berücksichtigung der stillgelegten Strecken. Ein regionaler und methodischer Beitrag zur historisch-geographischen Kulturlandschaftsforschung und Landesplanung, Hamburg und Wiesbaden 1981 (Mitt. der Geogr. Gesellschaft in Hamburg, Bd. 71).

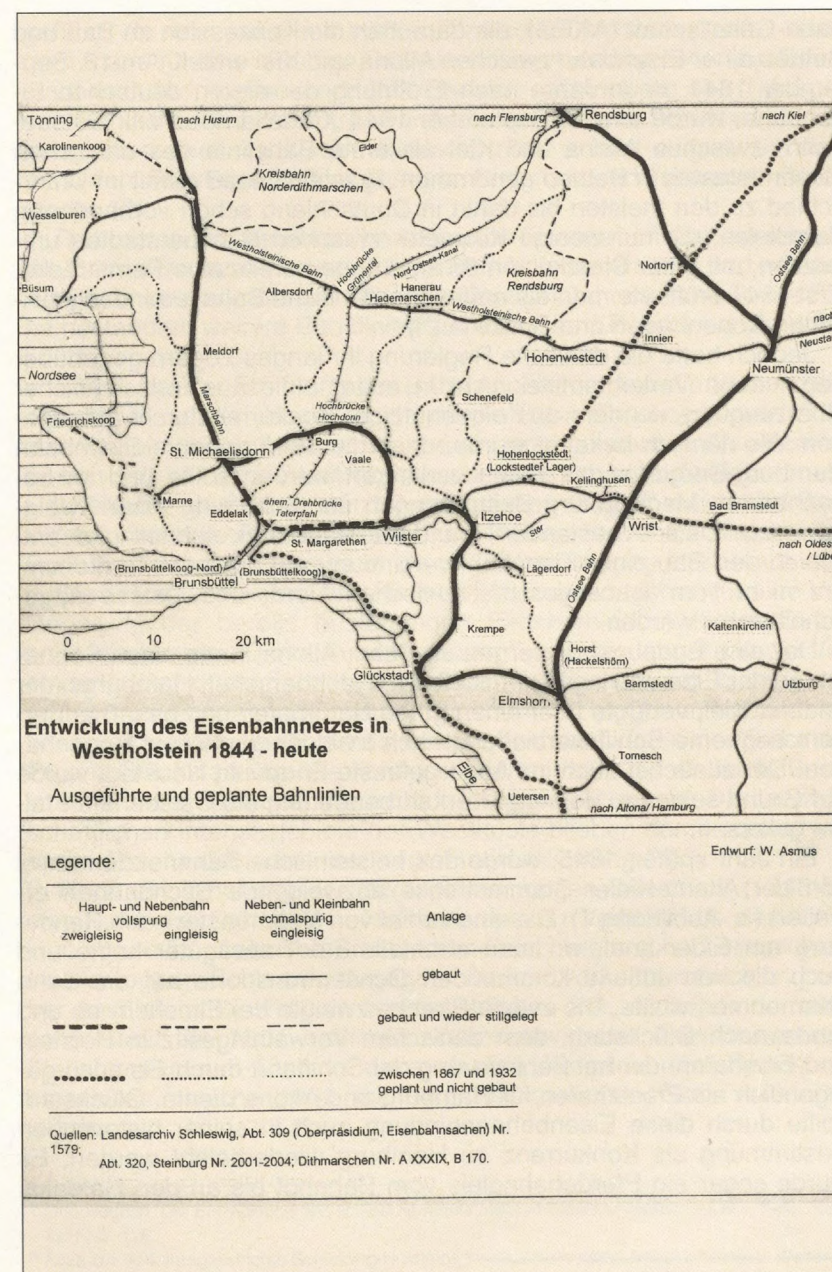


Abbildung 1

bahn-Gesellschaft (AKEG), die daraufhin die Konzession zu Bau und Betrieb einer Eisenbahn zwischen Altona und Kiel erhielt. Am 18. September 1844, neun Jahre nach Eröffnung der ersten deutschen Eisenbahn, wurde am 18. September 1844 „Christian des VIII. Ostseebahn“ zwischen Altona und Kiel als erste Bahnlinie des dänischen Gesamtstaates in Betrieb genommen. Holstein besaß damit im Unterschied zu den meisten bis dahin in Deutschland schon vorhandenen Bahnlinien, die nur wenige Kilometer zwischen Nachbarstädten umfassten, mit einer Strecke von 98 km Länge bereits eine Fernstrecke. Erst 1847 eröffnete man die erste innerdänische Bahnverbindung zwischen Kopenhagen und Roskilde.⁽¹⁰⁾

Jedoch hatte die dänische Regierung ihr langes Zögern gegenüber dem neuen Verkehrsmittel nicht in erster Linie aus fortschrittlicher Überzeugung, sondern aus eigennütziger Konkurrenzfurcht aufgegeben. Als nämlich bekannt wurde, dass die 1842 gebaute Eisenbahn Hamburg-Bergedorf bis Berlin verlängert werden sollte und im benachbarten Mecklenburg Bestrebungen zur Schaffung einer Zweigbahn zur Ostsee bestanden, handelte Dänemark schnell und entschied den Bau einer Eisenbahnverbindung auf eigenem Territorium, um nicht vom Transitgeschäft zwischen Nord- und Ostsee abgeschnitten zu werden.

Der eine Endpunkt dieser neuen Bahn, Altona, hatte einen Seehafen an der Elbe und lag in unmittelbarer Nachbarschaft Hamburgs, der andere, Kiel, verfügte über einen guten Naturhafen und besaß außerdem bequeme Schiffsverbindung nach Inseldänemark und Kopenhagen. Der zunächst auch ins Auge gefasste Endpunkt Neustadt wurde auf Grund seiner zu geringen Verkehrsbedeutung als Ostseehafen fallen gelassen.

Ein Jahr später, 1845, wurde das holsteinische Bahnnetz um zwei von der Altona-Kieler Stammstrecke abzweigende Stichbahnen erweitert (s. Abbildung 1): Die eine verlief von Neumünster nach Rendsburg am Eiderkanal, wo man ebenfalls auf Transitgüter hoffte und auch die von Jütland kommenden Ochsentransporte auf die Bahn übernehmen wollte. Die zweite Strecke zweigte bei Elmshorn ab und führte nach Glückstadt, dem dänischen Verwaltungssitz in Holstein und Elbehafen, der bei Behinderung der Schifffahrt durch Eis auch gelegentlich als Ersatzhafen für Hamburg und Altona diente. Glückstadt sollte durch diese Eisenbahnanbindung auch in seiner historischen Bestimmung als Konkurrenz zu Hamburg wiederbelebt werden. Es wurde sogar ein Pferdebahngleis vom Bahnhof bis an den Hafenkai

geführt, da man auf einen starken Verkehrsaufschwung hoffte, nachdem Pläne für eine ständige Dampfschiffsverbindung zwischen Glückstadt und den englischen Häfen Harwich und Hull für den Transport von Schlachtvieh bekannt geworden waren. Diese Schiffsverbindungen hatten aber nur kurzen Bestand, nicht zuletzt wegen der auch nach dem Bahnanschluß zu geringen Hinterlandverflechtungen Glückstadts.⁽¹¹⁾

Das in den Pionierjahren herrschende Eisenbahnfieber erleichterte die Bereitschaft zur Finanzierung durch Aktienzeichnung und privaten Kapitaleinsatz, so dass bis Mitte der fünfziger Jahre verschiedene Pläne bestanden, weitere Bahnlinien zu bauen, so z.B. auch an die Westküste.

Schon bei der Eröffnung der Bahn Altona-Kiel war die Station „Hackelshörn“, später „Horst“, 6 km nördlich von Elmshorn, speziell für den Verkehr mit dem Raum Itzehoe eingerichtet worden. Nun bemühte sich seit 1845 die Stadt Itzehoe ebenfalls um eine Zweigbahn von Hackelshörn aus. Unterstützt wurde dieses Projekt durch die Stadt Wilster sowie die Flecken Meldorf und Heide, die sich für eine baldige Fortführung dieser Zweigbahn bis zur Eidermündung stark machten.

Die Städte Glückstadt und Krempe plädierten dagegen für eine Verlängerung der bereits bestehenden Elmshorn-Glückstädter Zweigbahn bis Itzehoe. Diese Streckenlösung war zwar länger als die Verbindung Hackelshörn-Itzehoe, jedoch wollte man der bislang nur gering frequentierten Glückstadt-Elmshorner Zweigbahn dadurch ein besseres Verkehrsaufkommen verschaffen, weswegen der Staat das Projekt Glückstadt-Itzehoe konzessionierte, das 1857 als letzte Bahnstrecke unter dänischer Herrschaft fertiggestellt wurde. Die landwirtschaftlichen Intensivgebiete der Westküste blieben damit vorerst weiter im Abseits der modernen Verkehrserschließung.⁽¹²⁾

Nach der Erhebung der Herzogtümer gegen Dänemark (1848-51) stagnierte der Bahnbau in Holstein, dessen Verbleib als deutsches Herzogtum im dänischen Staatverband nicht mehr so sicher erschien. Im Herzogtum Schleswig dagegen, dessen Verkehrsentwicklung bisher deutlich hinter Holstein zurückgeblieben war, realisierte der dänische Staat die 1854 eröffnete südschleswigsche Transiteisenbahn Flensburg-Husum-Tönning, die auch eine Zweiglinie nach Rendsburg einschloss, welche 1856 mit dem holsteinischen Netz verbunden wurde.

¹¹ Otto Hedrich, Die Entwicklung des schleswig-holsteinischen Eisenbahnwesens (Diss. Kiel), Altona 1915, S. 126.

¹² Atlas zur Verkehrsgeschichte Schleswig-Holsteins im 19. Jahrhundert, hrsg. u. bearb. v. Walter Asmus, Andreas Kunz und Ingwer E. Momsen, Neumünster 1995 (Studien zur Wirtschafts- und Sozialgeschichte Schleswig-Holsteins, Bd. 25) S. 74-75.

¹⁰ Aage Aagesen, Geografiske Studier over Jernbanerne i Danmark, København 1944, p. 153. Asmus, Grundzüge, a.a.O., S. 46-48.

Weitere Linien kamen hinzu, die ebenfalls Bedeutung für den Transitverkehr besaßen: 1851 die Strecke Lübeck-Büchen-Lauenburg, die bei Büchen die Berlin-Hamburger Bahn kreuzte und somit auf dem Umweg über das Herzogtum Lauenburg den verwehrteten Verkehr zwischen Hamburg und Lübeck vermitteln konnte.

Die Ausgrenzung der Hansestädte aus dem regionalen Verkehrskonzept für Schleswig-Holstein und die Versuche Dänemarks, deren Transit zu behindern, schadete Hamburg und Lübeck allerdings weniger als Schleswig-Holstein selbst, dessen Bahnnetz bis 1866 ohne grenzüberschreitende Anbindung blieb. Erst durch die in diesem Jahr eröffnete Hamburg-Altonaer Verbindungsbahn wurde das schleswig-holsteinische Bahnnetz über Hamburg mit dem deutschen Binnenraum, dem fortan wichtigsten Absatzgebiet für hiesige Agrarprodukte, verbunden. Die direkte Eisenbahnverbindung zwischen Hamburg und Lübeck über Oldesloe war auch erst 1865, also nach dem Ende der dänischen Herrschaft, eröffnet worden. Bis 1867 führte die „Süd-schleswigsche Eisenbahn“ dann auch an die neue deutsch-dänische Grenze bei Wamdrup nördlich von Hadersleben und damit an das dänische Eisenbahnnetz.

Für die regionale Erschließung hatte noch die 1866 eröffnete „Ost-holsteinische Bahn“ Bedeutung, die von Neumünster und Kiel nach Neustadt an der Ostsee abzweigte. 1867 besaßen somit schon die meisten bedeutenderen Städte und Häfen des Landes einen Eisenbahnanschluss.

Das Verkehrsaufkommen der neuen Eisenbahnlinien zeigt bis 1867 auf den einzelnen Strecken unterschiedliche Ergebnisse. Die Altona-Kieler Bahn einschließlich der Zweigbahn Neumünster-Rendsburg verzeichnete zwischen 1844 und 1860 eine kontinuierliche Transportzunahme, zwischen 1860 und 1870 dann eine Verdreifachung der Transportmengen. Hatte man bei der Konzeption dieser Bahn vor allem auf den Transit zwischen Nord- und Ostsee gesetzt und deswegen die Zahl der Zwischenstationen gering gehalten, stellte sich schon bald heraus, dass der Verkehr der Stationen untereinander den größeren Anteil am Frachtaufkommen verzeichneten (vgl. Abbildung 2). Diese Entwicklung verstärkte sich mit zunehmender Ausdehnung des Bahnnetzes⁽¹³⁾.

Bei der Elmshorn-Glückstädter Zweigbahn hingegen, die in Wettbewerb mit einem traditionell intakten Schifffahrtssystem trat, entwickelte sich der Verkehr in den ersten fünf Jahren nicht zufriedenstellend: beim Personenverkehr wie beim Güterverkehr war er rückläufig. Das lag aber nicht nur an der Konkurrenz des täglich zwischen Glückstadt

¹³ ebd., S. 73-74.

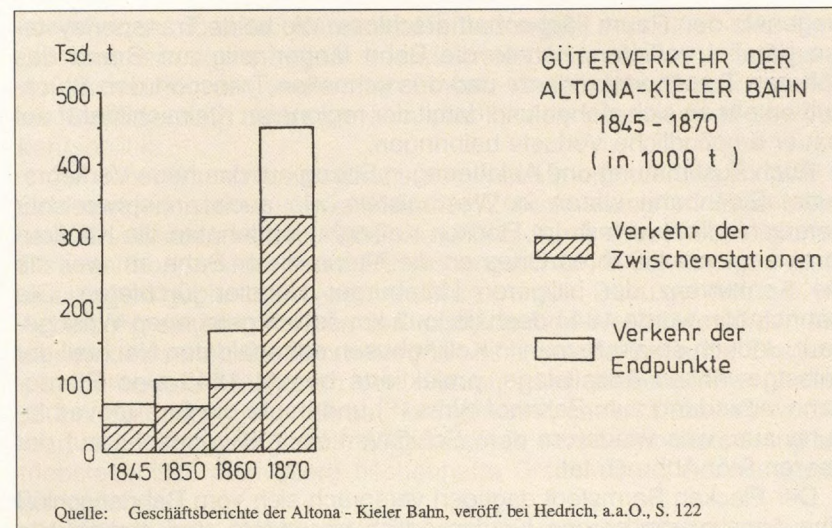


Abbildung 2

und Hamburg verkehrenden Dampfschiffes, sondern auch an der Wirtschaftsstruktur Glückstadts, wo Verwaltungsfunktion und Dienstleistungen vor Handel und gewerblicher Produktion dominierten.⁽¹⁴⁾

Auch die Verlängerung der Bahn um 18 km über Krempe nach Itzehoe (1857) bescherte der Strecke zuerst nur bescheidene Zuwachsraten, weil die Strecke in Konkurrenz zur traditionellen Kleinschiffahrt auf dem Störrevier trat. Für Viehtransporte aus der Wilstermarsch und von Itzehoe (Ochsenmärkte) wurde die Bahnlinie aber zunehmend interessanter.⁽¹⁵⁾ Die von vornherein größere Haltestellendichte auf diesem Streckenabschnitt konnte aber nur begrenzt zusätzliche lokale Transportströme einbinden. Die ursprünglich eingerichteten Haltestellen „Altendeich“ (Borsfleth) und „Hohenweg“ (Neuenbrook) wurden deshalb in den achtziger Jahren nach begunnenem Ausbau der lokalen Straßenverbindungen wieder aufgehoben.⁽¹⁶⁾

Diese Entwicklungen bestätigen ganz offensichtlich, dass die Errichtung einer Eisenbahnlinie keine übermäßige Konkurrenz für die Schifffahrt bedeutete, wenn diese durch ein intaktes lokales Wasser-

¹⁴ Andreas Kunz, Historische Verkehrsstatistik von Deutschland, 1835-1985, in: Rundbrief des Arbeitskreises für Wirtschafts- und Sozialgeschichte Schleswig-Holsteins 44/45, 1989, S. 25-39.

¹⁵ Karsten Peter Marzian, Zur Geschichte der Beidenflether Fähre, in: Steinburger Jahrbuch 28, 1984, S. 253.

¹⁶ Hans Bock, Die Marschbahn von Altona nach Westerland, eine Fotochronik der Baugeschichte, Heide 1989, S. 172.

wegenetz den Raum flächenhaft erschloss. Wo beide Transportsysteme parallel verliefen, konnte die Bahn längerfristig auf Grund des höheren Transportstandards und des schnellen Transport den Stückgutverkehr an sich ziehen und damit der regionalen Kleinschifffahrt auf Dauer empfindliche Verluste beibringen.

Auch Zustimmung und Ablehnung in Bezug auf das neue Verkehrsmittel Eisenbahn waren in Westholstein wie auch anderswo sehr unterschiedlich verteilt. Im Flecken Kellinghusen lehnten die Kaufleute einen Anschluß ihres Ortes an die Altona-Kieler Bahn ab, weil sie die Konkurrenz der billigeren Hamburger Händler fürchteten. Die Bahnstation wurde 1844 deshalb im 2 km östlich gelegenen Wrist gebaut. Jedoch erkannte man in Kellinghusen sehr bald den Nachteil der selbstgewählten Abseitslage, projektierte bereits 1845 eine Pferdebahnverbindung zum Bahnhof Wrist¹⁷ und baute die Straßenverbindung aus, was wiederum dem Schiffsverkehr Kellinghusens auf der oberen Stör Abbruch tat.

Der Flecken Barmstedt dagegen versprach sich vom Bahnanschluß eine Absatzverbesserung für das örtlich besonders stark entwickelte Schuhmacherhandwerk und verteidigte hartnäckig die ursprünglich geplante östliche Routenführung der Altona-Kieler Bahn über den Ort. Jedoch wurde schließlich das 10 km westlich gelegene Elmshorn aufgrund seiner günstigeren Verkehrslage und der höheren wirtschaftlichen Bedeutung Bahnstation, während Barmstedt im Abseits verblieb.

Die Schaffung eines Eisenbahn-Grundnetzes (1866-1880)

Die nach dem deutsch-dänischen Krieg von 1864 vollzogene Eingliederung Schleswig-Holsteins als Provinz in das Königreich Preußen (1867) bedeutete für das Land eine Umorientierung auf die Interessen der Landmacht Preußen sowie ab 1871 des wirtschaftlich erstarken Deutschen Kaiserreiches. Schleswig-Holsteins Entwicklung war nunmehr gekennzeichnet von seiner strategischen Rolle als Standort wichtiger Einrichtungen der Kriegsmarine sowie der Funktion seiner Agrarwirtschaft als Nahrungsmittellieferant für die deutschen Industriegebiete des Binnenlandes, wodurch sich die Bedeutung der Landverkehrssysteme, vor allem der Eisenbahn, weiter verstärkte. Die verkehrspolitischen Entscheidungen nach 1867 für Schleswig-Holstein mussten den steigenden Erfordernissen der sich industrialisierenden Region Rechnung tragen. Das bedeutete eine Verkehrserschließung, die nicht mehr nur auf den Ausbau einiger regionaler Hauptverkehrswege, sondern auf eine flächenhafte Ausbreitung des modernen Ver-

kehrsnetzes abzielte. Kommunalverwaltungen, Industrie- und Handelskammern sowie andere Interessenverbände der Wirtschaft sorgten auch durch den vermehrten Einsatz statistischer Erhebungen für die Durchsetzung der regionalen und lokalen Interessen in der Verkehrspolitik.

Zunächst führte die wirtschaftsräumliche Umorientierung ab 1867 in Schleswig-Holstein zu investorischer Zurückhaltung im Eisenbahnbau. Erst in der zweiten Hälfte der 1870er Jahre erlebte der regionale Eisenbahnbau wieder einen Entwicklungsschub, in dem einige bereits seit langem geplante Projekte realisiert wurden. Dazu gehörte z.B. die Anbindung der Marschen an der holsteinischen Westküste. In den einzelnen deutschen Staaten hatte man sich bereits durch die Einigung auf funktionale Kategorien von „Haupt-“ und „Nebenbahnen“, auch „Zubringe-“ oder „Sekundärbahnen“ genannt, geeinigt. Dadurch wollte man insgesamt eine gleichmäßigere sowie eine ökonomische und betriebstechnisch sinnvollere flächenhafte Erschließung der Regionen ermöglichen.

In Westholstein fehlte weiterhin eine Anbindung Dithmarschens, für die bereits vor 1867 detaillierte Planungen und Nivellierungen durchgeführt worden waren. Es existierten zwei alternative Projekte, hinter denen jeweils starke lokale Interessen standen:

1. Das „Marschbahnprojekt“ sah die Verlängerung der Elmshorn-Glückstadt-Itzehoe Linie über Wilster, Meldorf nach Heide vor.
2. Das Projekt „Westholsteinische Bahn“ verfolgte eine West-Ost-Trassierung als Querbahn von der Eidermündung bei Karolinenkoog, gegenüber Tönning gelegen, über Heide in fast gerader Linienführung über Albersdorf, Hanerau, Hohenwestedt nach Neumünster an die Altona-Kieler Bahn, von wo eine Fortführung nach Osten bis Lübeck vorgesehen war. Die „Westholsteinische Bahn“ führte größtenteils durch dünn besiedeltes Geestgebiet und berührte im Gegensatz zur „Marschbahn“ keine Städte oder große Siedlungen. Eine Rentabilität der Westholsteinischen Bahn wurde vor allem aus den wachsenden Importen englischer Kohle über die Eidermündung hergeleitet, für die mit dieser Bahnlinie ein großes Hinterland erschlossen werden sollte, weswegen für den Bau dieser Bahn auch reichlich englisches Kapital zur Verfügung stand. Zweigbahnen nach Itzehoe und Süderdithmarschen sollten das Verkehrsaufkommen der Bahn steigern. Der preußische Staat aber, dem mehr an der Erschließung der Westküste gelegen war, konzessionierte das Marschbahnprojekt, stufte die Strecke als Hauptbahn ein und beteiligte sich mit 1/6 an den Baukosten. Die holsteinische Marschbahnstrecke Itzehoe-Heide wurde 1878 eröffnet. Sie wurde von der ehemaligen Glückstadt-Elmshorner Eisenbahngesellschaft betrieben, die jetzt in „Holsteinische Marschbahn-Gesellschaft“ umbenannt wurde und die ihren Sitz in Glückstadt hatte. Ihre

¹⁷ Elke Dammann, Kellinghusen und die Eisenbahn, in: Steinburger Jahrbuch 27, 1983, S. 125.

Effektivität wurde 1880 noch erhöht durch die Eröffnung der abzweigenden Nebenbahnstrecke St. Michaelisdonn-Marne. ⁽¹⁸⁾

Das ursprüngliche Konkurrenzprojekt der „Westholsteinischen Bahn“ von Neumünster nach Heide ließ ohne seine beabsichtigten Zweigbahnen an die Westküste, die nach der Entscheidung für die Marschbahnstrecke überflüssig waren, kein bedeutendes Verkehrsaufkommen mehr erwarten. Deshalb wurde ihr Bau nur noch als Sekundär- oder Nebenbahn genehmigt. Diese Bahnstrecke von Neumünster über Hohenwestedt, Hanerau, Albersdorf nach Heide und von dort weiter nach Karolinenkoog, Tönning gegenüber gelegen, konnte schon 1877 in Betrieb genommen werden ⁽¹⁹⁾. 1878 wurde noch die Stichbahn Heide-Wesselburen angeschlossen.

Die Verstaatlichung und der flächenhafte Ausbau des Bahnnetzes

Für den weiteren Ausbau des Eisenbahnnetzes zwischen 1867 und dem Ersten Weltkrieg waren die folgenden politischen Grundlagen von Bedeutung:

- Ab 1884 die schrittweise Verstaatlichung fast aller wichtigeren Bahnlinien (mit Ausnahme der Lübeck-Büchener Eisenbahngesellschaft) und der weitere Ausbau des Netzes nach einem regionalen Gesamtkonzept, das durch die Kategorien „Haupt-“ und „Nebenbahnen“ (auch „Zubringe-“ oder „Sekundärbahnen“) auch die regionale Funktion der einzelnen Strecken festlegte, wodurch eine gleichmäßigere sowie eine ökonomische und betriebstechnisch sinnvollere flächenhafte Erschließung der Region ermöglicht wurde, als dieses zur Privatbahnzeit gegeben war;
- 1892 das Preußische Kleinbahngesetz, das die Anbindung dünnbesiedelter ländlicher Räume an das Eisenbahnnetz durch den Bau einfacher, z.T. schmalspuriger Erschließungsbahnen fördern sollte. Eigentümer dieser Bahnen sollten Kommunen oder Privatunternehmer sein, die zum Bau staatliche Hilfen erhielten. ⁽²⁰⁾

Bis 1880 waren nahezu alle wichtigen Erschließungs- und Verbindungsbahnen entstanden, die zum Grundnetz der Eisenbahn in Schleswig-Holstein gezählt werden können. 1886 wurde die Hauptstrecke der Marschbahn von Heide bis Lunden, 1887 über die Eider bei Friedrichstadt, Husum und Tondern hinaus bis zur damaligen deutsch-dänischen Grenze bei Hvidding, südlich von Ripen(Ribe), ver-

längert. Alle übrigen ab 1880 in Westholstein errichteten Bahnlinien waren Nebenbahnen, die hauptsächlich zur Verbindung zwischen bestehenden Hauptbahnen sowie zur Anbindung landwirtschaftlicher Gebiete oder abseits der Hauptstrecken liegender wichtiger Orte dienen sollten. Der aus Dithmarschen stammende Bauingenieur Dreesen hatte 1878 ein Konzept für ein ergänzendes Netz von Sekundärbahnen in Schleswig-Holstein vorgelegt, das bis 1914 im wesentlichen verwirklicht wurde, weil es den vorhandenen Verkehrsbedürfnissen sehr genau entsprach ⁽²¹⁾. Zu diesen Nebenbahnstrecken gehörten im Raum des westlichen Holstein in der Reihenfolge ihrer Eröffnung:

- die Verlängerung der Heide-Wesselburener Zweigbahn bis Büsum (1883),
- die Kögebahn Marne - Friedrichskoog (1884 für Güterverkehr, 1898 auch für Personenverkehr),
- die Strecke Itzehoe - Wrist über Edendorf, den Truppenübungsplatz Lockstedter Lager und Kellinghusen (1889), die somit eine Verbindung zwischen der Marschbahn und der Altona-Kieler Bahn herstellte,
- die Stichbahn von St.Margarethen an der Marschbahn nach Brunsbüttelkoog an der Mündung des Nord-Ostsee-Kanals (1893).
- die Stichbahn Elmshorn-Barmstedt (1896), die 1907 über Ulzburg nach Oldesloe weitergeführt wurde.

Danach sind bis zum Ende des Ersten Weltkrieges im Bereich Westholstein keine vollspurigen Haupt- und Nebenbahnen mehr gebaut worden, obwohl eine ganze Reihe von Projekten entwickelt wurden. Von diesen waren einige für den Kreis Steinburg von Interesse:

So setzte man sich schon 1884 in Itzehoe dafür ein, die projektierte Bahnstrecke Itzehoe-Wrist über Bramstedt nach Oldesloe zu verlängern, um auf diesem Wege eine Verbindung mit Lübeck herzustellen. Eine solche Verlängerung wurde aber nicht genehmigt, da jedoch bereits 1875 von Neumünster aus über Segeberg eine Bahnlinie nach Oldesloe eröffnet worden war ⁽²²⁾. Der Plan, Itzehoe über Wrist mit Segeberg zu verbinden, scheiterte ebenfalls. Auch als dieses Projekt nach Eröffnung des Nord-Ostsee-Kanals nochmals auftauchte, weil man es als Verbindungsglied einer durchgehenden Linie zwischen Brunsbüttel und Berlin über Itzehoe-Wrist-Oldesloe-Hagenow ansah, wurde diese Strecke nicht verwirklicht ⁽²³⁾. Eine einzige weitere Bahnverbindung zwischen West- und Ostholstein wurde 1907 geschaffen, als die Bahn Elmshorn-Barmstedt mit Oldesloe verbunden wurde, It-

¹⁸ Asmus, Grundzüge ..., a.a.O., S. 76-77.

¹⁹ Hedrich, a.a.O., S. 21-78.

²⁰ Denkschrift zu Projektierung, Bau und Betrieb von Kleinbahnen, hrsg. v. der Hauptverwaltung des Berliner Vereins für Bergbau- und Gußstahlprodukte (Ms), Berlin 1893, S. 1-5.

²¹ Asmus, Grundzüge ..., a.a.O., S. 32f.

²² Britta Nicolai-Kolb, Itzehoe von 1867-1918, in: Itzehoe, Geschichte einer Stadt in Holstein, Bd. 2: Von 1814 bis zur Gegenwart, Itzehoe 1991, S. 132.

²³ ebd., S. 132-33.

zehoe also zu Gunsten von Elmshorn auf die Bedeutung eines regionalen Bahnknotenpunktes verzichten musste. Ebenso zerschlugen sich die Pläne der Bahnlinien Itzehoe-Innien-Nortorf-Kiel⁽²⁴⁾ und Itzehoe-Lägerdorf-Horst⁽²⁵⁾, die beide eine enge Verkehrsanbindung des nordöstlichen und südöstlichen Kreisgebietes an die Kreisstadt Itzehoe bedeutet hätten. Bereits 1887 war das Projekt einer normalspurigen Bahn Itzehoe-Lägerdorf von der Stadt Itzehoe betrieben worden; eine Verlängerung nach Horst an die Altona-Kieler Bahn wurde von dem Lägerdorfer Zementfabrikanten Feuer unterstützt. Noch 1910 setzte sich der Itzehoer Bürgerverein für die Einrichtung einer gleislosen elektrischen Bahn ein. Doch schon 1912 verkehrte ein Autobus auf der 8 km langen Strecke Itzehoe-Münsterdorf-Lägerdorf und beendete damit alle Bahnpläne.⁽²⁶⁾

Um 1900 tauchte noch ein weiteres unverwirklichtes Projekt auf: eine Eisenbahnlinie parallel zum Elbeverlauf, die von der Kanalmündung über Glückstadt, Uetersen und Wedel führen sollte⁽²⁷⁾, wo sie in die Bahn Altona-Blankenese-Wedel hätte einbezogen werden sollen⁽²⁸⁾.

Ab 1884 hatte der preußische Staat schrittweise mit der Verstaatlichung der meisten bedeutenderen Bahnen begonnen und ergänzte nur noch Strecken, die der regionalen Erschließung oder aber überregionalen und strategischen Funktionen dienten. In vielen deutschen und europäischen Staaten hatte sich der Staatsbahngedanke durchgesetzt. Wichtige Argumente einer staatlichen Eisenbahnverwaltung gegenüber der Privatbahnen waren neben einer Vereinheitlichung der Tarife und Fahrpläne sowie einer systematischen Flächenerschließung auch militärstrategische Überlegungen. 1884 wurde die Altona-Kieler Bahn verstaatlicht; bis 1890 waren alle wichtigeren Privatgesellschaften Schleswig-Holsteins der Königlich Preußischen Eisenbahnverwaltung angegliedert, darunter auch die Schleswig-Holsteinische Marschbahn. Diese staatlichen Strecken wurden der neu eingerichteten Eisenbahndirektion in Altona unterstellt⁽²⁹⁾.

Darüber hinaus wurden die Zugfrequenzen erhöht und die Hauptstrecken zweigleisig ausgebaut: Altona-Kiel 1880; Elmshorn-Heidetondern 1906-1913.

Hindernisse hatten die Bahnbauten im Untersuchungsgebiet aufgrund der geringen Reliefenergie der Landschaft nicht zu überwinden. Hemmnisse bedeuteten lediglich einzelne Flüsse samt ihren feuchten Niederungen dar, die zu queren waren, so dass größere Brückenbau-

²⁴ Landesarchiv Schleswig, Abt. 320 (Eisenbahnsachen), Nr. 4362.

²⁵ Nicolai-Kolb, a.a.O., S. 133.

²⁶ Sabine Jebens-Ibs, Die Alsen'sche Portland-Cement-Fabrik, in: Itzehoe, a.a.O., S. 212.

²⁷ Nicolai-Kolb, a.a.O., S. 134.

²⁸ Landesarchiv Schleswig, Abt. 320, Nr. 320, 200.

²⁹ Hedrich, a.a.O., S. 21-78.

Tabelle: Verkehrsentwicklung der Marschbahn 1880 - 1913

Jahr	km	Beförderungsleistungen					
		Personen		Güter (in t)		Vieh	
		insges.	pro km Strecke	insges.	pro km Strecke	insges.	pro km Strecke
	Streckenlänge						
1880	88	343 946	3 897	116 500	1 330	7 288	82
1886	111	387 539	3 486	173 882	1 566	18 364	165
1892	226	654 989	2 898	438 401	1 939	258 682	1 144
1913	226	2.546 022	11 265	1.153 780	5 105	772 452	3 417

Quelle: Eigene Berechnungen nach Stat. der deutschen Eisenbahnen, nach Verkehrsbez. geordnet, herausg. v. Reichs-Eisenbahnamt (ab 1883), und Bock, a.a.O., S. 128;.

ten mit längeren Dammschüttungen und Flutbrücken erforderlich wurden sowie bewegliche Mittelteile, die einen Durchlaß für die Schifffahrt ermöglichten. So errichtete man im Zuge der Marschbahn Drehbrücken bei Itzehoe über die Stör (später zur Klappbrücke umgewandelt) und südlich Friedrichstadt über die Eider. Über die breite Untereider, zwischen dem Endpunkt der Westholsteinischen Bahn bei Karolinenkoog und dem gegenüberliegenden Tönning, dem Endpunkt der Schleswigschen Eisenbahn, richtete man eine Dampferverbindung ein.

Aufwändigere Brücken entstanden im Zusammenhang mit dem Bau des Nord-Ostsee-Kanals 1894: Es waren die Drehbrücke bei Taterpfahl (Marschbahn) sowie die Hochbrücke Grüenthal (Westholsteinische Bahn). Bei Rendsburg wurde die zweigleisige Eisenbahnstrecke Neumünster - Flensburg zunächst mit zwei Drehbrücken, ab 1912 mit einer Hochbrücke über den Kanal geführt. Die Kleinbahn des Kreises Rendsburg überquerte den Kanal auf einer kombinierten Bahn-Strabendrehbrücke.

Bis zum Ende des Ersten Weltkrieges war die Eisenbahn das einzige Universaltransportmittel überhaupt, das überregionale Verbindungen aufwies und infolge seiner schnellen Netzausdehnung flächenhaft verbreitet war. Durch die Bahn konnte aus diesem Grunde der wachsenden Bedarf an Verkehrsleistungen im Güter- wie Personenverkehr am besten befriedigt werden. Selbst eine schmalspurige Kleinbahn hatte gegenüber Straßenfuhrwerken den Vorteil, erheblich größere Massen transportieren zu können.

Im innerregionalen Verkehr des Untersuchungsgebietes hatte die Eisenbahn zwischen 1880 und 1918 von allen Verkehrssystemen die höchsten Zuwachsraten aufzuweisen.⁽³⁰⁾ Am Beispiel der Verkehrs-

³⁰ Asmus, Grundzüge ..., a.a.O., S. 41.

entwicklung der Marschbahn wird der innerregionale Effekt des sich ausdehnenden und die Fläche erschließenden Eisenbahnverkehrs zwischen 1867 und 1913 eindrucksvoll vor Augen geführt (vgl. Tabelle). Bis 1892 war die Kilometerleistung des Verkehrsmittels durch zunehmende Flächenwirkung gestiegen, während zwischen 1892 und 1913 die Intensivierung der regionalen Wirtschaft noch einmal für eine Verdreifachung des Verkehrsaufkommens gesorgt hatte.

Den stärksten Anteil an der Aufwärtsentwicklung des regionalen Eisenbahntransports hatte die zunehmende Transportnachfrage der Fläche. Eine weitere wesentliche Ursache lag auch darin, dass sich die Verkehrsanbindung der Region stärker auf den binnenländischen deutschen Wirtschaftsraum ausgerichtet hatte. Diese Einbindung zeigte sich einerseits in der größeren Abhängigkeit der Zufuhr von Energiestoffen, vor allem Kohle, und anderen industriellen Rohstoffen für das heimische Gewerbe sowie andererseits in der ansteigenden Ausfuhr landwirtschaftlicher Produkte und Schlachtvieh auf dem Landweg. Abbildung 3 läßt die stetige Zunahme der Transportleistungen in Westholstein differenzierter anhand des Verkehrsaufkommens der einzelnen Stationen 1891 und 1911 erkennen. Die Zahlen zeigen sehr deutlich, wie stark die dezentrale Verkehrserschließung sowie der Hinterlandeffekt der Bahn in den 20 Jahren gewachsen sind. Im Güterverkehr wiesen die größeren Stationen, die am stärksten industrialisiert waren, kontinuierlich hohe Zuwachsraten auf. Aber auch der Anteil der kleineren Stationen am Gesamtverkehrsaufkommen im Güterverkehr war von 20% auf 35% angestiegen.

Die Kleinbahnen

Ohne Bahnerschließung waren weiterhin die Geestgebiete zwischen der Marschbahn und der Westholsteinischen Bahn geblieben. Weitere Streckenbauten erschienen aber lediglich aus lokalwirtschaftlichen Interessen heraus sinnvoll. Leistungsfähigkeit und Rentabilität hätten dabei deutlich niedriger gelegen als bei den bereits bestehenden Haupt- und Nebenbahnen, weswegen sich der Staat hier nicht unternehmerisch engagieren wollte. Deshalb sollte die Eisenbahnerschließung dieser Räume den lokalen Entscheidungsträgern vorbehalten bleiben. Zu diesem Zweck wurde 1892 das Preußische Kleinbahngesetz in Kraft gesetzt, das die Anbindung dünnbesiedelter Räume an das Eisenbahnnetz durch den Bau einfacher, z.T. schmalspuriger Erschließungsbahnen fördern sollte. Eigentümer dieser Bahnen sollten Kommunen oder Privatunternehmer sein, die zum Bau staatliche Hilfen erhielten. In diesem Fall genehmigte der Staat technisch einfache und damit kostengünstige Anlagen in Bezug auf Gleise, Unterbau sowie Fahrbetrieb und stellte außerdem Finanzhilfen zur Verfügung. Die

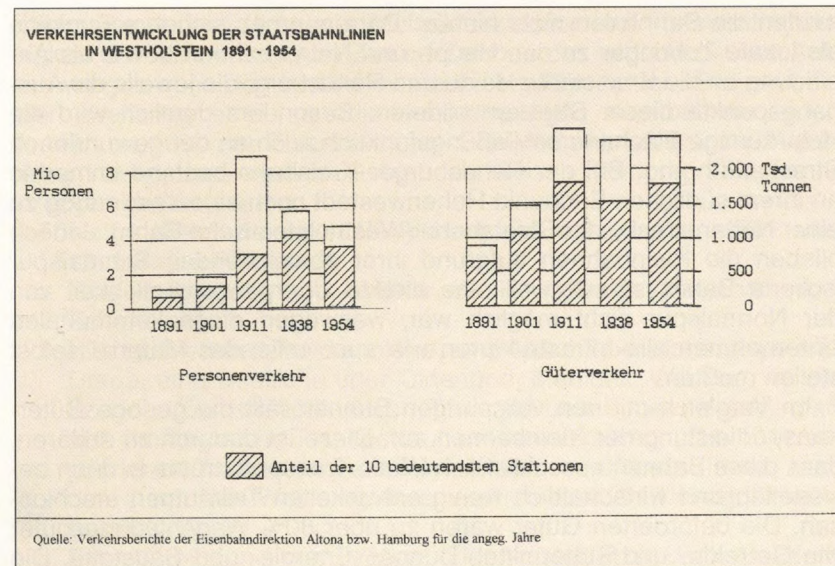


Abbildung 3

Anlagekosten einer schmalspurigen Kleinbahn einschließlich rollendem Material lagen pro Streckenkilometer mit 22-25.000 Mark nur etwa um 10.000 Mark höher als bei einem km Chaussee⁽³¹⁾. Da der mittelbare Vorteil der Gebieterschließung höher bewertet wurde, erschien der Bau einer Kleinbahn selbst dann noch ökonomisch vertretbar, wenn keine ausreichende Rentabilität gewährleistet war⁽³²⁾.

Als Folge dieses Gesetzes entstand bis 1914 vor allem in Gebieten, in denen ein vollspuriger Nebenbahnanschluß bisher nicht wirtschaftlich erschien, ein ausgedehntes Netz kommunaler und privater Kleinbahnen unterschiedlicher Spurweite. Zwischen der Jahrhundertwende und 1914 erlebte der Kleinbahnbau einen regelrechten Boom. Besonders dicht war das Netz der schmalspurigen Bahn in den nord-schleswigschen Landkreisen. In Westholstein wurden bis 1918 insgesamt zwei schmalspurige Kleinbahnen erbaut: die 1901 eröffnete Rendsburger Kreisbahn von Rendsburg nach Hohenwestedt, die 1916 noch um ein weiteres Teilstück bis Schenefeld verlängert wurde, und die Norderdithmarscher Kreisbahn, die 1905 in Betrieb genommen wurde. Beide Kleinbahnen lagen im Naturraum Geest und dienten der möglichst vollständigen Erschließung bislang abseits des Bahnverkehrs liegender Gebietsteile ihrer Landkreise. Über die Kreisgrenzen

³¹ Landesarchiv Schleswig, Abt. 320, Nr. 4371.

³² Denkschrift ..., a.a.O., S. 1-5.

führten die Bahnlinien nicht hinaus. Daraus ergab sich ihre Funktion als lokale Zubringer zu den Haupt- und Nebenbahnen sowie als Anbindung an die Kreisstädte Heide und Rendsburg, die jeweils die Ausgangspunkte dieser Strecken bildeten. Besonders deutlich wird die kleinräumige Flächenerschließungsfunktion auch an der gewundenen Streckenführung. Bei der Rendsburger Kreisbahn bestand immerhin an ihrem südlichen Endpunkt Hohenwestedt noch eine Verbindung zu einer Nebenstrecke der Staatsbahn (Westholsteinische Bahn). Jedoch blieben die Kleinbahnen aufgrund ihrer abweichenden Schmalspur isolierte Bahnsysteme, weil eine direkte Übergangsmöglichkeit von der Normalspur nicht möglich war, weswegen diese kommunalen Unternehmen alle Infrastrukturen wie auch rollendes Material selbst stellen mußten.

Im Vergleich mit den vollspurigen Bahnen fällt die geringe Gütertransportleistung der Kleinbahnen auf. Diese ist dadurch zu erklären, dass diese Bahnen ausschließlich lokale Transportströme in dünn besiedelten und wirtschaftlich wenig entwickelten Teilräumen erschlossen. Die beförderten Güter waren zu über 80% Wagenladungsgüter wie Getreide- und Futtermittel, Dünger, Energie- und Baustoffe. Die restlichen 20% verteilten sich auf Stückgüter und Vieh, vor allem Kleinvieh. Beim Personenverkehr der Kleinbahnen spielte der Markt-/Einkaufsverkehr sowie der Arbeiter- und Schülerverkehr zum Besuch der höheren Schule in der Kreisstadt die Hauptrolle⁽³³⁾. In der bis 1914 deutlichen Verkehrszunahme auf den Kleinbahnstrecken zeigen sich insgesamt die gewachsenen lokalen Austauschverhältnisse und die gestiegenen Individualverkehrsbedürfnisse im ländlichen Raum. Jedoch haben auch über längere Zeit stattgefundene Sondertransporte die Verkehrsstatistik der Kleinbahnen verfälscht und bewirkten in den zeitgenössischen Bewertungen eine Überschätzung der Transportsteigerungen.

Daraus ist abzulesen, dass diese Transportsysteme nur so lange eine Existenzberechtigung haben konnten, wie ihnen noch keine Konkurrenz aus dem Verkehr der Straße erwuchs.

Für den Bau und die Unterhaltung einer Kleinbahn wurden beträchtliche Summen benötigt, mit denen sich Gemeinden und Kreise erheblich verschuldeten. So musste der Kreis Norderdithmarschen ab 1910 allein 21% seiner Steuereinnahmen für den Kleinbahnbetrieb aufwenden⁽³⁴⁾. Manche Gemeinden hatten Stationsgebäude errichtet, die in Größe und Ausstattung den tatsächlichen Bedarf weit überstiegen. Doch wird in einer derartig breiten Akzeptanz des Verkehrsmittels

³³ Landesarchiv Schleswig, Abt. 320, Nr. 556 (Kleinbahn Norderdithmarschen), Nr. 5190 (Kleinbahn Rendsburg).

³⁴ Heinz-Herbert Schöning, Die Kleinbahn des Kreises Norderdithmarschen, Heide 1980, S. 24.

Eisenbahn deutlich, wie sehr Technikfaszination und Fortschrittsgläubigkeit der Wilhelminischen Zeit im Zeichen des wirtschaftlichen Aufschwunges auch den ländlichen Raum ergriffen hatten. Bis zum Ersten Weltkrieg erreichten die schmalspurigen Kleinbahnen einen Anteil von 40% am Eisenbahnnetz Schleswig-Holsteins. Die Abbildung 1 zeigt, dass auch im Gebiet des Kreises Steinburg Lokalbahnstrecken geplant waren:

- Für eine Kleinbahn nach Rendsburg gab es zwischen 1882 und 1912 mehrere Pläne:
 - a. Eine Verbindung von Itzehoe zur Rendsburger Kreisbahn bei Schenefeld.
Hier existierten 2 Trassenpläne, eine östlich über Hohenaspe und Drage, eine westliche über Oldendorf, Mehlbek, Wacken, wo die Itzehoer Zementfabrik Alsen Tonlager besaß, von denen man sich umfangreiche Transportaufkommen versprach. Die 1911 begonnenen Trassierungsarbeiten auf der westlichen Strecke wurden durch den Weltkrieg unterbrochen und 1919 endgültig eingestellt.⁽³⁵⁾
 - b. Eine Verbindung von Itzehoe oder Wilster über Vaale-Besdorf-Hademarschen-Haale-Jevenstedt nach Rendsburg. Diese wurde 1910 jedoch wegen der Marschbahnverlegung über Vaale, Hochdonn zurückgestellt.⁽³⁶⁾
- Eine Kleinbahnverbindung von Itzehoe bzw. Kremperheide nach Lägerdorf unter Weiterführung über Horst nach Elmshorn wurde ebenfalls zwischen 1903 und 1909 projektiert.⁽³⁷⁾

Die Stationen

Mit der Einrichtung einer Eisenbahnstation erhielt ein größeres Gebiet die Möglichkeit, mehrmals täglich ein überörtliches schnelles und bequemes Reise- und Transportmittel nutzen zu können. Aufgrund dieses Standortvorteils entwickelten sich die Bahnstationen schnell zu wichtigen Knotenpunkten des Lokal- und des Regionalverkehrs. Und sie fungierten damit sowohl als Sammelstellen für zu versendende lokale Produkte wie auch als Einfallstore für Waren von außerhalb gelegenen Regionen.

Die einzelnen Eisenbahnlinien Schleswig-Holsteins waren unterschiedlich dicht mit Stationen besetzt. Darin spiegelte sich vor allem die Bevölkerungsdichte der Umgebung wider (Hohe Stationendichte im Ballungsraum Hamburg/Altona und im Unterelberaum bis Itzehoe,

³⁵ Nicolai-Kolb, a.a.O., S. 134.

³⁶ ebd., S. 134.

³⁷ ebd., S. 134 und Landesarchiv Schleswig, Abt. 320, Nr. 202 u. 204.

geringe Dichte im Bereich der Geest z.B. zwischen Elmshorn, Neumünster und Rendsburg oder in Nordschleswig zwischen Tingleff und Woyens). Aber auch die ursprünglich geplante Funktion der Bahnlinien war für die Zahl der Zwischenhalte verantwortlich: So wiesen die Zweigbahnen, die vorwiegend zur lokalen Verkehrsanbindung und -erschließung gebaut worden waren, von Anfang an mehr Stationen auf als etwa die Altona-Kieler Bahn, die zunächst hauptsächlich als Transitverbindung dienen sollte. Aber auch auf dieser ersten schleswig-holsteinischen Eisenbahnlinie erwies sich der Lokalverkehr von Anfang an als die bedeutendere Einnahmequelle (vgl. Abbildung 2).

Die neuen Eisenbahnlinien erschlossen nicht nur Gebiete, die bislang im Abseits des Verkehrs gelegen hatten, wie die Geest Mittelholstein. Sie gaben den berührten Siedlungen auch starke Entwicklungsimpulse.

Die Differenzierung und Marktorientierung der Landwirtschaft, die nach 1867 für Schleswig-Holstein zum eigentlichen flächenhaft sichtbaren Merkmal der Industrialisierungsphase wurde, ist nur möglich gewesen, nachdem mit der Eisenbahn ein zuverlässiges und schnelles Transportsystem zur Verfügung stand, das den Agrarraum relativ gleichmäßig erschloß.

In einer Reihe von Fällen bildete sich um eine isoliert gelegene Eisenbahnstation eine neue Siedlung mit Gewerbe- und Wohnfunktion. Beispiele solcher Stationssiedlungen sind in unserem Gebiet Wrist und Tornesch an der Altona-Kieler Bahn sowie Siethwende zwischen Elmshorn und Glückstadt. Vor allem die Industriezweige, die auf den Antransport von Roh- und Energiestoffen angewiesen waren (Metallverarbeitung) wählten zuerst Standorte an der Bahn. Durch den Einsatz moderner Produktionstechnik (Dampfmaschinen) verstärkten diese Betriebe im Bahnhofsumfeld den Charakter des Fortschritts. Hier wurden nicht nur landwirtschaftliche Produkte der Umgebung gesammelt, z.T. weiterverarbeitet (Meiereien, Mühlen, Fleisch- und Wurstverarbeitung, Gemüsekonserven) und dann überregional versandt. Über die Bahnstationen wurde auch die Aufnahmebereitschaft der Fläche für alle möglichen Innovationen, die mit der Bahn herangeführt wurden, vermittelt. Die Ausrichtung des ausgebauten lokalen Straßennetzes auf die Bahnstationen und Knotenpunkte sorgte für eine Weiterverteilung im Raum. Deshalb bedeuteten die nächstgelegene Bahnstation bzw. der nächste Bahnknotenpunkt für die Bevölkerung des ländlichen Raumes den Anschluß an die große weite Welt. In dieser kommunikativen Funktion der vernetzten Verkehrssysteme kam ein weiteres wichtiges Merkmal von regionaler Industrialisierung und Modernisierung zum Ausdruck. ⁽³⁸⁾

³⁸ Atlas zur Verkehrsgeschichte, a.a.O., S. 74-75.

Die jüngeren Bahnprojekte (nach 1918)

In der Zeit zwischen 1918 und 1932 wurden in Schleswig-Holstein noch etwa 250 km Bahnstrecken gebaut. In diesem Jahr erreichte das schleswig-holsteinische Schienennetz mit 2.200 km seine höchste Dichte, wobei berücksichtigt werden muss, dass etwa 600 Streckenkilometer infolge der Abtretung Nordschleswigs an Dänemark weggefallen waren. Jedoch hatte in den 1920er Jahren schon ein *Strukturwandel* im Transportwesen eingesetzt, der durch die schnell wachsende Konkurrenz des Automobils hervorgerufen wurde. Da die Motorisierung in Deutschland sich aufgrund der besonderen wirtschaftlichen Krisenlagen nach dem verlorenen Ersten Weltkrieg und damit verbundener fehlender Investitionsmöglichkeiten langsamer entwickelte als in den Nachbarländern, verlor die Bahn ihre bis dahin unangefochtene Führungsposition als Universaltransportmittel bei uns erst in den dreißiger Jahren, als die Unwirtschaftlichkeit zahlreicher Neben- und Kleinbahnen, in die seit „Beginn des 1. Weltkrieges“ kaum noch investiert worden war, offenkundig wurde. Ab 1934 kam es deshalb zu ersten Stilllegungen von Eisenbahnstrecken. Rund 200 km Schienenstrecke wurden bis 1945 in Schleswig-Holstein abgebaut. Im benachbarten Dänemark verlief die Entwicklung dagegen wesentlich konsequenter: Im 1920 abgetretenen Nordschleswig wurden bis 1939 fast sämtliche Neben- und Kleinbahnstrecken, insgesamt fast 500 km, stillgelegt.

In Westholstein wurden nach dem Ersten Weltkrieg nur noch einzelne Erweiterungen am Eisenbahnnetz vorgenommen, mit deren Bau man bereits vor 1914 begonnen hatte. Dazu gehörte vor allem die 1920 fertiggestellte Verlegung der Marschbahnstrecke im Abschnitt Wilster - St. Michaelisdonn ⁽²⁸⁾ über die neuerbaute Hochbrücke bei Hochdonn. Diese war aufgrund der Verbreiterung des Nord-Ostsee-Kanals von 62 m auf 102 m notwendig geworden. Mit 2,2 km Länge und einer Durchfahrtshöhe von 42 m ersetzte die Hochbrücke die für den Schiffsverkehr hinderliche Drehbrücke bei Taterpfahl. Erhebliche Interessenskonflikte hinsichtlich der Streckenvorstellungen bestanden im Abschnitt zwischen Itzehoe und der Kanalbrücke Hochdonn. Eine direkte Streckenführung von Itzehoe über Kleve und Vaale wäre die kürzeste gewesen und hätte die Anfahrt zur Hochbrücke am leichtesten ermöglicht. Diese Route scheiterte aber am massiven Widerstand der Stadt Wilster, weil diese dann von der Hauptstrecke der Marschbahn abgeschnitten worden wäre und nur noch an einer Nebenbahn Itzehoe - Brunsbüttelkoog gelegen hätte. Den Wilsteraner Interventionen, die bis nach Berlin führten, wurde schließlich nachgegeben, so dass sich die Marschbahnstrecke sich durch die Trassenverlegung um 5,8 km verlängerte, weil die Strecke von Wilster in einem weiten Bo-

gen wieder auf den Geestrand bei Kleve geführt werden musste, um die Anfahrt zur 42 m hohen Kanalbrücke zu ermöglichen. Außerdem waren bei dieser Streckenlösung beträchtliche zusätzliche Damm-schüttungen nötig. Im Zuge der Trassenveränderung der Marschbahn mußte außerdem in Wilster der Bahnhof verlegt und ein neues Empfangsgebäude errichtet werden. An der neuen Bahntrasse entstanden neue Stationen in Vaale und Burg in Dithmarschen. Nach dem Abbruch der alten Taterpfahler Drehbrücke entstanden unter Benutzung der beiden ehemaligen Streckenabschnitte der Marschbahn südlich und nördlich des Nord-Ostsee-Kanals nach Rückbau des zweiten Gleises zwei eingleisige Stichbahnen: Wilster - Brunsbüttelkoog und St. Michaelisdonn - Brunsbüttelkoog-Nord.

Planungen für weitere regionale Verbindungsbahnen, z.B. Heide - Rendsburg und St. Michaelisdonn - Rendsburg (40), wurden nicht mehr ausgeführt. Vielmehr kam es bereits vor dem Zweiten Weltkrieg zu ersten Stilllegungen und Rückbauten von Eisenbahnstrecken im Untersuchungsgebiet.

Der Grund für diese Trendwende der Verkehrsentwicklung lag in der zurückgegangenen Nachfrage nach Bahntransporten. Die Abbildung 3 läßt erkennen, daß 1938 auf den Stationen der Reichsbahn in Westholstein noch 83% des Güterverkehrs und nur noch 58% des Personenverkehrs von 1911 abgefertigt wurden. Betrachtet man die Werte genauer, ergeben sich auffällige Unterschiede im Verkehrsaufkommen zwischen kleinen und großen Bahnstationen. Während die 10 bedeutendsten Stationen 1938 einen deutlich gestiegenen Personenverkehr aufwiesen, betrug das Fahrgastaufkommen der kleinen Stationen nur noch etwa ein Viertel der Zahlen von 1911. Hier machte sich die Konkurrenz des Autobusverkehrs bereits deutlich bemerkbar, der den ländlichen Raum Mitte der 1930er Jahre bereits oft besser und bequemer erschloss, als die Eisenbahn das konnte, und auch auch bei geringem Fahrgastaufkommen noch rentabel war.

Der rückläufige Güterverkehr in der Region ist ebenfalls auf die Konkurrenz des Straßentransports zurückzuführen. Der Lastkraftwagen erwies sich im Nahverkehr als flexibler, weil er den Abnehmer auch mit kleinen Gütermengen direkt erreichte.

Mit dem Einsetzen der Massenmotorisierung im Straßenverkehr nach dem Zweiten Weltkrieg und dem kontinuierlichen Ausbau des Liniensystems ab 1950 ging der Anteil des Eisenbahnverkehrs am Gesamttransportaufkommen immer mehr zurück, so dass weitere unrentable Bahnstrecken stillgelegt und größtenteils abgebaut wurden, bis in die Gegenwart nochmals 860 km. Neu- und Ausbauten von Schienenstrecken hat es nach dem II. Weltkrieg - abgesehen vom Bau der Vogelfluglinie - im wesentlichen nur im Nahverkehr des Hamburger Randgebietes gegeben. An herausragenden Modernisierungs-

maßnahmen des Bahnnetzes ist die Elektrifizierung einiger Regional- und Fernstrecken zu nennen. Durch Privatisierung und Neuordnung des Bahnverkehrs seit Anfang der neunziger Jahre hat sich die ökonomischen Zwänge noch stärker erhöht, wobei durchgreifende Erhaltungs- und Modernisierungsmaßnahmen des inzwischen in die Jahre gekommenen Verkehrssystems, hier vor allem umfangreiche Brückensanierungen und -erneuerungen, auch künftig einen hohen Finanzierungsaufwand bedeuten. Daraus ergibt sich zwangsläufig, dass der Bestand des gegenwärtigen Schienenwegenetzes in Schleswig-Holstein von derzeit rund 1 200 km längerfristig nicht gesichert ist.

Bis Mitte der 1950er Jahre wurden im Raum Westholstein stillgelegt:

- die schmalspurige Rendsburger Kreisbahn im Abschnitt Hohenwestedt-Schenefeld (1954), Hohenwestedt-Rendsburg (1956)
- der Personenverkehr auf der Kögebahn Marne-Friedrichskoog (1954)

Der starke Ausbau des Straßennetzes, das dichte Netz der lokalen Buslinien sowie vor allem die weiterhin sich fortsetzende Zunahme des Individualverkehrs der Straße erklären den kontinuierlichen Rückgang der Bedeutung der Bahn in der Region. Die bereits in den 1930er Jahren erkennbare Tendenz eines schrittweise ablaufenden Rückzuges der Bahn aus der Fläche setzte sich nach 1955 verstärkt fort, obwohl Industrieansiedlung und Infrastrukturentwicklung bis 1965 im Untersuchungsgebiet einen deutlichen Aufschwung verzeichnen konnten und obwohl einzelne neue Haltepunkte (z.B. Bekdorf, Schlotfeld) wegen der durch die hohe Zahl Heimatvertriebener angewachsenen Bevölkerungszahl auf dem Lande eingerichtet worden waren.

Die wesentlichen Ursachen für die rückläufige Bedeutung der Bahn im regionalen Güterverkehr (Tab.11) sind auf der Nachfrageseite festzustellen:

So gingen seit 1960 nicht nur traditionell bedeutende Gütergruppen wie Lebendvieh und landwirtschaftliche Rohstoffe fast ganz zurück, weil diese zunehmend im Erzeugergebiet verarbeitet werden (Schlachthöfe, Nahrungsmittelverarbeitung) und als höherwertige Endprodukte mit Spezialfahrzeugen auf der Straße versandt wurden. Industrie und Handel bauten auch eigene Liefersysteme aus und benutzen in wachsendem Maße betriebseigene Lkw. Das führte seit Beginn der siebziger Jahre zu Verfall und teilweisem Rückbau der kleineren Güterabfertigungen und Verladeeinrichtungen der Bahn (Viehrampen, Gleise für Wagenladungsverkehr, Güterschuppen). Die seit dieser Zeit von der Bahn betriebene Zentralisierung des Stückgutverkehrs bewirkte wiederum eine enorme Ausweitung des bahnamtlichen Speditionsverkehrs auf der Straße, was letztlich zur Verteuerung des Bahnstückgutverkehrs führte.

Der 1975 veröffentlichten Vorschlag für ein betriebswirtschaftlich optimales Netz der Bundesbahn, leitete umfassende Rationalisierungsmaßnahmen im Eisenbahnverkehr der Region ein:

Dazu gehörten:

- die Stilllegung und Teilabbau der Bahnlinie Itzehoe-Wrist 1975, wobei die Teilstrecken Itzehoe - Edendorf und Wrist - Hohenlockstedt zunächst für den Güterverkehr bestehen blieben und erst 1998 ebenfalls stillgelegt wurden.
- Einstellung der Personenbeförderung auf der Strecke Wilster - Brunsbüttel (1988)
- 1987-89: Beginn der Stilllegung schwach frequentierter Stationen im Personenverkehr auf den Hauptstrecken. Dazu gehörten im Kreis Steinburg: Horst, Siethwende, Herzhorn, Kremperheide, Heiligenstedten, Vaale. Die meisten verbleibenden Bahnhöfe wurden in Haltestellen ohne Dienstpersonal umgewandelt.
- die Einstellung der Stückgutabfertigung auf den meisten Stationen der Region, Zentralisierung auf die Bahnhöfe Itzehoe und Neumünster.⁽³⁹⁾

Der Schienenersatzverkehr mit Bussen hat den Personenverkehr auf stillgelegten Strecken und auch die Bedienung stillgelegter Bahnstationen an den bestehenden Bahnstrecken übernommen.

Mit Beginn des Sommerfahrplanes 1991 ist das Konzept der Regionalisierung des Bahnverkehrs flächendeckend in Schleswig-Holstein realisiert worden. Dieses Konzept hatte eine Verdichtung der Zugfolge im Nahverkehr durch die Einführung des Stundentaktes auf den Hauptstrecken des Zweistundentaktes auf den Nebenstrecken sowie eine Vernetzung mit den lokalen Buslinien zur Folge. Verbunden damit ist ein schrittweiser Streckenausbau um höhere Reisegeschwindigkeiten zu ermöglichen, u.a. wurden die Strecken Hamburg-Neumünster-Kiel/Flensburg sowie Elmshorn-Itzehoe elektrifiziert sowie die Modernisierung der Stationen in Angriff genommen. In diesem Zusammenhang kam es sogar zur Wiedereröffnung einiger stillgelegter Bahnstationen, die für den Pendlerverkehr von Bedeutung sind: Kremperheide, Herzhorn und Horst. Weitere Modernisierungsaufgaben sind die Instandsetzungen der Brückenbauten, besonders der Hochbrücken über den Nord-Ostsee-Kanal.

Ein Beispiel für diesen neuen Abschnitt der Unternehmenspolitik der Bahn hin zu einer größeren Wirtschaftlichkeit ist auch die Rationalisierung durch Privatisierung unrentabler Strecken. So wurde die von Stilllegung bedrohte Nebenstrecke Neumünster - Heide (ehemals Westholsteinische Bahn) ab 1993 durch das Privatbahnunternehmen

AKN (Eisenbahn AG Altona-Kaltenkirchen-Neumünster) übernommen, das erfolgreich mehrere Bahnlinien im Hamburger Umland betreibt. Seit 2000 hat die AKN auch den Verkehr auf der Bahnstrecke Heide-Büsum übernommen. Inzwischen wird die Privatisierung des Bahnbetriebs auch auf den Regionalverkehr der größeren Strecken ausgedehnt. Ab 2004 wird die Nord-Ostsee-Bahn AG, ein Tochterunternehmen des französischen Eisenbahnbetreibers Connex, den Verkehr auf der Strecke Hamburg-Westerland übernehmen.

Auf jeden Fall lassen die Weichenstellungen für die regionale Neuordnung des Bahnverkehrs durchaus Anzeichen eines neuerlichen, positiven Bedeutungswandels des Systems Eisenbahn erkennen. Ein langfristiger Erfolg wird aber davon abhängen, in wie weit der regionale Bahnverkehr wirtschaftlich geführt werden kann.

³⁹ Bock, a.a.O., S. 81-85.

Historische Postkarten aus dem „Gemeinsamen Archiv des Kreises Steinburg und der Stadt Itzehoe“



Glückstadt, ca. 1900



Glückstadt, ca. 1910

Eisenbahnbau im Gebiet des heutigen Kreises Steinburg

Von
Klaus-J. Lorenzen-Schmidt (Glückstadt)

Vorbemerkung

Über die Grundbedingungen des Ausbaus des Eisenbahnnetzes in Schleswig-Holstein hat Walter Asmus bereits das wesentliche ausgeführt, so daß ich mich hier auf die Spezialitäten des Gebietes des heutigen Kreises Steinburg konzentrieren kann.¹

Strecke Altona-Elmshorn-Neumünster-Kiel

Die Strecke Altona-Elmshorn-Neumünster-Kiel („Christian VIII. Ostseebahn“) wurde am 18. September 1844, dem Geburtstag von König Christian VIII., durch die Altona-Kieler Eisenbahngesellschaft eröffnet. Sie berührte das heutige Kreisgebiet an seinem östlichsten Rand, indem die Gemarkungen Horst und Hohenfelde sowie Wulfsmoor, Wrist, Kellinghusen und Quarnstedt, schließlich noch Brokstedt mehr oder weniger stark durchschnitten wurden. Immerhin lagen drei Haltepunkte auf Steinburger Gebiet: Horst, Wrist und Brokstedt.

Diese Streckenführung war nicht von Steinburger Wirtschaftsinteressen geprägt – das Kreisgebiet lag gewissermaßen an der Strecke zwischen den wirtschaftlich interessanten Orten in Holstein. Dazu gehörte in erster Linie Elmshorn, das sich durch das Engagement seiner Bürger – sprich: durch Aktienwerb – die Streckenführung über Elmshorn sicherte und damit der Strecke eine stärker westliche Linienführung gab. Ursprünglich gab es nämlich Planungen, die Strecke über Barmstedt und damit erheblich weiter östlich laufen zu lassen.²

¹ Vgl. auch: F.N. Nagel, Die Entwicklung des Eisenbahnnetzes im Kreis Steinburg. Die historisch-politischen Voraussetzungen und der Aufbau des Eisenbahnnetzes in Schleswig-Holstein, in: Jb. Steinburg 27 (1983), S. 15-29. Er faßt darin die kreisrelevanten Ergebnisse seiner Dissertation zusammen: F.N. Nagel, Die Entwicklung des Eisenbahnnetzes in Schleswig-Holstein und Hamburg. Unter besonderer Berücksichtigung der stillgelegten Strecken. Ein Beitrag zur historischen Geographie und zur Landesplanung, Hamburg 1981 (Mitteilungen der Geographischen Gesellschaft in Hamburg, 71).

² Vgl. K. Struve, Elmshorn und die erste Eisenbahn, in: Heimat 29 (1919), S. 186-189; K. Struve, Geschichte der Stadt Elmshorn, Elmshorn 1936-1956, Band III, S. 13-29.

Strecke Elmshorn-Glückstadt

Noch vor Eröffnung der Ostseebahn wurde der Plan gefaßt, eine Zweigbahn nach Glückstadt zu bauen.³ Dieser Plan stellte ein zusätzliches Argument für den Streckenverlauf der Ostseebahn über Elmshorn dar, denn man erwartete von dem Transitaufkommen des Glückstädter Hafens (der als Winterhafen für das häufig von Eisgang behinderte Altona gelten konnte) beträchtlichen Transportgutzuwachs für die Hauptstrecke. Am 19. Februar 1844 reichte die Elmshorner Fleckenscommüne, die für die Zweigbahn 200 Aktien zu je 100 Spezies-talern zu zeichnen bereit war, ein dementsprechendes Gesuch bei der Schleswig-Holsteinischen Regierung ein; dieses wurde genehmigt. Damit wurde der Startschuß für die Zweigbahn nach Glückstadt gegeben, durch deren Eröffnung Elmshorn der erste Eisenbahnknotenpunkt des Landes wurde.

Die Betriebseröffnung erfolgte am 20. Juli 1845; Träger der Strecke war zunächst die Altona-Kieler Eisenbahngesellschaft. Die Linie durchschnitt die Gemarkungen Altenmoor, Kiebitzreihe, Sommerland, Herzhorn, Engelbrechtsche Wildnis. Haltepunkte wurden in Siethwende und Herzhorn eingerichtet. Der Endbahnhof lag in Glückstadt südlich des Rhins.⁴

Die erwarteten Gewinne konnten mit der Linie zunächst nicht gemacht werden. Vor allem blieben die Gütertransporte hinter den Erwartungen zurück. Für das Jahr 1852 sind die Einnahmen aus der Personen- und Güterbeförderung dokumentiert;⁵ die Einnahmen aus der Güterbeförderung machen nur 10 bis 60 % derjenigen aus der Personenbeförderung aus. Immerhin beförderte die Eisenbahn in diesem Jahr 50.000 Menschen – das heißt im Schnitt pro Tag 140. Das Verkehrsmittel wurde also gut angenommen, stand aber im Vergleich zu den Strecken Altona-Kiel (406.074 beförderte Personen) und Rendsburg-Neumünster (67.031) an letzter Stelle. Eine Verlängerung der Strecke nach Itzehoe mußte also schon aus Rentabilitätsgründen von Interesse sein.

³ Vgl. zur Hauptstrecke durch den Kreis Steinburg: M. Frohriep, *Ins Rollen gebracht: Die Marschbahn 1845 bis 1927*, Heide 1990.

⁴ H.-W. Süßerling, *Seit 1845 Eisenbahn in Glückstadt. Eine geschichtliche und wirtschaftliche Betrachtung*, in: *Jb. Steinburg* 32 (1988), S. 56-76, bes. Abb. S. 61.

⁵ Frequenzen der Holsteinischen Eisenbahnen 1852, mitgeteilt von K.-J. Lorenzen-Schmidt, in: *Rundbrief des Arbeitskreises für Wirtschafts- und Sozialgeschichte Schleswig-Holsteins* 28 (1984), S. 21-24.

Strecke Glückstadt-Krempe-Itzehoe

Der Anschluß der heimlichen Hauptstadt Holsteins Itzehoe (die Stadt war ja bereits seit 1835-1848 Sitz der Holsteinischen Ständeverammlung) an die Haupteisenbahnlinie wurde immer dringender. Schon unmittelbar nach Eröffnung der Strecke Altona-Kiel hatten sich 1844 Bürger mit dem Plan des Anschlusses zu Wort gemeldet und im selben Jahr wurde auch der Plan für eine Strecke Glückstadt-Itzehoe-Wilster-Meldorf-Heide von der Regierung genehmigt. Nachdem aufgrund des Sezessionskrieges von 1848-1851 zwischen den Herzogtümern und dem Königreich Dänemark die Eisenbahnplanungen in der Herzogtümern still gelegt wurden, machte sich doch der Druck der gewerblichen Entwicklung bemerkbar. Deutlich standen sich Elemente der liberaler Wirtschaftsauffassungen und politischen Bedenkens im tonangebenden Dänemark gegenüber und wirkten mit besonderer Schärfe auch in Holstein als der wirtschaftlich bedeutendsten Provinz des Rumpf-Gesamtstaates. 1853 wandte sich der Magistrat Itzehoes mit einem Antrag an die Regierung, in dem die Notwendigkeit eines Eisenbahnanschlusses dargelegt wurde.⁶ Der Vorzug wurde allerdings einer Eisenbahnverbindung zwischen dem Bahnhof Horst (Hackels-hörn) und Itzehoe gegeben. Das rief die Glückstädter auf den Plan, die schließlich mit ihrem Vorschlag, die Strecke Elmshorn-Glückstadt über Krempe nach Itzehoe zu verlängern im Jahr 1854 obsiegten. 1856 erfolgte die Konzessionserteilung, und am 15. Oktober 1857 wurde die Strecke eröffnet. Ihr Träger war die Westholsteinische Eisenbahngesellschaft mit Sitz in Glückstadt. Von dieser Linie wurden die Gemarkungen Blomesche Wildnis, Borsfleth, Krempe, Neuenbrook, Krempermoor, Kremperheide durchschnitten. Haltepunkte bzw. Bahnhöfe waren Altendeich, Krempe, Neuenbrook, Kremperheide und Itzehoe, das seinen Bahnhof weit außerhalb der Stadt vor dem Delftor etwa in Höhe der heutigen Alsen'schen Fabrikrüine erhielt.⁷ Der Kremper Bahnhof wurde mit einem modernen Empfangsgebäude versehen, das allerdings schon 1895 von Grund auf neu gebaut werden mußte.⁸ Für Glückstadt bedeutete das eine völlige Verlagerung des Bahnhofs Glückstadt mit Neubau des Empfangsgebäudes direkt östlich der Altstadt in den durch Niederlegung der Festungswälle entstandenen Anlagen. Der Rhin mußte überbrückt werden und der Bahnhof wurde etwa an die heutige Stelle verlegt. Nun wurde auch eine Veränderung

⁶ Vgl. zu den Einzelheiten: R. Irmisch, *100 Jahre Eisenbahn Glückstadt-Itzehoe. Ein Beitrag zur Geschichte des Eisenbahnwesens in Westholstein*, in: *ZSHG* 83 (1959), S. 97-116.

⁷ Auf die Verlegung des Bahnhofs geht H. Voß, *125 Jahre Itzehoer Bahnhof*, in: *Jb. Steinburg* 27 (1983), S. 27-40, nicht ein.

⁸ H. Ruhe, *Chronik der Stadt Krempe, Glückstadt-Hamburg-New York* 1938, S. 203-206.

des Hafenbahnanschlusses nötig, der auf den alten Hauptfestungswallgelände bis zum Hafen geführt wurde, wobei der Gleiskörper das Marktfleth überquerte.

Strecke Itzehoe-Wilster(-Heide)

Planungen für die Westküstenstrecke wenigstens bis Heide gab es schon 1848. Doch brauchte es lange, bis es zur Realisierung dieser Planungen kam. Sie erfolgte erst in preußischer Zeit, nämlich bis zum Jahr 1878, in dem die Strecke eröffnet wurde. Die Trägerschaft lag bei der Westholsteinischen Eisenbahngesellschaft (Sitz Glückstadt), die 1860 durch die Vereinigung der Elmshorn-Glückstädter und der Glückstadt-Itzehoe Eisenbahngesellschaften entstanden war. Die Strecke durchschnit die Gemarkungen Sude, Heiligenstedten, Bektünde, Bekdorf, Stördorf, Landrecht, Wilster, Nortorf, Landscheide, Büttel und Kudensee und erreichte dann Süderdithmarscher Gebiet. Es wurden auf Kreisgebiet folgende Haltpunkte eingerichtet: Heiligenstedten, St. Margarethen (in Landscheide) und Kudensee.

1895 wurde durch den Bau des Kaiser-Wilhelm-Kanals die Überführung der Bahnstrecke durch eine Drehbrücke bei Taterpfahl (damals Taterphal, zwischen Kudensee und Blangenmoor) unter leichter Verschwenkung der Strecke nötig. Diese Streckenführung wurde durch die Kanalerweiterung bis 1914 aufgegeben und durch die Strecke über Hochdonn-Burg (siehe unten) ersetzt. Die Rampen für die Anfahrt zur Drehbrücke bei Taterpfahl sind heute im Gelände noch gut erkennbar.

Strecke Itzehoe-Kellinghusen-Wrist

Schon 1847 gab es in Kellinghusen Pläne, die Stadt an die Hauptstrecke Altona-Kiel anzuschließen.⁹ Doch erst 1889 kam es zur Realisierung der im selben Jahr eröffneten Strecke der Preußische Staatsbahn unter Durchschneidung der Gemarkungen Edendorf, Ottenbüttel, Schlotfeld, Winseldorf, Lohbarbek, Mühlenbarbek, Overndorf, Kellinghusen, Vorbrügge. Ausschlaggebend für den Bau der Linie war die Anlage des Truppenübungsplatzes des IX. Armeecorps in den Gemarkungen Lockstedt, Hohenfiert, Ridders, Bücken und Springhoe, die einen Gleisanschluß für die Truppen- und Gerätetransporte erforderte. Haltepunkte lagen in Kellinghusen, Mühlenbarbek, Lockstedter

⁹ E. Gripp, Die Kellinghusener Pferde-Schienenbahn-Gesellschaft, in: Heimat 66 (1969), S. 54-56; E. Gripp, Eisenbahnprojekte des vorigen Jahrhunderts, in: Jb. Steinburg 1961, S. 38-40.; E. Dammann, Kellinghusen und die Eisenbahn, in: Jb. Steinburg 27 (1983), S. 43-47.

Lager und Edendorf. Für Kellinghusen und Lockstedter Lager (später: Hohenlockstedt) bedeutete der Eisenbahnanschluß einen wichtigen Impuls für die gewerbliche Entwicklung. Insbesondere Kellinghusen hatte mit dem Bahnanschluß in großer Nähe zum Hafen eine ideale Koppelung für die Verkehrserschließung in der Kaiserzeit.

Die Strecke wurde 1975 für Personenverkehr stillgelegt; zunächst gab es noch Güterverkehr auf den Teilstrecken Itzehoe-Edendorf und Wrist-Hohenlockstedt, doch rentierte sich dies auch nicht mehr lange. Heute ist der größte Teil des Gleiskörpers entfernt.

Strecke St. Margarethen (Bahnhof)-Brunsbüttelkoog

Diese Strecke wurde 1893 angelegt, um einen Eisenbahnanschluß des Kanalhafens zu bekommen. Zur Überquerung des 1895 eingeweihten Kanals und zum Anschluß an die auf Dithmarscher Gebiet liegende Bahn Blangenmoor-Brunsbüttelkoog Nord (erbaut 1920) wurde ein nicht verwirklichtes Trajekt zwischen den Endbahnhöfen Brunsbüttelkoog und Brunsbüttelkoog-Nord geplant. Die Strecke auf Kreis-Steinburger-Gebiet wurde 1975 für den Personenverkehr stillgelegt. Durch Ausbau von Anschlußgleisen im Bereich des kreisübergreifenden Industriegebietes Brunsbüttel/Büttel hat die Strecke ihre Bedeutung für den Güterverkehr jedoch eher erhöht.

Strecke Rendsburg-Hohenwestedt-Schenefeld

1901 wurde die seit 1893 vom Rendsburger Kreistag beschlossene Kleinbahnstrecke Rendsburg-Westerrönfeld-Schülp-Jevenstedt-Stafstedt-Luhnstedt-Nindorf-Remmels-Hohenwestedt eingeweiht, die das südliche Kreisgebiet erschließen sollte und zufriedenstellend arbeitete.¹⁰ 1914 begann man mit dem Bau der Anschlußstrecke über Wapelfeld, Reher, Viehorn, Puls und Oldenborstel nach Schenefeld, die 1916 fertiggestellt wurde. Diese Strecke sollte ursprünglich bis Wacken verlängert werden, was wegen des Krieges unterblieb und auch später nicht mehr realisiert wurde. Schon in den 1920er und 1930er Jahren stellten sich wirtschaftliche Schwierigkeiten ein. Nach 1949 war der Betrieb nur noch durch Kreiszuschüsse aufrechtzuerhalten. Deshalb bestand die Kleinbahn auf heute Steinburger Gebiet nur noch bis 1954; in diesem Jahr wurde die Strecke Hohenwestedt-Schenefeld aufgegeben und am 6. November 1954 geschlossen, die Empfangsgebäude und die Streckenparzellen in der Folge verkauft.

¹⁰ Vgl. K. Müller, Abschied von der Rendsburger Kreisbahn, in: Jb. Rendsburg, 1957, S. 35-41; W. Thomsen, Die Kleinbahn Rendsburg-Hohenwestedt-Schenefeld, in: Jb. Steinburg 17 (1983), S. 29-39.

Strecke Wilster-Hochdonn(-Burg-St. Michaelisdonn)

Auf der Marschenbahnstrecke kam es durch die Erweiterung des Nord-Ostsee-Kanals 1914 zu einer größeren Streckenumlegung. Dabei fand die größte Entfernung von der ursprünglichen Trasse zwischen Wilster und St. Michaelisdonn statt, wo die Kanalquerung um 12 km nach Nordosten verlegt werden mußte. Der sackungsempfindliche Marschboden hätte neue Damm- und Brückenbauten an der alten Übergangsstelle nicht tragen können. Mit der neuen Trasse konnte auf der Northwestseite des Kanals bei Burg die Geest erreicht werden, was die nötige Durchdämmungsstrecke der Marsch wesentlich verkürzte. Die Ausführung der seit 1912 geplanten Streckenverlegung wurde durch den Ersten Weltkrieg verhindert, so daß es erst im Sommer 1920 zur Eröffnung kam.¹¹ Der alte Streckenabschnitt zwischen Wilster und St. Margarethen blieb als Stichbahn liegen und behielt seinen Anschluß an die schon 1893 angelegte Stichbahn Brunsbüttelkoog-St. Margarethen. Das ehemalige Teilstück St. Margarethen-Blangenmoor mit einer Länge von 2,5 km wurde mitsamt der Brücke zwischen Kudensee und Blangenmoor (bei Taterpfahl) demontiert. Auf dem heutigen Kreisgebiet entstand neu der Bahnhof Vaale, der damals noch im Kreis Rendsburg lag. Der Bahnhof Wilster wurde aufgrund der neuen Streckenverhältnisse ganz neu aus- und eingerichtet.

Güterbahnhöfe

Kennzeichnend für alle Bahnhofsanlagen der Ausweisungszeit der Eisenbahn ist die Verbindung von Personen- und Güterverkehr. Für die Wirtschaftsfunktion der Eisenbahn ist der Güterverkehr von herausragender Bedeutung. Deshalb wurde früh dafür gesorgt, daß durch besondere Einrichtungen wie Ladegleise, -straßen und -rampen, durch Güterschuppen, Viehpferche u.a.m. angemessene Möglichkeiten für das Be- und Entladen der Eisenbahnwaggons geschaffen wurden. Zum Teil entstanden wie in Glückstadt, Krempe, Itzehoe, Wilster und Kellinghusen mehr oder weniger eigenständige Güterbahnhöfe, die ausschließlich dem Güterumschlag vorbehalten waren und beträchtliche Ausdehnungen (Itzehoe, Wilster) erreichen konnten. Sie stellten dann auch Ansiedlungsorte für gewerbliche Unternehmen dar, die auf Bahntransporte angewiesen waren. So ist beispielsweise der Bau der Genossenschaftsmeierei in Siethwende 1893 in unmittelbarer Nähe des Haltepunktes auf den Bedarf des Frischmilchtransports nach Hamburg ausgerichtet gewesen. Auch andere Meiereistandorte

¹¹ Als Zeitzeuge: J. Maschmann, Lebenserinnerungen eines Bauern am Heidknüll in Nutteln, (Nutteln 1997), S. 46-47.



Bahnhof Wilster mit einlaufendem Personenzug um 1900

suchten wegen des Frischprodukttransports die Nähe der Bahnhöfe und Haltepunkte: Flethsee, Wilster, Vaale, Edendorf, Mühlenbarbek, Kellinghusen, Wrist, Brokstedt, Krempermoor, Krempe und Glückstadt.¹²

Durch den Rückgang des Güterverkehrs auf der Schiene aufgrund des Vordringens des Güterverkehrs auf Lastkraftwagen haben die meisten Güterbahnhofsanlagen nicht überlebt und liegen heute als Eisenbahnbrachen still oder sind anderer Flächennutzung zugeführt worden.

Hafenbahnen

Für die gewerbliche Entwicklung in den damaligen Flecken und Städten war die Kreuzung von Schifffahrtsweg und Eisenbahn von großer Bedeutung. Denn hier trafen sich zwei Verkehrsträger, auf denen Massen- und Schwergüter noch am leichtesten transportiert werden konnten. Für die sich entwickelnde Industrie war der Bezug von Rohstoffen und Brennstoffen in großen Mengen auf dem Wasserwege ideal (z.B. Häute für die Lederindustrie, Steinkohle). Der Abtransport der Halbfertig- oder Fertigprodukte konnte sowohl über den Wasser- wie auf dem Schienenweg erfolgen. Deshalb war die Anlage von Hafenbahnen bedeutsam. Allerdings machte die effektive Nutzung der Hafenbahn auch eine Veränderung der Lade- und Löschvorgänge der Frachtschiffe notwendig. Während in der Zeit vor der Anlage von Hafenbahnen die Frachtschiffe an der Unterelbe und ihren Nebenflüssen auf dem Schlick der Häfen zur Ebbe trockenfielen und über Planen bzw. bei Flut mittels Leichtern gelöscht und beladen wurden, war nun ein Kai notwendig, auf dem die Bahngleise gelegt werden konnten. Damit wurden die Schiffe direkt an der Kaimauer festgemacht – nun konnten landfeste Kräne bzw. die schiffseigenen Ladegeschosse eingesetzt werden, um rasch auch größere Ladungen umzuschlagen. Die Waggons kamen so dicht wie möglich an die Schiffe heran.

Die erste Hafenbahn im Kreisgebiet entstand in Glückstadt – vielleicht haben wir es hier mit dem ersten Kaihafen an der Westküste Schleswig-Holsteins zu tun. Die Verbindung erfolgte mit einer Pferde-Hafenbahn über eine Rhinbrücke und entlang dem Nordufer des Hafens, der dafür sukzessive kaimäßigen Ausbau erfuhr. Bei Schröder und Biernatzki lesen wir:¹³ „Der Hafen ... hat seit Anlegung der Glückstadt-Elmshorner Eisenbahn sehr an Bedeutung gewonnen und ist durch Anlage von 2 Moolen ... zu einem sichern Winterhafen gemacht worden. Eine Pferdebahn längs der ganzen Strecke des Hafens

erleichtert den Waarentransport der Art, daß die Waaren vom Schiffe auf die Waggons verladen werden und so direct nach Altona abgehen können.“

Anschlußgleise

Noch nicht in der ersten Ausbaustufe, aber schon bald nach der Einverleibung in Preußen begannen die Eisenbahngesellschaften, großgewerblichen Anlagen Anschlußgleise anzubieten, um die direkte Anbindung der Fabriken und Gewerbebetriebe an das Eisenbahnnetz zu gewährleisten. Das war zum Teil durch Einrichtung von bahnhofs-nahen Weichen, zum Teil aber auch durch Abzweigungen in weiter Entfernung von den Bahnhöfen möglich. Ein Beispiel für die letztere Variante ist der Anschluß für die Zementindustrie in Lägerdorf, der in relativ weiter Entfernung vom Bahnhof Itzehoe liegt. Ganz bahnhofs-nah gestaltete sich in Glückstadt das 1916 gebaute Anschlußgleis für die 1911 gegründete Papierfabrik von Peter Temming. Ausgehend von einer südwestlich des Glückstädter Bahnhofs gelegenen Weiche, die die Stadtstraße querte und quert, wurde das ganze Gelände sehr tief durch eine große Anschlußgleisanlage erschlossen. Der Wasserzugang über den Rhinunterlauf und den Glückstädter Hafen ließ sich hier in idealer Weise mit dem Eisenbahnanschluß verbinden. Anschlußgleise hatten hier auch die Norddeutschen Vereinigten Chemischen Fabriken (Quebrachowerke) und die Gastanstalt. Aber auch der Gleisanschluß in Itzehoe nach Sude gestaltete sich bahnhofs-nah. Krempe hat keine Anschlußgleissystem herausgebildet. In Krempe lag der größte Industriebetriebe, die Kremper Lederwerke, in unmittelbarer Bahnhofsnähe.¹⁴ Hingegen waren die zeitweise bedeutenden Lederwerke in Wilster¹⁵ durch Anschlußgleise mit dem Bahnhof Wilster verbunden. Anschlußgleise gab es auch in Kremperheide für die Kieswerke.¹⁶

Das längste „Anschlußgleis“ stellt die von der Bahnbetriebsgesellschaft Lägerdorf 1949-1951 gebaute, acht km lange, mit ca. 1,3 km Nebengleisen versehene Industriebahnstrecke von Itzehoe nach Lägerdorf dar.¹⁷ Die Entwicklung dieser Anlage zeigte - jedenfalls bis in die 1980er Jahre - positive Tendenzen, zumal der Anschluß des Brunsbütteler Elbhafens über Itzehoe nach Lägerdorf den günstigen Transport von Öl und Kohle ermöglichte. Heute erfolgt die Versorgung

¹² Vgl. H. Bolten, Die Kremper Lederwerke, in: Jb. Steinburg 32 (1987), S. 135-138.

¹³ M. Koch, Wilsters Weg ins Industriezeitalter, in: Jb. Steinburg 32 (1987), S. 101-115, v.a. Abb. S. 105.

¹⁴ K. Lehmann, Rangierbetrieb in Kremperheide und der Schreck in der Abendstunde, in: Jb. Steinburg 27 (1983), S. 40-42.

¹⁷ Vgl. R. Wentorp, Lägerdorfer Chronik, Lägerdorf 2. Erg. Aufl. 1986, S. 270-271.

¹² Vgl. K. Odefey, Meierei-Chronik des Kreises Steinburg, (Itzehoe 1996).

¹³ J.v. Schröder u. H. Biernatzki, Topographie der Herzogthümer Holstein und Lauenburg, des Fürstenthums Lübeck und des Gebiets der freien und Hanse-Städte Hamburg und Lübeck, Band 1, Oldenburg/H. 2. Aufl. 1855, S. 413.

der Lägerdorfer Industrie in erster Linie mit Lastkraftwagen. Die Strecke ist aber noch in voller Länge erhalten.

Ausbesserungswerk Glückstadt

Schon mit Beginn des Betriebs auf der Strecke Elmshorn-Glückstadt wurde ein Maschinenhaus zur Reinigung und Wartung der Lokomotiven beim Bahnhof Glückstadt eingerichtet. Nach der Verlegung des Bahnhofs 1857 entstand hier eine Lokomotivenwerkstatt. Doch 1881 begann man mit dem Bau einer eigenen Reparaturwerkstatt der Marschbahn-Gesellschaft. Sie bildete den Grundstock für das 1925 in „Reichsbahnausbesserungswerk (RAW) Glückstadt“ umbenannte Werk, das zu diesem Zeitpunkt 800 Menschen beschäftigte. Es hieß ab 1945 Ausbesserungswerk Glückstadt mit einer Beschäftigtenzahl von ca. 1000 Menschen und wurde ab 1968 Werkabteilung des Ausbesserungswerks Neumünster. 1971 nur noch als Ausbesserungswerkstätte bezeichnet, wurde es immer weiter zurückgefahren und stellte 2001 seinen Betrieb ein.¹⁸ Was mit dem Gelände geschehen soll, ist noch ganz ungewiß.

Einfriedigung von Bahnkörpern

Von einem Grundstück im Kreis Steinburg, besser: von dem Besitzer dieses Grundstückes, ging ein Rechtsstreit aus, der für die Deutsche Bundesbahn bundesweite Bedeutung bekam.¹⁹ Der Landwirt Wilhelm Koopmann in Horst klagte seit 1960 durch alle Instanzen gegen die Deutsche Bundesbahn, weil er sie für verpflichtet hielt, den Bahnkörper durch Zäune zu sichern. Vom Weideland Koopmanns waren im Oktober 1960 aufgrund eines schadhaften Zauns der Deutschen Bundesbahn Jungrinder auf die Gleise gelangt. Da der zu dieser Zeit gewöhnlich passierende Nordexpress rechtzeitig bremsen konnte, entstand kein Schaden an dem Vieh. Koopmann behauptete nun, die Rinder hätten nur wegen des schadhaften Zaunes auf die Schienen gelangen können, wofür die Bundesbahn einzustehen hätte. Er wollte gerichtlich feststellen lassen, daß die Bundesbahn verpflichtet sei, ihm jeden Schaden zu ersetzen, der dadurch entstehe, daß der Bahnkörper gegen die Ländereien nicht ordentlich eingefriedet sei. Diese Klage wies das Landgericht in Itzehoe ab. Im zweiten Rechtszug vor dem Oberlandesgericht hat der Kläger dann vorgetragen, daß er auf einer

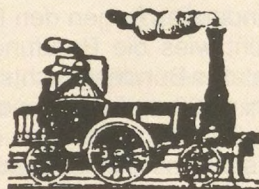
Teilstrecke einen neuen Zaun gesetzt habe, weil der Zustand des Bahnzauns für sein Vieh eine untragbare Gefährdung darstellte. Er verlangte Ersatz für die aufgewendeten Unkosten und die Feststellung, daß er nicht verpflichtet sei, seine Ländereien gegen den Bahnkörper einzuzäunen. Das Oberlandesgericht wies die Berufung des Klägers Koopmann zurück. Der VII. Zivilsenat des Bundesgerichtshofes wies die Revision des Klägers am 20. Juni 1963 zurück. Wesentlich ist, daß der Senat feststellte, daß es keine Pflicht für die Bahn gäbe, ihr Gelände einzuzäunen. Die Einzäunung sei seinerzeit durchaus nur aus Eigeninteresse der Bahn (Ausschaltung etwaiger Gefahren für ihren Betrieb) erfolgt. Eine Pflicht der Bundesbahn zur Einzäunung aus gesetzlichen Bestimmungen (z.B. Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung vom 17. Juli 1928 oder Preußisches Eisenbahngesetz vom 3. November 1838) wurde höchstgerichtlich verneint – der Vergleich mit Straßen für den Kraftverkehr, die auch nicht einer Einfriedigungspflicht der Wegeunterhaltungspflichtigen unterliegen, wurde gezogen. Somit war die Bundesbahn von allen weiteren Ansprüchen von Anliegern auf Einzäunung der Bahnanlagen befreit. Diese Regelung ist für zahlreiche Besitzer landwirtschaftlicher Betriebe, die von den Bahngleisen durchschnitten werden (in Kiebitzreihe, Sommerland, Herzhorn, Engelbrechtsche Wildnis, Blomesche Wildnis, Borsfleth, Krempdorf und den von der Bahn durchschnittenen Gemeinden der Wilstermarsch), ein Ärgernis. Zudem stellen die ungesicherten Privatüberwege bei höherer Zuggeschwindigkeit immer wieder eine Gefahr dar, wie mehrere, z.T. tödliche Unfälle der letzten Jahre zeigen.

Schluß

Mit der Aufgabe und dem teilweisen Rückbau der Nebenstrecke Wrist-Itzehoe und der Rendsburger Kreisbahn hat sich die Eisenbahnversorgung des Kreises Steinburg für Personenverkehr auf die Hauptstrecken Hamburg-Kiel mit dem neu auszubauenden Haltepunkt Horst und Hamburg-Westerland reduziert. Das früher recht kleinteilige Bahnhofssystem wurde ausgedünnt. Zahlreiche Bahnhöfe bestehen nicht mehr. Die Umwidmung der Bahnbaulichkeiten für private Nutzung ist weit fortgeschritten. Großanlagen wie die Güterbahnhöfe oder das Eisenbahn-Ausbesserungswerk Glückstadt werden aufgegeben und liegen teilweise brach. Viele Bundesbahner, die sich einst in gesicherten Stellungen bei wohnortnahen Bahneinrichtungen glaubten, gehören heute zum Heer der Berufspendler. Wenn jetzt der Deutschen Bahn auf der Schiene private Bahnbetreiber erfolgreich Konkurrenz machen können, kann das einige Hoffnungen für den Erhalt des günstigen und umweltfreundlichen Verkehrsmittels Eisenbahn auch im Kreis Steinburg wecken.

¹⁸ 100 Jahre Ausbesserungswerkstätte Glückstadt 1881-1981. Entstehung und Entwicklung des Werkes anläßlich des 100jährigen Bestehens am 15.12.1981, Glückstadt 1981; s.a.: H.R. Möller, Erinnerungen an das Eisenbahn-Ausbesserungswerk in Glückstadt, in: Vorträge der Detlefsen-Gesellschaft 5 (2003), S. 84-89.

¹⁹ Zitiert nach dem Urteil des Bundesgerichtshofs Az.: VII ZR 85/62.



Holsteinische Eisenbahnen.

Vom 15ten Octbr. 1857 an bis auf Weiteres.

I. Tägliche regelmäßige Personenzüge.

- 1) Von Altona Morgens 7 Uhr 45 Min.,
Nachmittags 5 Uhr 10 Min.
- 2) „ Kiel Morgens 7 Uhr,
Nachmittags 4 Uhr 20 Min.
- 3) „ Rendsburg . . Morgens 6 Uhr 30 Min.,
Nachmittags 3 Uhr 45 Min.
- 4) „ Itzehoe Morgens 7 Uhr 10 Min.,
Nachmittags 4 Uhr 35 Min.

II. Tägliche regelmäßige Güterzüge, mit Beförderung von Personen in 2ter u. 3ter Wagenclasse.

- 5) Von Altona nach Kiel Morgens 10¹/₂ Uhr.
- 6) „ Kiel nach Altona „ 11 „
- 7) „ Rendsburg n. Neumünster „ 11 „
- 8) „ Neumünster n. Rendsburg Nachm. 2 „

Die Direction
der Altona-Kieler Eisenbahngesellschaft.

Elmshorn = Glückstadt = Itzehoe Eisenbahn.

Extrazüge:

Mittwoch, den 26sten Mai 1858:

Nachmittags 1¹/₂ Uhr von Elmshorn nach Itzehoe;
Abends 10 Uhr von Itzehoe nach Elmshorn.

Die Direction
der Altona-Kieler Eisenbahngesellschaft.

Der Fahrplan der Itzehoe-Altonaer Züge 1858 (Itzehoe Nachrichten v. 26. Mai 1858)

Seit 1845: Eisenbahn in Glückstadt

Planung, Entwicklung, Ausblick

Von
Gerd Holmer (Halstenbek)

1. Vorbemerkungen

Leistungsfähiges Transportsystem gesucht
Glückstadt: Problemlösung durch Eisenbahn
Dänische Verkehrspolitik
Private Eisenbahn-Gesellschaften
Anträge auf Bau und Betrieb von Eisenbahnen
Anschluß Glückstadts

2. Eisenbahnplanungen für Glückstadt

Erste Eisenbahnen
Von Glückstadt an die Ostsee
Glückstadt - Elmshorn
Glückstadt - Itzehoe
Weitere Glückstädter Eisenbahnplanungen

3. Bau der Bahnanlagen

Streckenbau
Bau des 1. Bahnhofs
Signal- und fernmeldetechnische Einrichtungen
Die Glückstadt-Elmshorner Eisenbahn-Gesellschaft

4. Glückstadts 2. Bahnhof

Gleisanlagen
Das zweite Empfangsgebäude 1857
Einrichtung von Stellwerken
Das neue Empfangsgebäude 1938
Anschlußbahnen

5. Die Hafenbahn

6. Die Rationalisierungsphase

Aufgabe des Güterverkehrs
Das neue Druckstellenstellwerk
Elektrifizierung der Strecke Elmshorn - Glückstadt - Itzehoe
Verbesserung des Schienenpersonennahverkehrs

7. Ausblick

Literaturhinweise

Eisenbahn-Zeitung, Jahrgg. 1843
Schule des Eisenbahnwesens v. M.M.v.Weber, Verlag J.J.Weber, Leipzig 1885

Die Altona-Kieler Eisenbahn, v. C.Karich, Sonderdruck Landesarchiv Bd.119, 1994

Der Zug nach Norden v. E.Staisch, Ernst Kabel Verlag GmbH, Hamburg 1994

Die Marschbahn v. Dr.Hans Bock, Verlag Boyens&Co, Heide 1989

Alt Glückstadt in Bildern v. Dr.Gerhard Köhn, Selbstverlag 1979

Glückstadt im Wandel der Zeiten, Verlag Augustin, Glückstadt 1963

Landesarchiv Schleswig, Abt.65.2 1031 I u.a.

Stadtarchiv Glückstadt

Bauamt Glückstadt

Bildnachweise

Glückstadt-Sammlung Dr.Gerhard Köhn

Detlefsenmuseum Glückstadt

Persönliche Sammlungen der Herren J.Friese, G.Neuman

Eigene Bilder und Zeichnungen

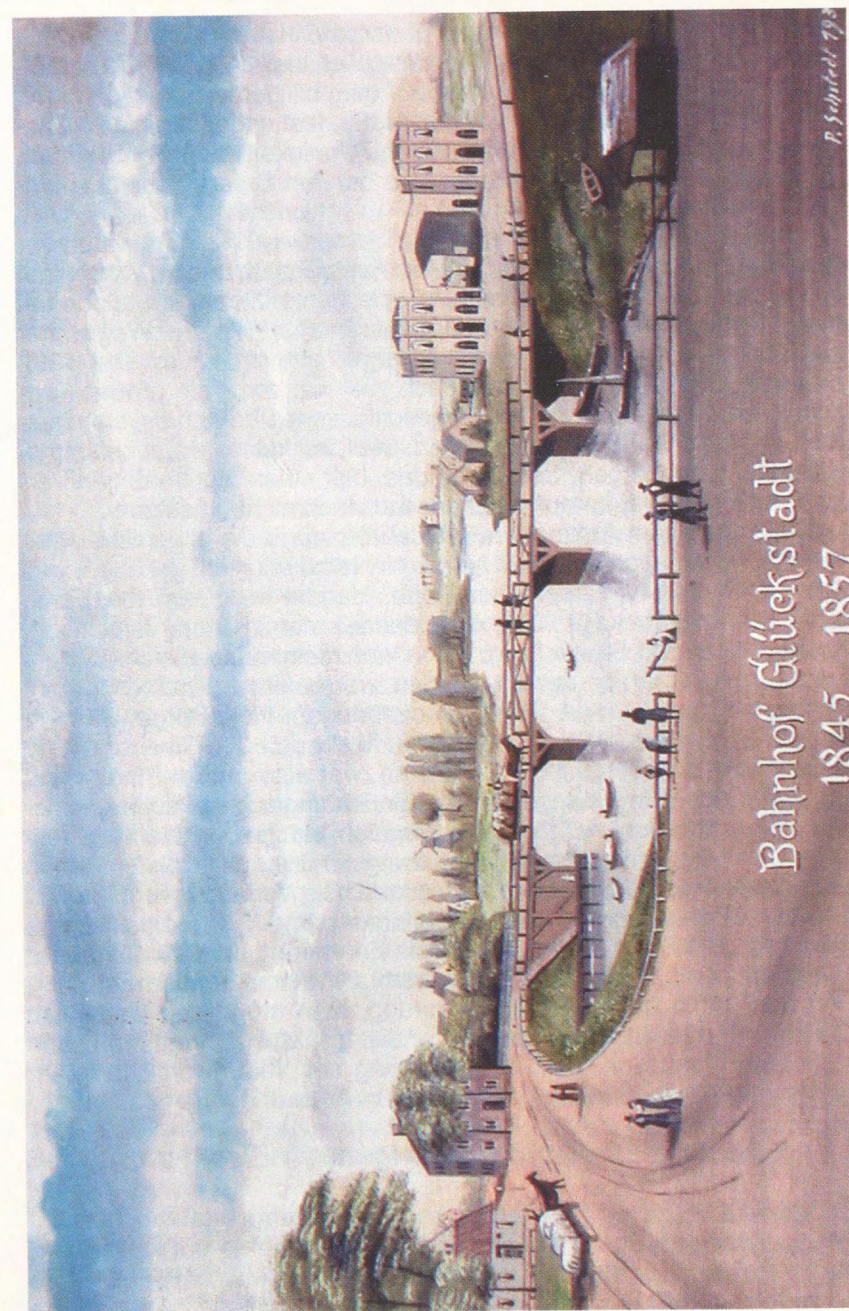
1. Vorbemerkungen

Leistungsfähiges Transportsystem gesucht

Die Entstehung der Eisenbahnen in Schleswig-Holstein wurde gefördert durch eine große Nachfrage nach Transportraum in west-östlicher Richtung. Gründe dafür waren:

In vorindustrieller Zeit war die Schifffahrt dem Landverkehr an Transportkapazität und Geschwindigkeit weit überlegen, deshalb fand großräumiger Landverkehr nur statt, wenn kein Wasserweg vorhanden oder wenn er zu gefährlich war. Das Skagerrak – auch die Jammerbucht genannt – war eine so gefährliche Passage, daß der Landweg über die kimbrische Halbinsel schon in historischer Zeit gesucht wurde, und zwar auf Wegen zwischen dem Limfjord und einem Weg Untereibe – Lübecker Bucht. Dazu gehörten beispielsweise Hollingstedt-Haithabu, der Stecknitzkanal und der Eiderkanal. Es gab sogar Planungen für einen Kanal von Glückstadt nach Haffkrug an der Ostsee.

Alle diese Landbrücken waren nur mit großem Zeitaufwand zu überqueren und hatten nur eine geringe Kapazität. Inzwischen waren die



internationalen Transportmengen über Land kaum noch zu bewältigen. Dabei handelte es sich hauptsächlich um Stückgüter, die aufkommenden Massengüter blieben auf dem billigeren Seeweg.

Die Eisenbahn versprach Abhilfe: große, fast unbeschränkte Transportmengen konnten mit hoher Geschwindigkeit befördert werden. Engpässe waren künftig in den Häfen bei den Umschlagseinrichtungen zu erwarten.

Straßen und Wege im Binnenverkehr Schleswig-Holsteins waren vor Beginn der Eisenbahnzeit im Sommer nur mühsam und im Winter fast nicht passierbar. Glückstadt hatte zwar schon 1636 einen Steindamm nach Krempe erhalten, und von dort führte ein befestigter Weg weiter zur Steinburg, andere „Ganzjahreswege“ gab es kaum. Die 1832 eröffnete Chaussee von Altona nach Kiel war zwar ein großer Fortschritt, sie konnte aber noch kein geschlossenes Verkehrssystem aus Fahrweg und Fahrzeug begründen, weil es keine leistungsfähigen Straßenfahrzeuge gab. Selbst die Idee, hier einen regelmäßigen Verkehr mit Dampfwagen aufzuziehen, war noch nicht umsetzbar.

In Glückstadt kam Anfang des 19. Jahrhunderts die allgemeine wirtschaftliche Situation der Stadt hinzu. Ihr Name hat nicht gehalten, was König Christian IV versprochen hatte. Handel und Gewerbe waren nicht wie erhofft aufgeblüht, statt dessen dominierten Verwaltung, Justiz, Militär und Strafvollzug, die in wohlmeinender Absicht Kopenhagens einst hierher verlegt worden waren. Ihre „Wertschöpfung“ reichte nicht aus, um die Stadt voranzubringen. Viele Bürger wanderten ab. Glückstadt hatte damals 6000, Itzehoe 5600, Elmshorn 4900 Einwohner (zum Vergleich: Kiel 12000), war also größte Stadt ringsum, wäre aber ohne die genannten Einrichtungen zur Bedeutungslosigkeit herabgesunken. In diese Situation platzte 1835 eine Streitschrift, die die Verlegung der Regierungskanzlei, der Holsteinischen Landesbehörde und der Gerichte forderte. Die Verfasser vermißten in Glückstadt wohl den repräsentativen Hintergrund für ihre hochwertige Tätigkeit. „Die Stadt steht nur noch als Erinnerung an die Irrtümer der Vergangenheit“ heißt es, vielmehr „stirbt Glückstadt immer mehr ab“, und die Schrift gipfelt in der Forderung, man möge den wertvollen Boden unter der Stadt wieder der Landwirtschaft zuführen! Man kann sich leicht vorstellen, daß die Stimmung der Verantwortlichen sehr gedrückt gewesen sein muß; Auswege wurden dringend gesucht!

Glückstadt: Problemlösung durch Eisenbahn

Da kam die Eisenbahn als neues Transportsystem gerade rechtzeitig! Internationaler Handel und Gewerbe sollten wachsen, der Hafen durch steigenden Seeschiffumschlag auf die Bahn aufblühen, das verspricht der Stadt Steuern, Kai-, Kran-, Umschlags-, Lager- und

Wiegegebühren, der Eisenbahngesellschaft Fahrgeld-, Fracht- und Rollgeldeinnahmen und bringt damit Vorteile für Bürger und Investoren.

Die genannte Straße nach Krempe, einst aus strategischen Gründen gebaut, wird auch für den zivilen Warenverkehr genutzt worden sein, aber in erster Linie war Glückstadt im regionalen Verkehr über Rhin, Stör und Krückau mit dem Hinterland verbunden. Das Problem war nur, daß die Gemüseschiffer, hatten sie ihre landwirtschaftliche Produkte erst einmal auf dem Ewer verstaут, auch mit ihm bis zu den Märkten in Altona und Hamburg segelten. Dagegen sollte nun die schnelle, regelmäßige und billigere Bahn antreten, der bis in die Gegenwart anhaltende Kampf der Verkehrsträger um die Frachten begann!

Dänische Verkehrspolitik

Die Dänische Krone hatte die landesherrliche Hoheit über Jütland und über die deutschen Herzogtümer Schleswig, Holstein und Lauenburg. Sie konnte damit hoheitliche Abgaben, wie Steuern, Zölle und Gebühren auf Transitgüter erheben und wachte intensiv darüber, daß die Verkehrsströme in ihrem Einflußbereich blieben und daß ihre Häfen den Umschlag besorgten. Nur so konnte sie sich diese sprudelnde Einnahmequelle erhalten. Das hatte zur Folge, daß weder Verbindungen zwischen Hamburg und Lübeck, noch Verbindungen aus ihrem Gebiet zu diesen beiden Freien Städten mit ihren großen Häfen genehmigt wurden.

Diese Politik hemmte die Entwicklung Schleswig-Holsteins, weil seine Eisenbahnen von 1844, dem Jahr der Eröffnung der Altona-Kieler Eisenbahn (Elmshorn-Glückstadt folgte ein Jahr später), bis 1866, dem Jahr der Eröffnung der Hamburg-Altonaer Verbindungsbahn, also 22 Jahre lang, isoliert blieben. Ein Anschluß an das südlich und westlich von Hamburg bereits vorhandene Streckennetz blieb also aus politischen Gründen vorläufig versperrt.

Private Eisenbahn-Gesellschaften

Überraschend ist für uns heute, daß sich in Schleswig – Holstein nur private Eisenbahn-Gesellschaften etablierten, wo doch die Deutsche Bahn AG, seit über 100 Jahren Staatsbahn, gerade erst mühsam privatisiert wurde.

Die Dänische Regierung vertrat den Standpunkt, daß es nicht staatliche Aufgabe und nicht ihr Risiko sein könne, Eisenbahnen zu bauen und zu betreiben. Daher erließ sie am 18. Mai 1840 durch ihre Eisenbahn-Kommission ein „Patent wegen Anlage von Eisenbahnen zwi-

schen Nord und Ostsee“, das den Eisenbahn-Unternehmen Vorzugsrechte einräumte. Sie erhielten das ausschließliche Recht, die gewünschte Linie einschl. eventueller Zweigbahnen zu bauen und zu betreiben, die Regierung verpflichtete sich, bis zu einem Viertel der Aktien zu übernehmen, fiskalische Grundstücke für den Bahnbau kostenlos zu überlassen und den Unternehmen div. Steuern und Abgaben zu erlassen. Darüberhinaus sollten die örtlichen Beamten den Bau von Eisenbahnen fördern, was z.B. dadurch geschah, daß diese die Kommunen zur Übernahme von Aktien ermunterten.

Anträge auf Bau und Betrieb von Eisenbahnen

Infolge dieser liberalen Gesetzgebung wurden der König und seine Königliche Eisenbahn-Kommission mit Anträgen überhäuft. Deren Flut war manchmal etwas unübersichtlich, weil vielerorts Kaufleute, Reeder, Kommunen und Kapitalgeber hofften, ihre Produkte auf neue Märkte zu bringen oder zusätzliche Umschlagsgüter auf ihre Häfen ziehen zu können. Kein Wunder, daß auch miteinander konkurrierende Anträge vorgelegt wurden!

Gegen solche Anträge hatten sich besonders die Glückstädter zu wehren, weil mehrmals versucht wurde, Stichbahnen nach Norden an ihrer Stadt vorbeizuführen.

Die Begründungen waren natürlich manchmal durch etwas vage Hoffnungen auch auf königliche Unterstützungen geprägt. Es gab aber auch wissenschaftlich fundierte Untersuchungen, wie die von Klenze aus Uetersen, der schleswig-holsteinische Eisenbahnprojekte mit dem Ergebnis untersuchte, daß eine Linie Altona – Glückstadt – Kiel die günstigste Lösung sei, und von Prof. Hansen aus Kiel, der das Verkehrsaufkommen zwischen Hamburg und Kiel analysierte und damit der Altona-Kieler Bahn in ihrer heutigen Linienführung zum Durchbruch verhalf.

Anschluß Glückstadts

Die Aussichten, Glückstadt an die Bahn anzuschließen, waren von Anfang an gut: die vorgelegten Begründungen waren für die damaligen Umstände tragfähig, die Beziehungen der führenden Persönlichkeiten nach Kopenhagen gut und die Neigung des Königshauses, die dänische Gründung Glückstadt zu unterstützen, noch vorhanden. Altona-Kiel war zweifellos wichtiger, aber schon als zweite Linie im Lande kam Elmshorn – Glückstadt dazu, damit waren die Verkehrsbeziehungen, die die beiden zitierten Herren für die Verbindung von Nord- und Ostsee empfohlen hatten, erfüllt. Die Qualität der weiteren Glückstädter Projekte zur Stärkung des Hafenumschlags und damit auch der

Bahn hat immerhin dazu geführt, daß sie nach 1864, nach dem Ende der Dänischen Herrschaft, unter Preußischer Verwaltung fortgesetzt wurden.

2. Eisenbahnplanungen für Glückstadt

Erste Eisenbahnen

Nachdem schon 1825 in England und 1835 in Bayern erste dampfgetriebene Eisenbahnen ihren Betrieb aufgenommen hatten, entstand überall der Wunsch nach einer Eisenbahn zur Verbesserung der eigenen Infrastruktur und damit der wirtschaftlichen Verhältnisse. Landesweite Netze wurden entworfen, u.a. von List, der allerdings unserem Land nördlich der Linie (Bremen-) Hamburg-Lübeck keine Eisenbahn zubilligte. Auch in Glückstadt fiel wegen der geschilderten unbefriedigenden Situation der Eisenbahngedanke auf fruchtbarsten Boden und fand im damaligen Stadtpräsidenten Lindenhau einen durchsetzungsstarken Förderer.

Von Glückstadt an die Ostsee

1836 schloß sich der Glückstädter Magistrat dem Vorschlag englischer Unternehmer an, eine Bahn von Neustadt an der Ostsee nach Altona zu bauen. Daran war die Hoffnung geknüpft, auch für Glückstadt einen Anschluß zu bekommen. Aber Kopenhagen lehnte ab, weil man einen Anschluß Lübecks von Neustadt aus befürchten mußte. Ein weiterer englischer Plan sah im Zusammenhang mit einem Ausbau des hiesigen Hafens vor, eine Bahn an die Ostseehäfen bis Königsberg zu bauen – ihm war das gleiche Schicksal beschieden.

Die Bahn von Glückstadt zur Ostsee sollte ursprünglich eine Brunel'sche Breitspurbahn werden mit einer Spurweite von 2,134 m, die in England verbreitet, in Deutschland aber nur in Baden anzutreffen war und an deren Planung der Eisenbahnpionier Max Maria von Weber, Sohn des berühmten Eutiner Komponisten, beteiligt war. Diese Spurweite fand jedoch keine Anwendung in Norddeutschland.

Die Diskussion um eine Nord-Ostseebahn bzw. eine Elbe-Ostseebahn ging weiter, und Glückstadt wollte nicht abseits stehen: Glückstadt mußte der westliche Endpunkt sein, hieß es, denn schließlich würden die Waren dann nicht mit Stader Zoll belegt, wie auf dem Weg nach Altona und der teure Eisenbahnbau im „gebirgigen“ Altona würde vermieden! Eine andere Denkschrift des Syndikus Klenze aus Uetersen propagiert nach umfangreichen Untersuchungen 1840 eine Linie von Hamburg und Altona über Glückstadt nach Kiel, „zur Beförderung des Welthandels!“ Das hatte durchaus einen realen Hinter-

grund, denn Versandungen der Elbe vor Wedel, Eisgang und Zoll könnten Glückstadt als Vorhafen, vielleicht sogar als Seehafen Altonas und Hamburgs empfehlen.

So wird dem Glückstädter Eisenbahn-Komitee schon am 27.10.1840 gestattet, das Terrain zwischen Kiel, Glückstadt und Altona untersuchen zu lassen. Den Auftrag dazu übernahm der englische Ingenieur Holmes. Bald darauf, am 5.1.1841, erhält das Altona-Kieler Eisenbahn-Komitee die „vorläufige Bewilligung behufs Anlegung einer Eisenbahn von Altona nach Kiel mit einer Zweigbahn nach Glückstadt“ Aktien zeichnen zu lassen. Eine Konzession wird in Aussicht gestellt. Am 7.1.1842 erhält auch das Glückstädter Eisenbahn-Komitee eine vorläufige Bewilligung Aktien zeichnen zu lassen für eine Eisenbahn nach Kiel bis zu einem Punkt, an dem sie mit der Altona-Kieler Bahn zusammentrifft. Weiterhin soll das Komitee für den Fall, daß das Altona-Kieler Aktienkapital nicht voll gezeichnet wird, die Konzession erhalten für die Strecke Glückstadt-Kiel mit einem Abzweig nach Altona.

Am 5.3.1842 schließlich erhält das Glückstädter Eisenbahn-Komitee die vorläufige Bewilligung, für die Strecke von Glückstadt nach Kiel Aktien zeichnen zu lassen.

Eine etwas unübersichtliche Lage hatte sich entwickelt! Vermutlich fühlte der König sich nun selbst gefordert, einzugreifen: in einem persönlichen Vermerk vom 18.3.1842 an seine Eisenbahn-Commission empfahl er, die Komites Glückstadt-Kiel und Altona-Kiel „sollen sich vereinbaren“ zu einem einzigen Plan. Die Commission solle das Weitere regeln. Die Commission konnte aber nichts mehr regeln, denn am 28.6.1842 erteilte der König – wohl etwas spontan – dem Altona-Kieler Eisenbahn-Komitee die Konzession für die Strecke von Altona nach Kiel, wofür die sich sofort untertänigst, ergebenst und herzlich bedankte!

Die Erklärung für die Spontaneität gab die Königliche Eisenbahn-commission: die Bahn sollte den Namen des Königs tragen.

War Glückstadt wirklich so nahe am Ziel, Ausgangspunkt für 2 Strecken, nach Altona und nach Kiel zu werden? Und was wäre dann aus Stadt und Hafen geworden? Der heutige Weltverkehr wäre wohl längst darüber hinweggegangen und hätte Glückstadt links liegen lassen. Wir sollten nachträglich noch froh sein über die königliche Eile!

Glückstadt – Elmshorn

In Glückstadt erkannte man, daß eigene Träume über eine Bahn von hier nach Kiel nun aussichtslos waren und gründete am 26.12.1843 ein Eisenbahn-Komitee zum Anschluß einer Zweigbahn an die Altona-Kieler – Eisenbahn. Daraus wurde am 29.3.1844 nach allerhöchster Genehmigung die Elmshorn-Glückstädter Eisenbahn-Gesellschaft, lt.

Statut „zum Bau und Betrieb einer Eisenbahn, welche mit einer Pferdebahn längs des Glückstädter Hafens beginnend, von Glückstadt nach Elmshorn führt“. Die Konzession erfolgte am 26.7.1844. Zum Bahnbau wurden Aktien ausgegeben, die besser als erwartet gezeichnet wurden. Der Dänische Gesandte war davon sehr angetan, hegte schon Gewinnerwartungen und schrieb:

„Der schnelle wie erwünschte Abgang der Glückstädter Eisenbahn Aktien macht die Beantwortung der an mich in dem geehrten Schreiben Einer hochlöblichen Committee vom 25ten d.M. für den entgegengesetzten Fall gerichtete Frage überflüssig.“

Ich erlaube mir meinerseits dagegen die ergebenste Frage, welche Verbesserungen des Glückstädter Hafens zu erwarten stehen? Es werden mir in dieser Beziehung häufig Fragen gestellt und ich hege die Überzeugung, daß der künftige Cours der Aktien wesentlich von dem Maß solcher Verbesserungen abhängen wird. Ich brauche kaum zu versichern, daß es mir zum wahren Vergnügen gereichen wird, zur Förderung des so interessanten vaterländischen Unternehmens welches Eine hochlöbliche Eisenbahn Committee bezweckt nach Kräften mitzuwirken.“

Königl. Dänische Gesandtschaft zu Hamburg

Den 27. Februar 1844

Bille“

Das war ein deutlicher Hinweis auf die Verknüpfung von Hafen und Eisenbahn. Der Hafen war auszubauen, um der Bahn Umschlagsgüter zu bringen, und die Eisenbahn hatte die Umschlagskapazität des Hafens auszulasten!

Mit der nun erreichten Genehmigung und Konzession war die heutige Gestalt der Streckenführung festgelegt. Die Glückstadt-Elmshorner Eisenbahn-Gesellschaft konnte ihre Zweigbahn am 20.7.1845 eröffnen, nachdem der Königliche Eisenbahn-Commissär Baron von Heinze und der Ingenieur-Capitän v. Jeß ihre Inspektion und Abnahme abgeschlossen hatten. In der Glückstädter Fortuna vom 30.7.1845 lesen wir:

„Glückstadt den 30. Juli 1845: Am Einweihungstage der Glückstadt-Elmshorner Eisenbahn Donnerstag den 31sten Juli, Tanzmusik mit vollständig besetztem Orchester bei P. Schinkel. Entree für Herren 8 B, für Damen 6 B. Anfang 3 Uhr. Der Eintritt in Jacken kann nicht gestattet werden.“ Und weiter:

„.....Tanzmusik im Fransen Garten. Entree für Herren 5 B, für Damen 4 B, wofür ein Getränk gereicht wird.“ Die Glückstädter konnten (damals schon) feiern!

Am 2. August 1845 schreibt die Zeitung: „Glückstadt den 1. August.

Am gestrigen Tage ist die Glückstadt- Elmshorner Eisenbahn, die bereits vor länger als acht Tagen eröffnet wurde, feierlich eingeweiht worden. Des Morgens zwischen 10 und 11 Uhr setzte sich der aus

einer stattlichen Reihe von elf Wagen bestehende Festzug unter dem Donner der auf dem hiesigen Bahnhofe und der Rhinbrücke aufgepflanzten Kanonen in Bewegung. Nach einer nicht eben raschen Fahrt kam der Zug, die Festcommittee und die Glückstädter Militärmusik an der Spitze, auf dem mit Guirlanden, Fahnen und Ehrenbogen decorierten Bahnhof in Elmshorn an.“

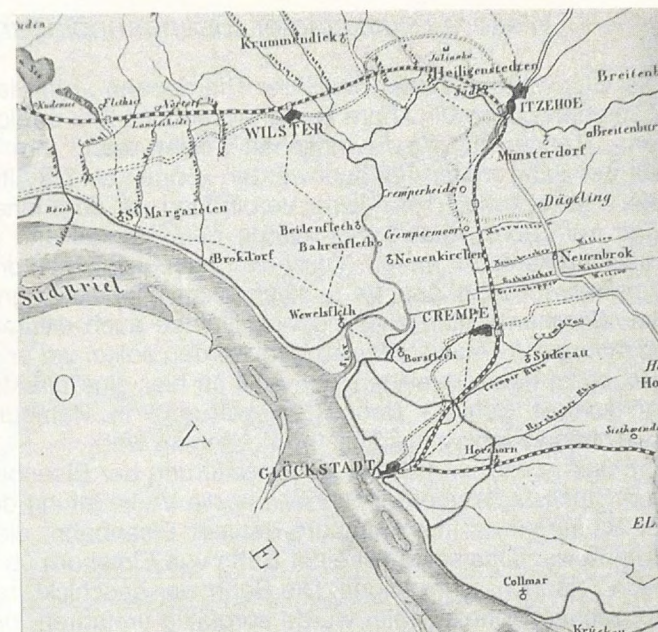
Glückstadt - Itzehoe

Doch es drohte neues Ungemach: Die Bauarbeiten der Zweigbahn standen kurz vor dem Abschluß, und ein Glückstadt-Heider Eisenbahn-Komite hatte schon die Erlaubnis erhalten, Aktien zeichnen zu lassen, da starteten die Itzehoer einen Versuch, ihre Stadt mit einer eigenen Zweigbahn in Hackelshörn an die Altona-Kieler Eisenbahn anzubinden oder sogar am Camerlander Deich bei Siethwende an die Elmshorn-Glückstädter Eisenbahn! Die Glückstädter erkannten sofort, daß sie ins Abseits geraten würden, wenn der künftige Nord-Süd-Verkehr der Westküste an Ihnen vorbeiging und wandten sich mit guten Argumenten in einem Schreiben vom 15.3.1844 dagegen, Elmshorn und Kellinghusen schlossen sich an. Auch in Kopenhagen erkannte man, daß zwei Zweigbahnen nicht lebensfähig sein würden und entschied noch einmal zugunsten von Glückstadt: das Glückstadt-Heider Eisenbahn-Komite erhielt die Erlaubnis, mit Vorarbeiten an der Strecke Glückstadt-Itzehoe-Wilster-Meldorf-Heide zu beginnen. 1848 lag auch der Bauplan vor, aber das Projekt ließ sich, wahrscheinlich wegen der aufziehenden deutsch-dänischen Auseinandersetzungen noch nicht realisieren, es scheiterte „an der Ungunst der Zeitverhältnisse“.

Die Itzehoer drängten weiterhin auf einen Anschluß. Das Glückstädter Komite wandte sich an den Magistrat „.....mit keinem geringeren Ansinnen als mit der Aufforderung, daß die Stadtkollegien beschließen mögen, bei der eröffneten Aktienzeichnung für die Eisenbahnanlage von hier nach Itzehoe, Namens und für Rechnung der hiesigen Commune mit allen derselben zustehenden Kräften, jedenfalls mit 600 Aktien sich zu beteiligen ..“

Auch die Glückstadt-Elmshorner Eisenbahngesellschaft hatte aus wirtschaftlichen Gründen großes Interesse daran, ihre Bahn zu verlängern. Der erhoffte finanzielle Erfolg hatte sich nämlich nicht eingestellt. Die Baukosten waren hauptsächlich wegen Grunderwerbs, der auch schon für das spätere 2.Streckengleis erfolgte, und wegen der Entschädigungen dafür höher als eingeplant und die Einnahmen geringer als erhofft. Mehrfach mußte die Gesellschaft „zur Regulierung ihrer finanziellen Verhältnisse“ Anleihen bei der Stadt machen. 1849 war „ihr Fortbestand in Frage gestellt“: sie hatte allein von der Stadt

Trassenverlauf
von und
nach Glückstadt



mittlererweile 120000 Mark Curant aufgenommen, Dividende wurde kaum gezahlt, vermögende und wohlwollende Aktionäre ließen sie und die Zinsen unkündbar stehen. Die Bahn mit ihrem gesamten Zubehör war verpfändet, ein „kümmerliches Fortvegetieren“ stand in Aussicht! Die Stadt sah sich gezwungen zu helfen, denn die Bahn war nach dem Hafen inzwischen ihre wertvollste Infrastruktur geworden. So gab sie sich notgedrungen mit der Aussage der Bahn zufrieden, daß sie künftig mit Gewinn abschließen würde.

Der Bahnbau von Glückstadt nach Itzehoe wurde 1856 genehmigt, und man schloß einen Vertrag über den Anschluß der neuen Bahnlinie an den bestehenden Glückstädter Bahnhof, der dazu erweitert werden mußte. Die Kosten für zwei neue Nebengleise, die Verlängerung der Perrons und eine zusätzliche Wagenremise mußte natürlich die Glückstadt-Itzehoer Bahngesellschaft tragen.

Diese Erweiterungsabsicht hätte dazu geführt, daß die durchgehenden Züge „Kopf machen“ mußten – so bezeichnen Eisenbahner das Wenden von Zügen – , was höchst unerwünscht ist, weil es mit umfangreicheren Gleisanlagen und mit zusätzlichem Zeitverlust verbunden ist.

Noch rechtzeitig rückte man von diesem Plan ab und baute statt dessen einen neuen Bahnhof an heutiger Stelle als sog, Durchgangsbahnhof. Strecke und Bahnhof wurden 1857 eröffnet.

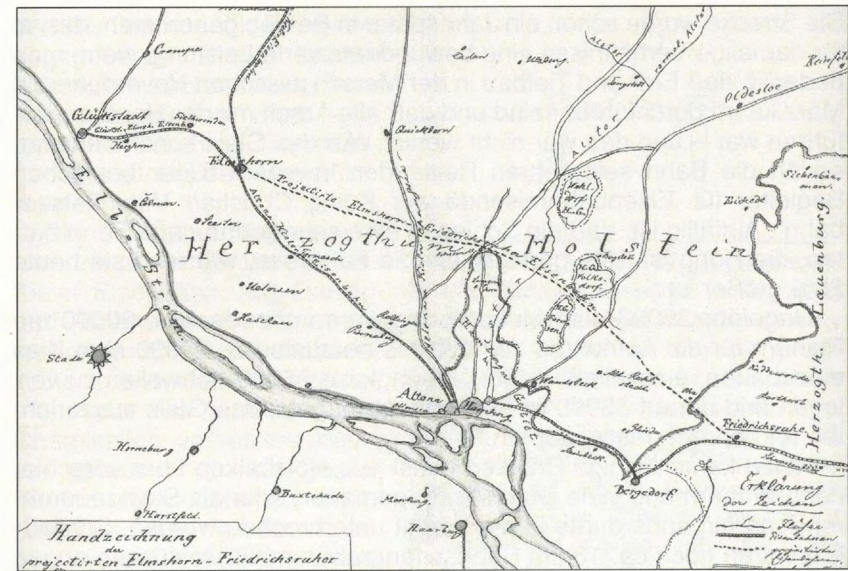
Weitere Glückstädter Eisenbahnplanungen

Die Glückstädter hatten mit ihrer Pferdebahn vom Hafen und ihrer Zweigbahn nach Elmshorn ihr naheliegendes Ziel erreicht, aber Kapitäne, Reeder und Kaufmannschaft wollten mehr! Ihre Waren sollten auf der Bahn weiter versandt werden können als bis Altona oder Kiel. Sie wollten schon 1847 „eine Verbindung mit dem inneren Deutschland ins Leben rufen“, das „würde dem Handel und der Wohlfahrt Glückstadts einen neuen Aufschwung geben“. Die Altona-Hamburger Verbindungsbahn gab es ja noch nicht. Der Hintergrund war, daß der Warenumsatz zum eigenen Nutzen auch diesmal wieder von Hamburg auf Glückstadt gezogen werden sollte, wo er einfacher und billiger zu bewerkstelligen war, weil es hier eine direkte Umschlagsmöglichkeit Schiff - Bahn gab, während in Hamburg immer ein Zwischenumschlag auf Schuten notwendig war.

Flugs wurde ein Comité zur Erweiterung der Eisenbahnverbindungen Glückstadts gegründet: Ziel war die Verknüpfung des Glückstädter Bahnhofs mit der Hamburg-Berliner Eisenbahn, die seit 1846 in Betrieb war. Das sollte mit einer Bahn von Elmshorn über Harksheide nach Friedrichsruh erfolgen. Die Bahn war geschickt trassiert: Hamburgisches Hoheitsgebiet wurde sorgfältig umfahren, um Hamburger Widerspruch zu umgehen! Man erhielt Unterstützung von Verwaltung und Handelshäusern in Leipzig und Dresden, nur die Kopenhagener Politik war aus bekannten Gründen wieder dagegen, und so wurde ein Antrag auf Beginn von Vorarbeiten im Herzogtum Lauenburg, auf dessen Gebiet nur wenige Kilometer der neuen Bahn gelegen hätten, 1851 kurzerhand abgelehnt.

Damit hatte man sich abzufinden. Neue Pläne tauchten erst wieder auf, als Holstein bereits Preußische Provinz war: Teil der Hafenerweiterungspläne von 1877 war eine Bahnlinie von Elmshorn über Barmstedt und Oldesloe nach Lübeck, das bereits Zustimmung signalisiert hatte. Für die Elmshorn-Barmstedt-Oldesloer Eisenbahn war es jedoch noch zu früh, erst 1907 kam sie dazu. 1967 – das erinnere ich als damaliger Bahnhofsvorsteher von Bad Oldesloe – verkehrten noch täglich 2 – 4 Güterzüge mit Wagen zwischen dem Lübecker Bereich und der Westküste, ganz unberechtigt war der damalige Wunsch wohl doch nicht gewesen.

Ein letztes Projekt tauchte im Jahr 1900 und nochmals 1908 auf, als Privatfirmen Voruntersuchungen für eine normalspurige Kleinbahn – fast in Luftlinie – von Altona nach Brunsbüttel über Wedel, Uetersen, Kollmar, Glückstadt, Borsfleth und St. Margarethen beantragten – eine wenig durchdachte, kaum durchführbare Planung. Das meinte auch das Ministerium der Öffentlichen Arbeiten: es hat ein Bedürfnis für die Bahn verneint und für möglicherweise entstehende örtliche Verkehrs-



Handzeichnung der projectierten Elmshorn-Friedrichsruher Eisenbahnlinie.

aufkommen die Anlage von Stichbahnen von der Staatsbahn für richtiger gehalten.

Überregionale Bedeutung hat der Glückstädter Bahnhof also trotz aller Eisenbahnprojekte nicht erreichen können, die Planungen sind schließlich auf andere Weise und ohne Glückstädter Beteiligung erfüllt worden: 1866 wurde die Verbindungsbahn zwischen Altona und Hamburg eröffnet, damit standen die sehnlichst erwünschten Verbindungen nach Lübeck und weiteren Ostseehäfen sowie ins „Innere Deutschlands“ ohne eigenes Zutun zur Verfügung.

Der Reisende, der die Marschbahn über Glückstadt hinaus benutzt, muß allerdings bis heute eine Art „Zoll“ vor Glückstadt entrichten, er muß zwischen Elmshorn und Itzehoe rd. 13 km Umweg bezahlen, weil die Glückstädter unbedingt einen eigenen Bahnanschluß haben wollten!

3. Bau der Bahnanlagen

Streckenbau

Die Gesellschaft hatte genaue Pläne mit Angaben über die Lage der Bahn, ihre Bauwerke und sonstige Anlagen und in Anspruch zu nehmende Grundstücke vorzulegen. Diese Pläne, die leider nicht mehr auffindbar sind, wurden mit der Konzession am 26.7.1844 genehmigt.

Die Strecke wurde schon ein Jahr später in Betrieb genommen, das ist für damalige Verhältnisse eine bewundernswerte Leistung, wenn man bedenkt, daß Erd- und Tiefbau in der Marsch zwischen November und März kaum durchführbar sind und daß alle Arbeit mit der Hand auszuführen war – und das war nicht wenig! Wie das Gleis konstruiert war, erklärt die Bahn selbst ihren Reisenden in einem "Unentbehrlichen Begleiter für Eisenbahnreisende auf König Christian VIII. Ostseebahn". Auffällig ist, daß die Schienen eine sehr gedrungene Form hatten, die Höhe ist 15% geringer als die Fußbreite, während sie heute 20% größer ist.

Ungefähr 25000 cbm Mutterboden waren abzudecken, 90000 qm Planum für die Aufnahme des Gleises herzustellen, 20000 cbm Kies einzubauen, einschließlich der Nebengleise 25000 Schwellen zu verlegen und darauf 35000 m Schienen zu nageln, das Gleis auszurichten und endlich festzustopfen.

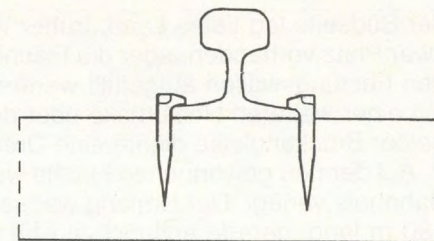
Hinzu kamen einige Brücken meist aus Holzbalken über verschiedene Wäldern und viele Durchlässe, gemauert oder als Steinzeugrohre, denn nirgends durfte ja die Vorflut unterbrochen werden. Schließlich waren noch ca. 18 km Bahnseitengräben mit Anschlüssen an die Verbandsgräben auszuheben und viele Wegübergänge und Einfriedigungen herzustellen.

Der Bahnbau ist wahrscheinlich an verschiedenen Stellen zeitgleich begonnen und das Gleis von Elmshorn und von Glückstadt vorgestreckt worden, das war die schnellste Bauweise. Die Altona-Kieler Eisenbahn-Gesellschaft hat ihre Aktionäre regelmäßig über den Baufortschritt informiert und Angaben gemacht über die eingesetzten Arbeitskräfte. Wenn man diese Zahlen auf unsere Baustelle überträgt und dabei die unterschiedlichen topographischen und geologischen Verhältnisse berücksichtigt, müßten etwa 400 bis 500 Arbeiter mit einigen Hundert Schiebkarren hier tätig gewesen sein, vermutlich „Monarchen“, die Erfahrungen von dort mitbrachten. Viele „Ausländer“ waren darunter, die meisten aus Preußen und Schlesien. Man konnte auf deren Arbeitskraft und Erfahrungen nicht verzichten, achtete aber sehr darauf, daß sie gültige Pässe hatten. Andernfalls wäre zu befürchten gewesen, daß ihre Heimatländer sie nicht wieder aufgenommen hätten, sodaß sie dem hiesigen Armenwesen zur Last fallen würden.

Das Eisenbahnwesen jener Tage war weitgehend von England beeinflusst, das Know-how kam von dort, repräsentiert von englischen Ingenieuren, die bei Vermessung und Bahnbau halfen oder als Unternehmer auftraten. Bei den guten Verbindungen über den Glückstädter Hafen nach England könnten Schienen und Verbindungsmittel aus England stammen, wie es für die Altona-Kieler-, die Südschleswigsche Eisenbahn und auch für die Strecke Harburg - Lüneburg nachgewie-

sen ist. Die in engl. Einheiten angegebenen Maße deuten jedenfalls auch darauf hin. Teilweise dürften auch gebrauchte Schienen für untergeordnete Gleise eingeführt worden sein.

Die Schwellen dürften, wie ein Jahr zuvor bei der Altona-Kieler Eisenbahn, aus Danzig und Bremervörde stammen, weil es in Schleswig-Holstein keine preiswerten Harthölzer mehr gab. Sie wurden in mit Chemikalien versetztes Wasser getaucht, um sie gegen Fäulnis und Insekten zu schützen. Das Gleis und der Unterbau waren viel leichter und einfacher als heute, die Achslasten der Fahrzeuge lagen bei 6 – 8 t gegenüber heute bis zu 22,5 t, deshalb hatten die Schienen nur ein Gewicht von ca. 25 kg/m gegenüber 64 kg/m heute. Die Weichen waren noch nicht ausgereift, sie waren noch nicht verschleißbar, sondern wurden durch Steingewichte an den Stellhebeln in ihrer Endlage gehalten.



Der Oberbau der Bahn ist auf gleiche Weise in allen Sectionen ausgeführt worden, wobei die Erfahrungen, die man bei Anlagen anderer Bahnen Deutschlands und Englands gemacht hat, weislich benutzt sind. Es ruhen nämlich überall gewälzte Schienen von 2½ Zoll oberer, 3½ Zoll unterer Breite, einer Höhe von 3½ Zoll engl., (das Jahr ist 56–58 Pfund schwer) unmittelbar auf eigenen Querschwellen, die 2½ bis 3 Fuß im Mittel von einander auf ein fortlaufendes Kiesbett gelegt sind. Wo 2 Schienen zusammenstoßen, liegen eiserne Verbindungsplatten, durch welche zugleich die Befestigungs-Nägeln gehen. Die Vorzüge dieser Art des Oberbaues bestehen besonders darin, daß er mit Leichtigkeit gelegt werden kann, daß er von großer Dauer ist, und daß er mit geringerem Kostenaufwande erhalten und repariert werden kann.

Bau des ersten Bahnhofs

Die Bahn sollte als Pferdebahn längs des Glückstädter Hafens und weiter mit Lokomotiven nach Elmshorn geführt werden. Da die wesentlichen Hafenumschlagsanlagen auf dessen Nordseite lagen, mußte die Bahn dort entlang bis zum Schleusenberg verlegt werden, auf dem sie zur Durchfahrt eine neue Stöpe bekam.

Der Rhin mündete noch in den Hafen durch zwei „Schleusen“, eigentlich Docktore, unter dem Schleusenberg, den wir uns etwa im Verlauf der Stadtstraße an der Hafenwurzel vorzustellen haben. Vom Rhin zweigte das Fleet ab Richtung Marktplatz, es war noch schiffbar. Das Hafengleis kreuzte das Fleet mit einer hölzernen Eisenbahnbrücke. Auf der Nordseite des Rhin lag städtische Bebauung mit der Gerberei. Für den Bahnhof war dort nicht genug Platz vorhanden. Auf

der Südseite lag tiefes Land, früher Wasserfläche des Rhin. Hier war zwar Platz vorhanden, aber die Fläche mußte erst mit Erdmaterial aus den Festungswällen aufgefüllt werden. Dorthin wurde das Hafengleis mit einer weiteren Holzbrücke über den Rhin geführt. Zur Verbindung beider Brückengleise diente eine Drehscheibe.

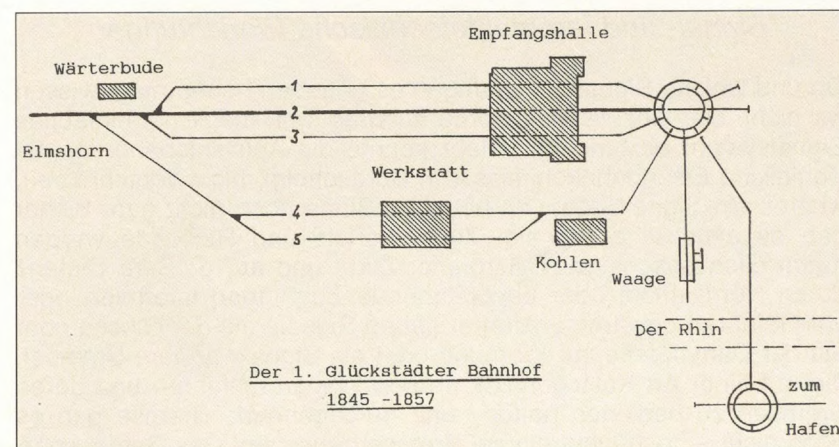
Auf der neu gewonnenen Fläche wurden dann die Gleisanlagen des Bahnhofs verlegt. Der Umfang war sehr bescheiden: 3 Gleise, je etwa 180 m lang, gerade ausreichend für den Zugverkehr und Rangierarbeiten, und 2 Gleise für die Behandlung von Lokomotiven.

Das Empfangsgebäude ist etwas großzügiger ausgefallen. Eine in Ost-West-Richtung offene Halle, etwa 18 m breit und 35 m lang, überspannte 3 Gleise. An den äußeren lagen die beiden Perrons, etwa 1 m hoch, damit die Reisenden bequem einsteigen und auch Equipagen verladen werden konnten. Anzunehmen ist aber, daß nur Bahnsteig 1 regelmäßig als Bahnsteig benutzt wurde. Da nur ein Zug fahrplanmäßig zwischen Elmshorn und Glückstadt pendelte, standen immer 2 Gleise für Wagen zum und vom Hafen zur Verfügung. Beiderseits der Halle lagen Anbauten, der südliche mit Einrichtungen für das Publikum, wie Fahrkartenschalter, Warteraum und Restaurationsräume, der nördliche für die Güterabfertigung. In den Büroräumen könnte auch die Direktion residiert haben. In turmartigen Obergeschossen über beiden Anbauten waren Wohnungen für Bahnbeamte.

Nördlich des Empfangsgebäudes lag ein kleiner Loksuppen mit 2 Ausschlack- und Arbeitsgruben, einer Werkstatt und Personalräumen. Dort erhielten die Loks auch Wasser mit einer Handpumpe aus einem Brunnen. In einem weiteren Schuppen wurde Koks für die Lokomotivfeuerung und für die Gebäudeheizung bereitgehalten.

Die 3 Hallengleise und die beiden Lokomotivgleise endeten an einer Drehscheibe vor dem Bahnhofsgebäude. Dort wendete die Lokomotive nach der Ankunft des Zuges, denn auf der Rückfahrt mußte sie wieder vorwärts fahren. An die Drehscheibe waren weiter ein Gleis mit einer Waage, 2 kurze Gleise zum kurzfristigen Abstellen von Wagen und das Hafengleis angeschlossen. Drehscheiben waren zu der Zeit weit verbreitet, weil über sie ohne großen Platzbedarf für Weichen viele Gleise erreichbar waren und weil damals der hohe Zeit- und Personalaufwand für das Drehen der Wagen nicht als unwirtschaftlich empfunden wurde. Für den Rangierbetrieb auf dem Bahnhof standen Pferde bereit.

Die Züge waren sog. „gemischte Züge“, die Güter- und Personenwagen beförderten. Kam ein Zug aus Elmshorn, fuhr die Lokomotive so weit, daß die an der Zugspitze laufenden Personenwagen am Bahnsteig in Gleis 1 in der Halle hielten. Die Lokomotive wurde dann abgekuppelt und auf der Drehscheibe gedreht. Dann fuhr sie Richtung Wärterbude und brachte die Güterwagen von Gleis 1 nach Gleis 2,



von wo aus diese mit Pferden über die Drehscheiben zum Hafen gezogen wurden. Wagen vom Hafen kamen nach Gleis 3 und wurden dann von der Lokomotive an die Spitze des Zuges nach Elmshorn rangiert.

Auf zeitgenössischen Bildern sind der Bahnhof und die zugehörigen Gebäude gut zu erkennen. Originalpläne der Gleisanlagen sind nicht auffindbar, jedoch ist eine Kopie, sogar mit Maßstabsangabe, vorhanden, aus der die zeitgenössischen handschriftlichen Eintragungen entfernt und durch ein modernes Schriftbild ersetzt wurden. Dadurch hat sie ihren Reiz verloren und wird hier durch eine Prinzipskizze ersetzt.

Als die Bahn nach Itzehoe verlängert werden sollte, hätte der Bahnhof, wie bereits geschildert, erweitert werden müssen. Das wäre an dieser Stelle unsinnig gewesen, und so wurde Glückstadts zweiter Bahnhof gebaut, der erste abgerissen. Das Gelände wurde 1859 an den Gärtnermeister Ehlers verkauft, der, wie wir an einem Stadtplan von 1898 sehen, dort seine Gärtnerei angelegt und betrieben hat. Für den Weg durch seinen Betrieb hat er offensichtlich das Kiesplanum der Bahn genutzt. Ein weiterer Teil der Bahnhofsfäche ging damals in das Eigentum der Stadt über. Auf dem Gelände der Gärtnerei nahmen im Jahre 1900 die „Norddeutsche vereinigte chemische Fabriken Glückstadt AG“ ihren Betrieb auf.

Reste alter Bahnanlagen gibt es dort heute nicht mehr.

Heute wäre das alte Bahnhofsgelände im Winkel zwischen der Christian IV- Straße und dem Rhin zu suchen, die große Drehscheibe vor dem Bahnhof läge heute im äußeren Kreisel der Stadtstraße. Dies ist ein historischer Punkt, an dem auf die Eisenbahn hingewiesen und zugleich an die Glückstadt-Elmshorner Eisenbahn-Gesellschaft erinnert werden sollte!

Signal- und fernmeldetechnische Einrichtungen

Ob und welche Signaleinrichtungen es gegeben haben mag, wissen wir nicht. Der Gesellschaft wurde auferlegt, ein möglichst einfaches Signalsystem einzurichten. Mehr konnte die Aufsichtsbehörde, der Königliche Eisenbahnkommissar in Bordesholm, nicht vorschreiben, weil es ein Signalsystem im heutigen Sinne noch nicht gab. Sicher gab es akustische Signale: Zugpersonale und Reisende wurden durch Glockenschläge, Trillerpfeife, Zuruf und auf größere Distanz durch Hornsignale über bevorstehende Zugfahrten informiert oder vor Gefahren gewarnt. Lokführer gaben Signale mit der Glocke oder mit der Dampfpfeife zur Warnung oder als Signale an ihre Bremsen, die auf einer Art Kutscherbock an den Wagen mitfuhren und deren Bremsen zu bedienen hatten, eine durchgehende Bremse gab es noch nicht – noch nicht einmal Bremserhäuschen! Das Betriebspersonal führte auch kleine Flaggen mit sich, um damit Signale geben zu können. Z.B. das Signal „Alles Richtig“: „Strammstehen des Wärters mit waagrecht festgehaltener Fahne“ oder „Halt“: „Der Bahnwärter schwenkt anhaltend die Fahne“. Die Wärter waren an der Strecke in einem Abstand von 300 Ruthen, also 1400 m, zu postieren. Die Züge fuhren auf Sicht und konnten so bei Gefahr angehalten werden.

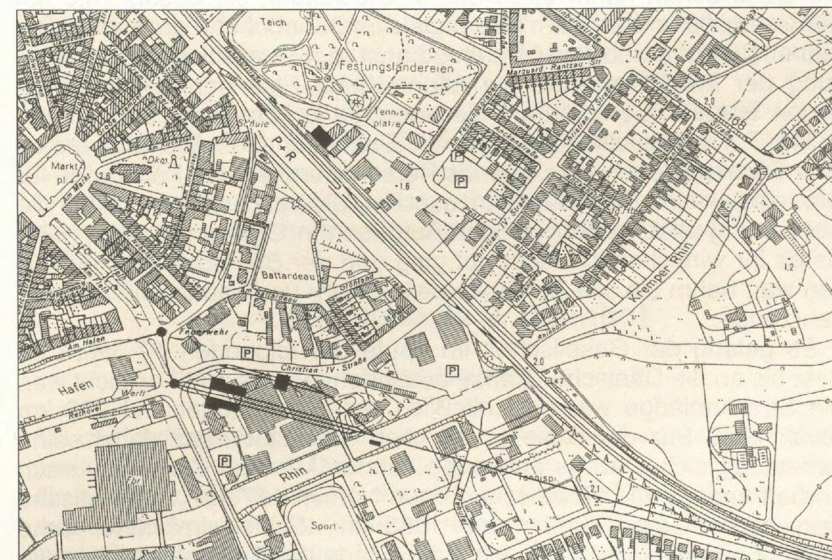
In unserem 1. Bahnhof gab es an der ersten Weiche eine „Wärterbude“, dort hielt sich der Weichenwärter während der Zug- und Rangierfahrten auf. Er hatte die Verantwortung für die richtige Weichenstellung, sah den ankommenden Zug als erster und informierte seine Kollegen durch ein Hornsignal.

Für die Sicherheit stand in erster Linie der Fahrplan, die richtiggehende Uhr war daher das wichtigste „Werkzeug“ der Eisenbahner, Vorgesetzte hatten die Uhren ihres Personals zu kontrollieren! Die „Eisenbahnzeit“ wurde vom Altonaer Observatorium übermittelt, die „Ortszeit“ galt für alles übrige, denn die Mitteleuropäische Zeit war längst noch nicht erfunden! Nun, für Glückstadt hatte das kaum Bedeutung, weil sich die Zeiten kaum unterschieden und weil zudem die Abfahr- und Ankunftszeiten in Viertelstundenschritten, und nicht wie heute, in Minuten angegeben wurden.

In der Zeit des Bahnbaus Glückstadt-Elmshorn entstanden die ersten Telegraphen-Linien, wie 1846 zwischen Cuxhaven und Hamburg, mit Masten im 1-km-Abstand, an denen, nach dem Vorbild der Schifffahrt, Körbe in verschiedenen Größen, Formen und Höhen gesetzt wurden, um Nachrichten zu übertragen. Daraus entwickelten sich die ersten Signale der Bahn! 1842 gab es in England erste elektrische Telegraphen zur Zeichen- und Sprachübertragung. Für die Bahn war das Morsealphabet besonders wichtig, damit konnte man



Der 1. Glückstädter Bahnhof im historischen Umfeld



Der 1. Glückstädter Bahnhof, projiziert in den aktuellen Stadtplan

einen sicheren Uhrenvergleich vornehmen und sich über das Freisein der Strecke für den nächsten Zug verständigen. Im Morseapparat wurden die Zugmeldungen ausgedruckt und waren lesbar – und nachlesbar im Falle von Unregelmäßigkeiten! In einer späteren Ergänzung zu unserem ersten Bahnplan findet sich ein Hinweis auf eine an Masten befestigte 4-Draht-Leitung, je 2 für Sprache und Morsezeichen. Die Altona-Kieler Eisenbahn hatte solche Leitungen 1851 auf ihrer Strecke eingeführt und, da sie den Betrieb auf unserer Bahn führte, wahrscheinlich auch hier. Die Holsteiner Bahnen waren recht modern!

In späteren Bildern sieht man am 2.Bahnhofsgebäude ganze Telegraphenbäume mit vielen, vielen Leitungen. Unter diesen waren immer 2 Zugmeldeleitungen ausschließlich für die Sicherheit des Zugverkehrs bestimmt. Heute sind alle Leitungen – soweit der Funkverkehr noch nicht Einzug gehalten hat – unter der Erde verschwunden.

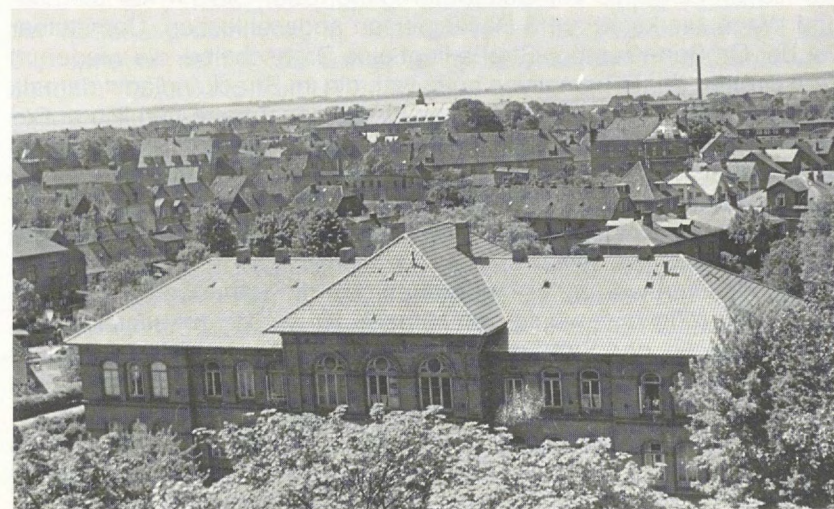
An dieser Stelle sei vorweggenommen, daß es im 3. Glückstädter Empfangsgebäude eine zentrale "BASA" gab, eine 'Bahneigene Automatische Selbstwahl-Anlage' für betriebsinterne Gespräche an der ganzen Westküste. Die Verbindung der Gesprächsteilnehmer erfolgte hier schon automatisch über Ortskennzahlen, als bei der Post noch das Fräulein vom Amt tätig war.

Die Glückstadt-Elmshorner Eisenbahn-Gesellschaft

Die Gesellschaft nahm ihren Sitz in Glückstadt, sie besaß 16,6 km Streckengleis und rd. 3 km Nebengleis im Bahnhof und am Hafen. Die Betriebsführung und den Verkehrsdienst, d.h. Aquisition und Abrechnung der Frachten, hatte die Altona-Kieler Eisenbahn-Gesellschaft gegen Entgelt übernommen, die auch die Lokomotiven und Wagen stellte. Für die Glückstadt-Elmshorner Eisenbahn-Gesellschaft wäre es unrentabel gewesen, hier eigenes Personal und eigene Fahrzeuge für ihre relativ kleine Eisenbahn einzusetzen. Sie beschränkte sich auf die Ausführung aller bautechnischen Aufgaben in Eigenregie. Erst 1863, als es ihr wirtschaftlich recht gut ging und der Betrieb größer geworden war, nahm sie alle Aufgaben selbst wahr und kaufte auch eigene Fahrzeuge.

Es gelang der Gesellschaft im Laufe der folgenden 40 Jahre ihr Netz bis an die Dänische Grenze auszudehnen, die 1887 erreicht war. Die Streckenlänge war einschließlich der Zweigbahnen auf 238 km gewachsen. Sitz der Gesellschaft blieb Glückstadt, das damit seine Bedeutung sicher etwas aufwerten konnte. Mit dem Weiterbau nach Norden änderte die Gesellschaft ihren Namen 1879 in „Holsteinische Marschbahn-Gesellschaft“ und 1888 in „Schleswig-Holsteinische Marschbahn-Gesellschaft“. Sie hatte Bedeutendes geleistet für die Westküste und war ein bedeutendes Wirtschaftsunternehmen in

Glückstadt. 1890 bezog sie ein neues, eigenes Direktionsgebäude in der heutigen Bohnstraße direkt an den Gleisen, das bis 1967 Sitz eines Eisenbahn-Betriebsamtes war und dann verkauft wurde.



Direktionsgebäude der Schleswig-Holsteinischen Marschbahn-Gesellschaft in Glückstadt

Hier sei an den Dachstuhlbrand gleich nach dem Kriege erinnert: das große Haus war bis unters Dach mit Vertriebenen belegt, als ein "Kanonenofen" Feuer auslöste. Zeitzeugen berichteten, die Feuerwehr sei schnell zur Stelle gewesen, die Strecke schnell gesperrt worden, Schläuche schnell über die Gleise zum Anlagenteich ausgelegt worden. Die Löscharbeiten hätten dann ebenso schnell wieder unterbrochen werden müssen, weil ein Sonderzug der damaligen Besatzungsmacht durchfahren sollte, der unter keinen Umständen aufgehalten werden durfte.

4. Glückstadts 2. Bahnhof

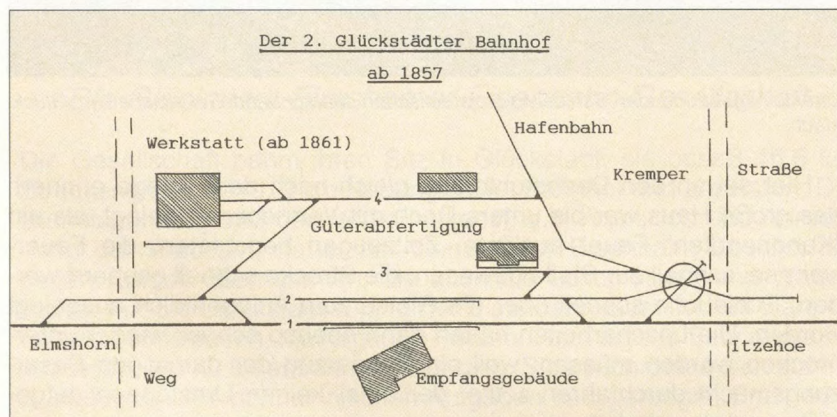
Gleisanlagen

Mit der Verlängerung der Strecke nach Itzehoe 1857 erhielt Glückstadt einen neuen Bahnhof. Die Festungsanlagen waren beseitigt, so stand Gelände dort zur Verfügung, wo sich der Bahnhof heute noch befindet: eingengt zwischen der Großen-Kremper-Straße und einem namenlosen Weg, später Rhinstraße und dann Christian IV-Straße, und zwischen der ehemaligen Bastion „Hinter der Justice“ und dem Bartadeau.

In gewohnter Bescheidenheit hat der Bahnhof wiederum 3 Gleise für den Zugverkehr, 2 für durchgehende, eines für endende Züge. Gleis 4 dient zu Rangierzwecken. An diesem und am Gleis 3 liegt jeweils ein Gebäude der Güterabfertigung. Über Gleis 4 war die Lok- und Wagenwerkstatt mit 3 Hallengleisen angeschlossen. Unmittelbar vor der Großen-Kremper-Straße liegt eine Drehscheibe, die wiederum zum Drehen der Lokomotiven nötig war, die im Streckendienst damals nicht rückwärts fahren durften. Das Lokpersonal hatte nämlich außer einer Windschutzwand noch keinerlei Schutz gegenüber Witterung und Kohlenstaub.

Der Rangierdienst erfolgte wie vorher auch, bei längeren Wagengruppen durch Loks und sonst mit Pferden, die auch auf der Hafenbahn rangieren mußten.

Die Weichen waren so angeordnet, daß die Bahnübergänge beim Rangieren möglichst wenig geschlossen zu werden brauchten, denn das Schließen der Bahnübergänge war noch umständlich: benutzt wurden Gatter, die entweder über die Straße oder über die Gleise gestellt wurden, je nachdem, welcher Weg gesperrt werden sollte.



Der Bahnhofplan ist auch hier wieder aus den ältesten bekannten Fragmenten rekonstruiert, der nördliche Teil trägt die Jahreszahl 1870, der südliche scheint etwa von 1885 zu stammen. Die Werkstatt trägt den Beinamen „alt“, d.h. es muß schon eine neue gegeben haben: seit 1881 stand am Nordende des Bahnhofs die neue Werkstatt, die mit erheblichen Baukostenzuschüssen der Stadt errichtet worden war und die die Keimzelle des späteren Ausbesserungswerkes wurde.

Der nächste Plan stammt erst wieder von 1904, es hat sich wenig geändert, offenbar war eine Kapazitätserweiterung nicht erforderlich. Die Drehscheibe ist entfallen, die Lokomotiven sind inzwischen moderner geworden.

In den Folgejahren, beginnend 1907, erfolgte der schrittweise Ausbau des 2. Streckengleises. Hier zeigte sich die Weitsicht der Elms-horn-Glückstädter Eisenbahn-Gesellschaft: die Flächen für das 2. Gleis waren bereits 1844 gekauft worden. Dank dieser Vorarbeit war der Ausbau problemlos, in den übrigen Abschnitten zog sich die Expropriation sehr in die Länge, und mancher Streit war damit verbunden. Rauch und Ruß, Feuergefahr und Erschütterungen wurden befürchtet, Nachteile, die nicht entschädigt werden konnten. Nur in Fällen, wo die Bahn zu dicht an strohgedeckte Häuser herankam, hatte sie für eine harte Dacheindeckung zu sorgen.

Die Schleswig-Holsteinische Marschbahn-Gesellschaft gab es inzwischen nicht mehr. 1884 war die Altona-Kieler-Eisenbahn verstaatlicht und die Königliche Eisenbahndirektion Altona eingerichtet worden. Ihre erste Aufgabe bestand darin, die übrigen Bahnen, soweit ein öffentliches Interesse daran bestand, in Staatsbesitz zu überführen. 1890 wurde die Marschbahn gegen Zahlung von 19.570.000 Mark, teilweise als Schuldverschreibungen, verstaatlicht.

Ob der 2-gleisige Ausbau nun Teil staatlicher Verkehrspolitik war, oder ob eine höhere Streckenkapazität wegen steigender Zugzahlen erforderlich war, wissen wir nicht. Im Jahre 1914 beschwerten sich jedenfalls noch einige Gemeinden an der Strecke über ein zu geringes Zugangebot.

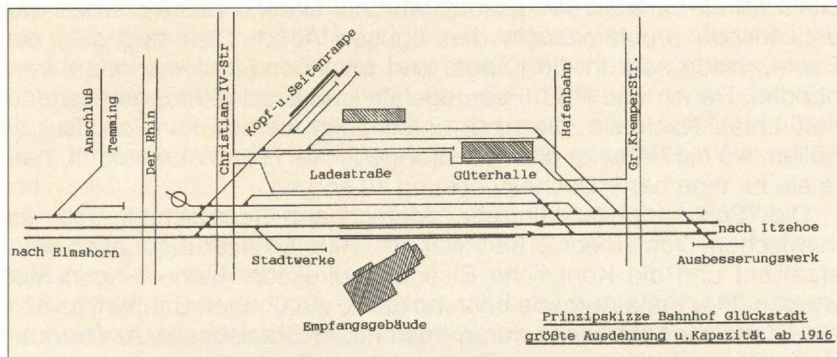
Eine Erhöhung der Bahnhofskapazitäten durch zusätzliche Gleise war jedenfalls in Glückstadt noch nicht erforderlich. Auch der fortschreitende Straßenbau, der den Zugang zur Eisenbahn für die weitere Umgebung wesentlich verbesserte, führte in Glückstadt nicht zu Engpässen.

In den Jahren 1908 bis 1912 sind dann doch größere Erweiterungen erforderlich: es gibt 3 neue Gleise, und die alten werden teilweise verlängert. Diese neuen Gleise sind sicherlich nicht allein wegen kommerziellen Güterumschlags erforderlich, das ständig wachsende Ausbesserungswerk sorgte darüberhinaus auch für stärkeren „Dienstgutverkehr“.

Der Rangierbetrieb mit Pferden kann die höheren Anforderungen an Last und Schnelligkeit nicht mehr erfüllen. Für den andersartigen Betrieb mit Lokomotiven müssen Bogenradien vergrößert werden. Die alten Gebäude der Güterabfertigung stehen den neuen Gleisen im Wege, es bleibt nur der Abbruch und Ersatz durch eine neue Güterabfertigung an der neuen Ladestraße. Da das Bahnhofsgelände für die umfangreiche Erweiterung zu schmal ist, muß die Uferlinie des Batardeau rd 20 m in die Wasserfläche hinausgeschoben werden.

Bald darauf wird noch einmal erweitert: ein Stumpfgleis mit einer Vieh- und Seitenrampe wird an der Grönlandstraße gebaut, daneben entstehen 2 Gleise mit einem Ölkeller und einem Draisinenschuppen

für die Bahnunterhaltung. Schließlich erhält das Militär noch einen "Ausrüstungsschuppen", in dem vermutlich Zusatzeinrichtungen für die Verladungen eingelagert wurden.



1916 gibt es noch einmal eine Erweiterung: ein neues Gleis kommt am Süden des Bahnhofs hinzu. Es reicht bis an die Nordmarkstraße, diente zum Rangieren längerer Wagengruppen und war als Industriestammgleis gedacht, um von dort aus benachbarte Industrieflächen von Temming und den Quebrachowerken mit Gleisen erschließen zu können. Ein kürzeres Gleis daneben war als Abstellgleis deklariert. Außerdem wurde noch ein neues Ladestraßengleis verlegt. In dem Plan von 1916 ist am Rhin eine Drehscheibe eingezeichnet. Sie diente zum Drehen von Lokomotiven, wenn es für die Arbeitsabläufe im Ausbesserungswerk notwendig war. In einem Plan von 1969 ist sie nicht mehr vorhanden, die Ausbesserung von Dampflokomotiven war längst eingestellt.

In der Zwischenkriegszeit hatte die Deutsche Reichsbahn Programme zur Erhöhung der Achslasten und der Geschwindigkeiten und zur Vergrößerung des Gleisabstandes auf 4 m. In Glückstadt wurde in dem Zusammenhang 1929 der Kurvenradius am AW vergrößert, danach konnten Züge den Bahnhof mit 100 km/h durchfahren. 1931 wurden die Gleise durch Einbau schwererer Schienen verstärkt. Zugleich wurde auf der Strecke der Gleisabstand vergrößert zum Ausgleich der bei höheren Geschwindigkeiten auftretenden seitlichen Wankbewegungen der Fahrzeuge.

Damit war der Bahnhof Glückstadt technisch und kommerziell in bestem Zustand, hatte seine größte Ausdehnung und zugleich seine größte Umschlagskapazität erreicht, die er bis in die 60iger Jahre beibehalten sollte: 8 Gleise in der Breite, 2 Bahnsteigkanten, Ladestraße, Kopf- und Seitenrampe, Güterabfertigung und Empfangsgebäude, das sind in der Breite rd. 80 m, seine Länge, die man zwischen den Ein-fahrtsignalen mißt, betrug etwa 1,5 km.

Nur eines gab es hier nicht, die sog. Lagerplätze, die sonst von kleineren Firmen mit Bahnumschlag an einem speziell dafür vorgesehenen Gleis genutzt wurden. Diese Firmen waren im Hafenbereich angesiedelt, ohne Umschlagsverpflichtung, die sie im Bahnhofsbereich hätten eingehen müssen.

Das 2. Empfangsgebäude ab 1857

Als Empfangsgebäude diente der Anlagenpavillon, der 1846 errichtet worden war, um den Besuchern der Parkanlagen auf den ehemaligen Festungswällen eine Einkehr im Grünen zu bieten. Er erhielt einen Anbau für die Diensträume und zusätzliche Warte- und Restaurationsräume. Im Obergeschoß wurden Beamtenwohnungen eingerichtet. Den Erholungssuchenden, die per Bahn z.B. aus Altona angereist waren, stand das Lokal weiterhin offen.



Der Glückstädter Bahnhof um 1900. Am linken Bildrand die 1. Güterabfertigung

Lange Zeit scheint der Komplex aus Alt und Neu ausgereicht zu haben. Erst 1884 gibt es Veränderungen: ein Teil des Pavillons an der Gleisseite wird einschließlich Dach abgebrochen und durch eine eingeschossige Verlängerung des Neubaus im gleichen Stil ersetzt. Später, im Jahre 1912, kommt noch eine Veranda davor. 1906 erfolgt ein letzter größerer Umbau: der Zuschnitt der Diensträume wird verändert und das Bahnhofsgebäude durch Anbauten in Fachwerkbauweise an der Nordseite und zur Straße erweitert. Der Bahnhofsvorsteher erhielt in dem Anbau, der sofort auch als Balkon für die Beamtenwohnung diente, ein neues Büro. 1911 wird die Bahnhofstraße verbreitert und

eine neue, ansehnliche Droschkenvorfahrt eingerichtet. Weitere Änderungen von Bedeutung wurden nicht mehr vorgenommen. Mehrfach erweitert und umgebaut konnte dennoch kein modernes Gebäude mit rationellen Arbeitsabläufen daraus werden. Es blieb, wie bei der Bahn so oft, ein Dauerprovisorium – über 80 Jahre!

Einrichtung von Stellwerken

Durch den Anbau für das Büro des Vorstehers war Platz geschaffen für einen Stellwerksraum, denn 1908 erhielt der Bahnhof Glückstadt moderne Signaltechnik. Dazu gehörten auch 2 Wärterstellwerke an den Bahnhofsköpfen: Gn ("Glückstadt Nord") am Fußgängerüberweg zu den Anlagen und Gs am Bahnübergang Christian IV-Straße. Beide bekamen auch Kurbeln für die Schrankenbedienung, ebenso wie der später, wohl erst nach 1930, auf die Fußgängerbrücke verlegte Schrankenposten. Von dort sollte er den Straßenverkehr besser überblicken und auf den Schienenverkehr abstimmen können.



Die Stellwerke Gn und Gs



Im Empfangsgebäude war die Befehlsstelle für die Stellwerke. Sie war für die Sicherheit im Bahnhof verantwortlich, regelte die Zugfolge mit den Nachbarbahnhöfen, gab den Wärtern vor, welche Fahrstraße sie für welchen Zug einzustellen hatten und verständigte die Schrankenwärter über den Zugverkehr.

Das Sicherungsprinzip ist logisch: an einer Zugfahrt wirken immer 2 Stellen mit. So kann ein Signal von der einen Stelle nur in Fahrtstellung gebracht werden, wenn die zweite zugestimmt hat. Die Zustimmung erfolgt auf elektrischem Wege, dadurch werden alle Fahrweg-elemente für die Zugfahrt beim Zustimmungsenden in richtiger Lage verschlossen und beim Zustimmungsempfänger freigegeben, dieser stellt jetzt die Fahrstraße in seinem Bereich und verschließt sie elektrisch. Erst danach ist sein Signal bedienbar. Bei einer Ausfahrt eines Zuges zum Nachbarbahnhof wirken die beiden Fahrdienstleiter zusammen, bei einer Einfahrt in den Bahnhof der Fahrdienstleiter und der Wärter. Der Zug selbst ist der dritte Mitwirkende, indem er bei der Fahrt über einen elektrischen Schienenkontakt die hinter ihm liegende Fahrstraße wieder auflöst. Solange dieses Zusammenspiel, das im Prinzip auch bei den modernen Dr-Stellwerken noch gilt, technisch funktioniert, ist der Eisenbahnbetrieb sicher. Nur wenn beim Ausfall der Technik an die Stelle elektrischer Impulse menschliches Handeln treten muß, ist die Möglichkeit menschlichen Versagens nie ganz auszuschließen – wie überall in der Technik.

Das neue Empfangsgebäude ab 1938

1936 bahnt sich dann doch endlich eine Veränderung des Empfangsgebäudes an: Glückstadt sollte wieder Garnisonsstadt werden. Am Neuendeich entstand ein großer Kasernenkomplex, geplant wurde auch bereits ein Marinelazarett. Eine andere Zeit war angebrochen, die nach Repräsentation verlangte, dazu sollte das "historische Empfangsgebäude" nicht mehr passen! Ein neues mußte her, ganz im aktuellen Stil, darüber schreibt die Glückstädter Fortuna vom 28.8.1937:

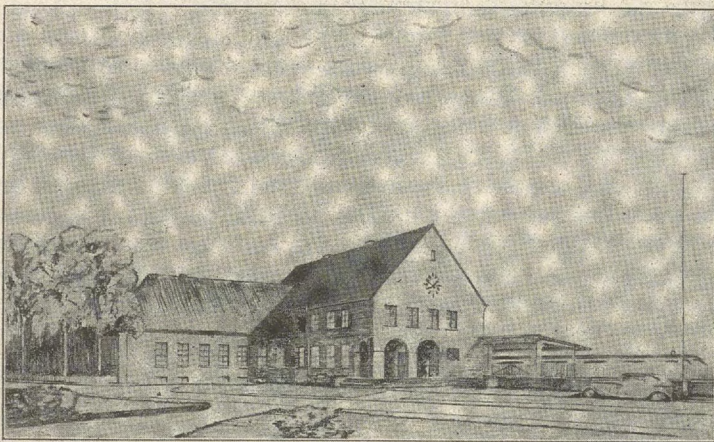
Das neue Gebäude sollte in optimaler Lage zwischen der Vorfahrt und den Bahnsteigen, möglichst in deren Mitte entstehen. Also war zunächst der Rest des alten Anlagenpavillons abzubrechen, die Diensträume mußten ja bis zum Umzug in das neue Gebäude funktionsfähig bleiben.

Seit dem letzten größeren Umbau im Jahre 1906 hatte sich vor allem in der Sicherungstechnik einiges verändert. Das sog. Einheitsstellwerk war als Höhepunkt der Entwicklung mechanischer Stellwerke eingeführt worden. Deshalb wurde zeitgleich ein neues Fahrdienstleiter-Stellwerk an der Christian IV-Straße errichtet (heute Stellwerksmuseum), das auch die Aufgaben des Wärterstellwerks Gs übernahm, das abgerissen werden konnte. Die Befehlsstelle im Empfangsgebäude war ebenfalls nicht mehr erforderlich. Rationalisierungsmöglichkeiten durch fortschreitende Technik wurden bei der Bahn schon immer schnell ausgeschöpft!

Unser neuer Bahnhof

„Im Bilde sehen wir unseren neuen Bahnhof, wie er nach dem Willen der Baumeister entstehen soll. Vom alten stehen nur noch klägliche Reste, wie sie zur Aufrechterhaltung des Betriebes unbedingt erforderlich sind. Das Fundament des neuen Bahnhofs, gekämpfter Beton, ist bereits fertig. Auf dem Fundament wird sich ein schöner, dem Landschaftsbild anpassender Bau reinbau mit weißausgestrichenen Fugen erheben. Das Gebäude unterteilt sich, wie uns

bratmeter großen Schalterraum, in dem sich hinten rechts zwei Schalter befinden. Geradeüber geht man auf den 52 Quadratmeter großen Gepäckraum zu, während sich links die Bahnhofswirtschaft mit einem 70 Quadratmeter großen Wartesaal und einem anschließenden 30 Quadratmeter großen Speiseraum befindet. Außerdem befinden sich im Untergeschoß die notwendigen Diensträume und die Wirtschafts- und Abstellräume des Bahnhofswirts. In das Ober-



das Bild verrät, in ein zweistöckiges Hauptgebäude und einen einhöckigen Seitenflügel, der rechtwinklig zum Hauptgebäude und an den Seiten liegen wird. Die Straße vor dem Bahnhof wird bedeutend verbreitert, ein Rotenronteal wird Straße und Autoanfahrt trennen.

Den Eingang selbst bilden an der Vorderfront, also von der Krempel Straße her, zwei Rundbogen, gleich daneben, an der Seite der Bahnhofstraße, ein Rundbogen. Man geht dann durch einen größeren Windfang in den 114 Qua-

gelchoß des Hauptbaues kommt die Wohnung des Bahnhofsvorkehrers. Im Kellergeschoß befinden sich zwei Aufstiehsräume von 28 bzw. 32 Quadratmetern. Das ganze Gebäude wird an der Bahnsteigseite 26 Meter lang. Bahnsteig I erhält in einer Länge von 38 Metern eine Überdachung, die rechts auf dem Bild deutlich erkennbar ist. Wir Glückstädter freuen uns auf den neuen Bahnhof, der in wenigen Monaten fertig sein und dem Verkehr übergeben werden wird.

Der Präsident der Reichsbahndirektion Hamburg

gibt sich die Ehre,

Herrn *Kaiser Reichsbahndirektor Holmer*
zu der

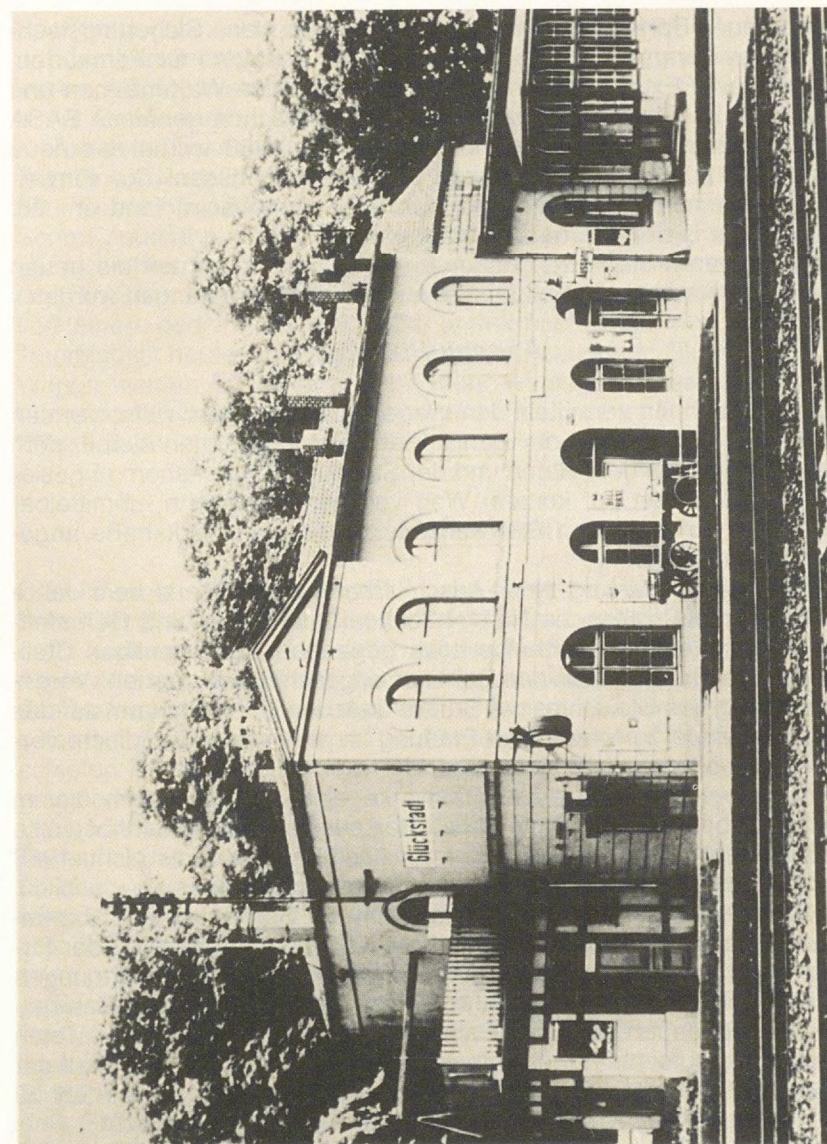
Einweihung des neuen Empfangsgebäudes in Glückstadt
und zu einem kameradschaftlichen Beisammensein in den neuen Wartesälen
am Montag, dem 26. September 1938, 16 Uhr

ergebenst einzuladen.

Hamburg-Altona, im September 1938

U A w g bis 20. 9. 38

Treffpunkt in der neuen Bahnhofshalle



Das Bild zeigt den Zustand nach allen Um- und Anbauten mit dem Vorsteherbüro im linken Fachwerkteil, dem Befehlsstellwerk an der Ecke hinter der Uhr, dann folgen Räume für Gepäck und Expressgut. Die 2. Tür führt zur Bahnhofshalle mit der Fahrkartenausgabe. Im einstöckigen Anbau mit der Veranda sind Warteräume. Vom ursprünglichen Anlagenpavillon ist nur noch das hohe Dach zu erkennen. Dieses Bild blieb bis zum Abbruch unverändert.

Im neuen Bahnhofsgebäude gab es deshalb keine Sicherungstechnik mehr, nur noch eine Bahnhofshalle mit Schaltern für Fahrkarten, Gepäck und Expressgut und dem Zugang zu den Warteräumen und Toiletten. Im Obergeschoß befanden sich die schon genannte BASA und Wohnungen für Beamte des Bahnhofs. 1938 wurde das neue Gebäude in Betrieb genommen, das alte abgerissen. Die Einweihungsfeier mit "kameradschaftlichem Beisammensein" fand am 26. September in den Wartesälen statt.

1939 waren die neuen Kasernen fertig, somit konnten die neuen Rekruten am neuen Empfangsgebäude feierlich empfangen werden.

Anschlußbahnen

Anschlußbahnen vermitteln den Wagenladungsverkehr zwischen den Industriebetrieben und der Bahn. Diese Betriebe hatten sich in dem Sektor zwischen dem Hafen und der Strecke nach Elmshorn angesiedelt und konnten auf kurzem Weg von der Hafenbahn, unmittelbar vom Bahnhof oder vom Streckengleis an der Nordmarkstraße angeschlossen werden.

Die älteste Planung einer Anschlußbahn stammt aus dem Jahre 1904. Damals sollten die Norddeutschen Quebracho- und Gerbstoffwerke über eine Drehscheibe etwa gegenüber dem heutigen Stellwerkmuseum direkt an den Bahnhof angeschlossen werden. Vorgeesehen war, das Gleis mit einer Brücke über den Toten Rhinarm auf das Werksgelände zu führen. Die Planung ist aber dann doch nicht verwirklicht worden.

1912 bekamen die städt. Gaswerke eine Anschlußbahn, die im Bahnhofsbereich abzweigte. Auch der städtische Schlachthof sollte einen Anschluß bekommen, aber zur Ausführung kam es nicht. 1968 haben die Stadtwerke ihren Anschluß wieder aufgegeben.

Seit 1918 gab es von der Hafenbahn am Schleusenberg abzweigend eine Anschlußbahn der Stadt mit einem Unteranschluß der Firma Norddeutsche Quebracho- und Gerbstoffwerke. Die Planungen hatten sich über viele, viele Jahre hingezogen, und auch der Bau hatte lange gedauert, weil der Bahnkörper immer wieder in den Toten Rhinarm abrutschte. Eine weitere Planung sah vor, das Werk auf der anderen Rhinseite mit einem Gleis von der Nordmarkstraße her zu erschließen. Aber auch diese Planung wurde nicht verwirklicht.

1920 wurde das Werk geschlossen, die Firma Temming übernahm später Gelände und Anschlußbahn und erweiterte sie noch um ein Gleis über die Stadtstraße zum Papiersaal. Dann wurde die Firma Papierhygiene Besitzer, die Bahn wurde aufwändig umgebaut mit sehr engen Halbmessern von 50 m, um alle Ladestellen erreichen zu können. Der Betrieb mußte mit eigenem Unimog geführt werden, der eine

Spurführungseinrichtung erhalten hatte und mit seinen Gummireifen auf den Schienenköpfen fuhr, weil die Bögen für Lokomotiven zu eng waren. Als das Werk abgebrannt war, war alles vorbei. Ein paar Reste der Gleise liegen noch – stillgelegt wie die Hafenbahn.

Von dem Gleis an der Nordmarkstraße abgehend erhielt die Firma Temming etwa 1920 eine 2. Anschlußbahn, die sie auch mit einer eigenen Lokomotive betrieb. Auf dem Firmengelände besorgte eine Schmalspurbahn den innerbetrieblichen Transport, wo beide sich überschneiden, waren besonders interessante Konstruktionen notwendig! Die Schmalspurbahn gibt es nicht mehr, die Anschlußbahn wurde verkleinert, bedient das Werk aber immer noch. Die Firma Steinbeis-Temming ist heute der einzige Güterverkehrskunde in Glückstadt. Die Wagen werden im Bahnhof nicht mehr rangiert, sondern direkt zum nächsten "Knotenbahnhof" Itzehoe und von dort zum Rangierbahnhof Maschen abgefahren.

5. Die Hafenbahn

Die Hafenbahn war das Kernstück der Glückstadt-Elmshorner Eisenbahn-Gesellschaft. Sie wurde 1847 in Betrieb genommen und war die erste leistungsfähige Hafenbahn an der Westküste, denn die ein Jahr ältere Altonaer Hafenbahn mußte Wagen vom und zum tiefer liegenden Hafen erst auf einen besonderen Transportwagen rangieren, der seinerseits mittels eines von Pferden angetriebenen Göpels auf einer schiefen Ebene auf- und abwärts bewegt wurde, ein zeitraubendes, umständliches Verfahren.

Überliefert ist von unserer Hafenbahn ein Lageplan von 1848. Dabei handelt es sich vermutlich um einen sog. Revisionsplan, wie er üblicherweise nach Fertigstellung von einem Bauwerk aufgenommen wird. Das Gleis beginnt an der Drehscheibe am Fleet und endet kurz vor der Mole. Von dort bis zur Höhe der heutigen Dockschleuse erkennt man Kaianlagen und 2 Landungsbrücken. Neben dem durchgehenden Gleis liegt hier ein 2. Gleis mit einem größeren Gebäude, das wir auf einem späteren Plan als Güterschuppen der Eisenbahn wiederfinden. Weitere Kaianlagen sind auch im Bereich des heutigen Binnenhafens nicht dargestellt. Mehrere Treppen deuten darauf hin, daß Schiffs Liegeplätze an Ufermauern mit Böschungen vorhanden waren. Der Plan enthält sonst nur sehr wenige Hinweise auf die Situation neben dem Gleis. Er läßt erkennen, daß die Darstellung von Gleisanlagen in so früher Zeit noch recht ungeübt war.

In roter Farbe sind weitere Gleise und Weichen an Lösch- und Ladeplätzen dargestellt. So wurden vermutlich, wie heute auch noch, geplante Anlagen dargestellt. Diese Vermutung wird bestätigt durch



Bedienungsfahrt auf der Hafenbahn 1953

umfangreiches Schriftgut aus den 50iger Jahren, das sich mit Erweiterungen von Hafen-, Gleis- und Schuppenanlagen beschäftigt.

Der nächste Plan stammt aus dem Jahre 1870 und zeigt bereits große Erweiterungen.

Auf etwa 300 m Länge liegen jetzt 3 bis 4 Gleise nebeneinander. Ein Güterschuppen und ein Abfertigungsgebäude der Eisenbahngesellschaft sind eingezeichnet. Einen 2. Schuppen mit einer beachtlichen Länge von 90 m, in den ein Gleis hineinführt, betrieb Firma Schenk.

Krananlagen sind nicht dargestellt, der Umschlag wurde noch mit dem Schiffsgeschirr bewältigt. Erst auf einem späteren Bild erkennt man uralte Dampfkranne zwischen Gleisen und Kaikante. Sie fahren auf einem Breitspur-Krangleis, hatten aber noch ein 2. Achsenpaar für Normalspur, sodaß sie auch freizügig auf Hafenbahngleisen fahren konnten. Firmen hatten sich neben den Gleisen im Außenhafenbereich nicht angesiedelt, der ehemalige Kriegsschiffhafen war noch Wasserfläche.

Am Binnenhafen gab es viele Betriebe, die Güter empfangen oder versenden konnten, wie z.B. Schröders Schiffswerft. Das Gleis lief direkt vor den Betrieben entlang, die heutige Straßenfläche gab es noch nicht. An einigen Stellen bestand auch die Möglichkeit, Güter zwischen Straße und Schiene direkt umzuladen. Das ist der Grund dafür, daß es am ersten überhaupt keine und am zweiten Bahnhof zunächst nur eine beschränkte Ladestraße gab.

Die Hafenbahn endete bis 1857 an der schon bekannten Drehscheibe vor der Gerberei, wo die Wagen um 90 Grad gedreht und über das Verbindungsgleis zum Bahnhof gezogen wurden. Danach wurde die Drehscheibe ausgebaut und das Gleis gleich hinter der Fleetbrücke abgeschwenkt und entlang der ehemaligen Festungsanlagen "Am Wall" zum neuen Bahnhof geführt. Die Gleise sind heute in veränderter Form im Außenhafen noch vorhanden, obwohl die Hafenbahn längst stillgelegt ist. Schuppen und Gebäude gibt es nicht mehr, und auch die Flächen, auf denen sich zwischenzeitlich Firmen angesiedelt hatten, sind wieder verwaist. Am heutigen Binnenhafen liegt das Gleis ebenfalls noch auf der Fläche vor der Mauer.

Die Bahn wurde, wie es damals bei vergleichbaren Bahnen auch geschah, mit Pferdekraft betrieben, denn das war wirtschaftlicher als der teurere Betrieb mit Lokomotiven, die viele Betriebsstoffe brauchten. Der Betrieb mit Pferden barg jedoch Risiken und wurde deshalb hierarchisch geführt: ein Schirrmeister wachte über allem, Kutscher führten die Pferde im Gleis, beim Zusammenkuppeln der Wagen auch neben dem Gleis. Bremser besorgten das Anhalten der Wagen auf Befehl der Kutscher, denn die Wagen durften die Tiere ja nicht durch Auflaufen verletzen. Ein Mann mit einer Handglocke ging in gefährdeten Abschnitten und an Wegübergängen den Pferden voraus.

So erfolgte der Betrieb 65 Jahre lang! Erst 1912 wurde der Lokomotivbetrieb eingeführt. Dazu waren erhebliche Änderungen am Gleis erforderlich, weil Bogenradien erweitert und Gefälle ausgeglichen werden mußten. Die Stöße war zu verbreitern und die hölzerne Fleetbrücke, deren Tragfähigkeit für die schwereren Loks nicht ausreichte, durch eine tragfähige Betonbrücke zu ersetzen. Die neue Brücke erhielt auf Kosten der Stadt zusätzlich einen öffentlichen Fußgängersteg.

Nun war die Hafenbahn wieder auf dem aktuellen Stand der Technik. Die unmittelbaren Nachbarn waren mit der Hafenbahn nicht glücklich. Sie fühlten sich durch den Eisenbahnbetrieb gefährdet und ärgerten sich, wenn ihre Grundstückszufahrten oder ihr freier Blick aus dem Fenster versperrt waren. 1869 schrieb Herr Butenschön an das Königliche Polizeiamt einen Brief:

„Die Eisenbahn-Verwaltung hat die Gewohnheit, von ihren vom Hafen kommenden Güterwagen auf der Klinkerchaussee die Pferde wegzuspannen und dann die Wagen laufen zu lassen. Heute Morgen 8 Uhr, als wegen des dicken Nebels die Wagen kaum auf 20 Schritt Entfernung zu sehen waren, hielt eine ganze Reihe solcher an der bezeichneten Stelle, auf dem letzten stand ein Angestellter, der mit einem gewöhnlichen Warnungsruf die Bremse löste und darauf die Wagen in voller Fahrt bis zum Hause des Zimmermeisters Timm laufen ließ. Es ist mir nicht bekannt, welche Vorsichtsmaßregeln der

Gesellschaft bei Benutzung der Pferdebahn zur Pflicht gemacht worden sind, daß die Angestellten derselben aber nicht in so leichtfertiger Weise Menschenleben gefährden dürfen ist selbstverständlich.

Als Anwohner der Bahn und namentlich da meine Kinder oft zwischen meiner Wohnung und dem Hause des Gerbereibesitzers Hoff sich bewegen, bin ich sehr daran interessiert, daß die leichtfertige Benutzung der Bahn abgestellt wird und und bitte das Königliche Polizeiamt deshalb ganz ergebenst, der Eisenbahn-Verwaltung für die Benutzung der Bahn geeignete Vorschriften zu machen.“

Die Bahn hatte tatsächlich vom höhergelegenen Schleusenberg, über den die Klinkerchaussee (Stadtstraße) führte, ein für ihre Verhältnisse starkes Gefälle von 1:50 auf 80 m Länge. Dann folgte ein enger Bogen mit einem Radius von 120 m, in dem die Wagen wegen des größeren Kurvenwiderstandes zum Stehen kamen. Natürlich wollten die Kutscher diesen Bogen mit Schwung nehmen, so weit wie möglich, um die Pferde nicht allzusehr zu strapazieren!

Die Schreiberei ging wie bei Beschwerden üblich ein paar mal hin und her, aber am Ende mußte die Gesellschaft ihren Bahnhofsvorsteher ermahnen, den Betrieb „aufs Strengste zu überwachen“ und „jede Vernachlässigung der gegebenen Vorschriften zur Anzeige zu bringen.“

Beim Planfeststellungsverfahren zur Einführung des Lokomotivbetriebes hatte sich wohl auch einiger Zorn aufgestaut. Die Feststellungsbehörde mußte, wegen der vielen Einwände von den Betroffenen, der Gesellschaft auferlegen, an bestimmten Stellen, wo vor Toren und Fenstern keine Wagen abgestellt werden durften, spezielle Signale aufzustellen. Weiter durfte die Gesellschaft ihre Lokomotiven auf der Hafenbahn nur mit teurem Koks befeuern, damit Ruß und Funkenflug vermieden würden. Auch die Königliche Wasserbau-Kommission hatte gelegentlich Probleme mit der Hafenbahn. Einmal mußte sie die Eisenbahn-Gesellschaft an ihre Verpflichtung zur Unterhaltung der Stöpe erinnern, die für das Gleis am Schleusenberg gebaut worden war, ein andermal an die Bezahlung von 2 Fudern Mist zur Abdichtung der Stöpe. Die Direktion sagte die Zahlung zu „für den Dünger“ – wie sie das damals übliche Abdichtungsmaterial vornehm nannte.

Seit den 1980iger Jahren, als der letzte Gleisanschließer abgebrannt war, wurden auf der Hafenbahn keine Wagen mehr bereitgestellt. Moderne Verkehrsplanungen von Bahn und Stadt haben dazu geführt, daß nach der Stilllegung die Anschlußweiche und ein Gleisstück an der Stadtstraße entfernt wurden. Nur manchmal kehrt heute noch Leben zurück, wenn die „Freunde der Marschbahn“, z.B. anlässlich der Glückstädter Heringstage, zur Freude der Besucher am Binnenhafen Draisinenfahrten veranstalten und an ihrem Stand Souvenirs der Bahn anbieten.

6. Die Rationalisierungsphase

Aufgabe des Güterverkehrs

Der Rückgang des Güterverkehrs bei der DB war trotz ständig wiederholter Appelle aus der Politik, wie „Güter auf die Bahn!“, dramatisch. Die Verkehrsverlagerung auf LKW hatte voll eingesetzt und ist wohl nicht mehr umkehrbar. Die Folgen für Glückstadt sind besonders einschneidend, Wagenladungs-, Stückgut-, Expreßgut wie auch der Gepäckverkehr wurden eingestellt, zugehörige Anlagen außer Betrieb genommen und Arbeitsplätze eingespart. In den 80iger und 90iger Jahren machte der Bahnhof einen trostlosen Eindruck. Fast alle Nebengleise waren unbenutzbar, mit Schwellenkreuzen gesperrt und bis zur Unsichtbarkeit verkrautet. Die wenigen Güterzüge fuhr an Glückstadt vorbei, nur die Wagen von Temming brachten noch ein bißchen Abwechslung in die Tristesse. Bei der Bahn waren die Rationalisierer längst erfolgreicher geworden als die Verkehrsaquisiteure, die „Reduzierung des Anlagenbestandes“ war das vordringliche Ziel.

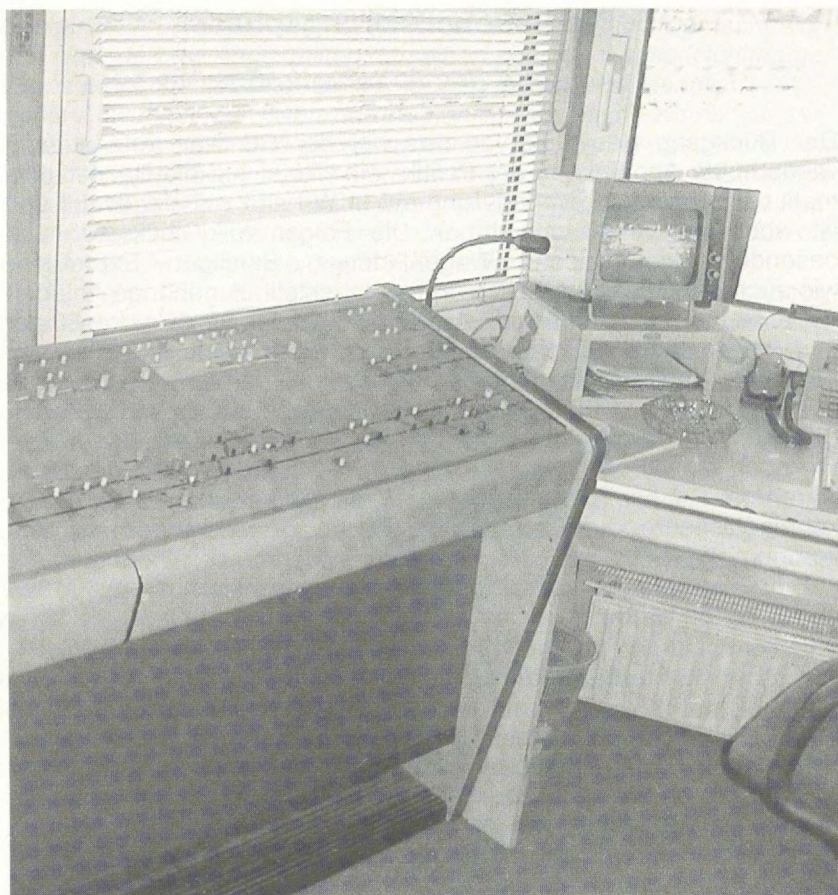
Die Güterabfertigung war längst verfallen, als sie am 16. 9. 1995 abgebrochen wurde.

Das neue Druckstellenstellwerk

So ist auch die 1988 anstehende Änderung ein Rationalisierungsvorhaben. Das durch einen Unfall zerstörte Stellwerk Gn erhielt zwar einen provisorischen Ersatz, dieser signaltechnisch unbefriedigende Zustand mußte jedoch wieder beseitigt werden. Deshalb wurde ein neues Druckstellen-Stellwerk gebaut, in einem Anbau des Empfangsgebäudes auf dem Bahnsteig untergebracht und am 1. 11. 1988 in Betrieb genommen. Das Provisorium und der Schrankenposten an der Gr. Kremper Straße wurden abgebrochen. Das Fahrdienstleiterstellwerk konnte im letzten Moment vor der Abrißbirne gerettet und für museale Zwecke erhalten werden,

Nicht mehr benötigte Gleisanlagen wurden nicht an das Stellwerk angeschlossen.

Bedienelemente des Stellwerks sind kleine Drucktasten, die in dem nur prinzipiell abgebildeten Bahnplan auf dem Stellisch angeordnet sind. Zur Bedienung von Weichen, Signalen usw. sind immer 2 Tasten gleichzeitig zu drücken. Die Züge stellen sich ihre Hauptsignale selbst über Kontakte im Gleis und schließen die Bahnübergänge. Die Fahrdienstleiter haben hauptsächlich Überwachungs- und Mitwirkungsaufgaben, vor allem an Bahnübergängen, die sie auf Fernsehmonitoren beobachten.



Das neue Dr.-Stellwerk, Stelltisch und Monitore zur Überwachung der Bahnübergänge

In dem neuen Stellwerk gibt es nur noch einen, rund um die Uhr besetzten Dienstposten, auf dem 4 Mitarbeiter beschäftigt werden.

An dieser Stelle sei ein kleiner Rückblick gestattet: auf einer Photographie von 1883 präsentieren sich 22 Mitarbeiter mit 4 Pferden vor ihrem Bahnhofsgebäude. Nach dem 2. Weltkrieg hat der Bahnhof etwa 45 Mitarbeiter, danach werden es immer weniger. 1988 wurde die Dienststelle aufgelöst und angegliedert an Elmshorn, 1994 an Itzehoe. Der letzte Dienstposten wird mit dem Dr-Stellwerk in wenigen Jahren wegfallen, denn die gesamte Betriebsführung in Schleswig-Holstein wird nach und nach an eine „Betriebssteuerzentrale“ in Hannover übergehen.

Elektrifizierung der Strecke Elmshorn - Glückstadt - Itzehoe

Die Elektrifizierung ist ein entscheidendes Mittel zur Leistungssteigerung der Bahn von der Fahrzeugseite her. Die Landesregierung drängte die Bahn zu elektrifizieren, Kiel war die einzige Landeshauptstadt ohne Fahrdraht, das störte wohl auch die dortigen Politiker, die natürlich gern ohne in Hamburg umsteigen zu müssen, schneller mit dem IC von Kiel nach Bonn durchfahren wollten!

1991 schlossen Bahn und Land einen Vertrag zur Elektrifizierung der Strecken Hamburg – Kiel und Neumünster – Flensburg. 1995 fuhrten die ersten elektrischen Lokomotiven auf Strecken in Schleswig-Holstein.

Es zeigte sich aber schnell, daß dem Einsatz der Elektroloks im Nahverkehr des nördlichen Hamburger Umlands Grenzen gesetzt waren. Die stark anwachsenden Zugzahlen im Nahverkehr machten es erforderlich, die Züge freizügig und wechselweise von Hamburg nach Neumünster oder nach Itzehoe einzusetzen. Die Züge sind inzwischen „Wendezüge“, feste Einheiten aus Lok und Wagen mit einem Steuerwagen, die wie Triebwagen in beide Richtungen fahren können.

Deshalb mußte nun auch der Abschnitt Elmshorn – Itzehoe elektrifiziert werden. Damit sollte gleichzeitig der in Hamburg unerwünschte Lokwechsel von Elektro- auf Dieselloks und umgekehrt nach Itzehoe verlegt werden. Die Strecke wurde mit Fahrleitung ausgestattet, und ab 29. 5. 1998 fuhrten in Glückstadt planmäßig Züge mit elektrischen Lokomotiven, nachdem der elektrische Betrieb mit dem ersten Zug am 12. 5. 98 eröffnet worden war.

Neben den bahninternen Vorteilen war für Glückstadt, wo die Züge ja mitten durch die Stadt fahren, die Emissionsminderung an Lärm und Abgas ein positiver Effekt.

Verbesserung des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV)

Im Gegensatz zum Güterverkehr setzte im SPNV eine Trendwende ein. Davon profitierte der Bahnhof Glückstadt, deshalb sollen die Hintergründe kurz beleuchtet werden.

Die Deutsche Bundesbahn und das Land Schleswig-Holstein vereinbarten 1985 wesentliche Verbesserungen des Schienenverkehrs durch Einführung des Regionalschnellverkehrs auf allen Strecken mit Anschluß aller Linien untereinander in den Knotenbahnhöfen und mit dem Fernverkehr in Hamburg. Gleichzeitig lief ein gemeinsames Projekt an zur Verbesserung der Bahnhöfe und Verknüpfungspunkte zwischen Bahnen und Bussen. In diesem Rahmen konnte die DB gleichzeitig Rationalisierungen vornehmen.

Diese Vereinbarung mündete in den "Regionalplan 91 Schleswig-Holstein" mit wesentlich erhöhten Zugzahlen und kürzeren Reisezeiten. Beispielsweise stieg die Zugzahl auf der Marschbahn zwischen Husum und Altona von 24 auf maximal 61, und die Fahrzeit verkürzte sich zwischen Altona und Westerland um bis zu 30 Minuten.

Der nächste Schritt war 1996 die "Regionalisierung": die Verantwortung für den SPNV ging vom Bund, bzw. von der DB AG, auf das Land über, das dafür Bundesmittel erhielt und nun selbst den Umfang des Zugangebots festzulegen, Verkehrsunternehmen seiner Wahl mit der Erbringung der Leistung zu beauftragen, sie zu bezahlen und notfalls deren Verluste auszugleichen hatte.

Doch zurück zu unserem Bahnhof. Nach Umsetzung der Vereinbarungen fahren heute von Glückstadt aus in beide Richtungen Züge im Halbstundentakt. Das neue Zugsystem ist zweistufig und besteht aus Regionalbahnen und Regionalexpreßzügen. Letztere fahren stündlich, halten aber nicht mehr in Glückstadt. Regionalbahnen fahren abwechselnd bis Altona oder Pinneberg, wo Anschluß an die S-Bahn-Linie S 3 besteht. Wer nach Westerland will, muß in Itzehoe auf den Regionalexpreß oder einen Fernzug umsteigen. Fernzüge halten in Glückstadt auch nicht mehr.

Diese Zugzahlen waren nur durchführbar, nachdem zuvor alle Zwischenbahnsteige beseitigt worden waren, da sie notwendige Zugbegegnungen in den Bahnhöfen nicht zuließen. So bekam auch Glückstadt 1997 einen neuen Außenbahnsteig auf der Stadtseite und eine neue Bahnsteigeinrichtung im aktuellen Marketing-Stil der Bahn, einen ganz in rot gehaltenen offenen Pavillon mit Informationstafeln, Fahrkartenautomaten, öffentlichem Fernsprecher, Stadtplan und einigen Sitzplätzen, dazu entlang des Bahnsteigs weitere überdachte Sitzplätze.

Fahrkartenschalter und Kundendienstmitarbeiter gehören nun der Vergangenheit an.

In diesem Zusammenhang baute die DB AG alle überzähligen Gleise ab und verkaufte die freien Flächen an die Stadt, die als neuen Zugang eine Verbindungsstraße zwischen Grönland- und Kremper Straße anlegte. Wie im ÖPNV-Abkommen vorgesehen, baute die Stadt P+R-Plätze und Fahrradstände. Leider ließ sich der vorgesehene und notwendige Bahnsteigtunnel aus Kostengründen noch nicht verwirklichen.

Damit war ein moderner, leistungsfähiger SPNV-Bahnhof entstanden - zumindest in der "Lastrichtung" nach Hamburg. Die Gegenseite macht leider noch einen etwas weniger guten Eindruck, das Empfangsgebäude ist verschlossen, die Information ist unvollständig.

Für das Empfangsgebäude muß in wenigen Jahren, wenn das Stellwerk ausgezogen ist, eine neue Nutzungsmöglichkeit gesucht werden.

Vorortverkehr – HVV – Metropolregion

Im Jahre 1924 haben die Städte Glückstadt und Itzehoe gemeinsam überlegt, bei der Deutschen Reichsbahn wegen einer Ausdehnung des Vorortverkehrs vorstellig zu werden. Sie haben es dann doch nicht getan, weil sie es nach reiflicher Überlegung selbst für aussichtslos hielten. Inzwischen sind beide Städte in einer besseren Position, denn sie liegen jetzt innerhalb der „Metropolregion Hamburg“, die von den beteiligten Küstenländern, Schleswig-Holstein, Hamburg und Niedersachsen nachhaltig weiterentwickelt werden soll.

Der Vorortverkehr, heute repräsentiert durch den "Hamburger Verkehrsverbund" (HVV), hat 2 Aspekte: einmal die Fahrtenhäufigkeit im Takt, zum anderen eine flächenhafte einfache und transparente Tarifstruktur unterhalb des üblichen Entfernungstarifs. Den halbstündlichen Taktverkehr in Glückstadt kann man unter Nachfragegesichtspunkten durchaus als Vorortverkehr ansehen, Tariflich besteht allerdings Nachholbedarf.

Am 15.12.2002 ist der HVV-Tarifraum um die direkt an Hamburg grenzenden Landkreise erweitert worden. Damit wird die Entfernung vom Hamburger Rathaus nach Glückstadt von der zu anderen Städten, die im Verbundraum liegen, wie z.B. Ratzeburg – mit weniger Bahnreisenden -, deutlich übertroffen, denn der Tarifraum endet an politischen Grenzen, er ist insoweit entfernungsunabhängig. Hier ist eine Korrektur notwendig, denn bei der Festsetzung des Verbundraumes müssen Entfernung und Nachfrage berücksichtigt werden. Die Ausdehnung des HVV auf die Grenzen der Metropolregion im Nordwesten um den Kreis Steinburg und den Wirtschaftsraum Brunsbüttel wird den ÖPNV, wie im „Regionalen Entwicklungskonzept“ (REK 200) generell vorgesehen, verbessern eine bahnorientierte Siedlungsentwicklung fördern und dem Metropolgedanken insgesamt zu mehr Popularität verhelfen. Voraussetzung ist jedoch, daß der Kreis Steinburg Gesellschafter des HVV wird.

Die Landesregierung Schleswig-Holstein verfolgt das politische Ziel: "Landesweit ein Tarif und eine Fahrkarte für alle Verkehrsträger", insofern ist Besserung zu erwarten. Das kann aber nur schrittweise geschehen, eine Ausdehnung auf die Metropolregion könnte hier der nächste Schritt sein!

7. Ausblick

Die jetzt vorhandenen Außenbahnsteige werden auf absehbare Zeit ausreichen, um den Verkehr einwandfrei abwickeln zu können, ebenso die Bahnsteigeinrichtungen, wenn sie regelmäßig erhalten und erneuert werden. Aus kundendienstlichen Gründen ist eine Bahnsteig-

Unterführung weiterhin erforderlich, erst dadurch würde eine optimale Fahrgastanlage entstehen.

Noch liegen einige kurze Nebengleise für den Wagenladungsverkehr von Steinbeis-Temming im Bahnhof. Die Bahn plant jedoch schon, das Anschlußgleis der Firma künftig direkt an das Streckengleis in Höhe der Nordmarkstraße anzuschließen. Dann wären auch die letzten Gleise einschließlich einer Rhinbrücke überflüssig.

Glückstadt wäre dann nach eisenbahntechnischer Definition kein Bahnhof mehr, sondern ein unbesetzter „Haltepunkt der freien Strecke“. Das dürfte den Berufspendlern und anderen Reisenden ziemlich gleichgültig sein, für sie sind ein vertakteter Fahrplan mit häufigen Abfahrten, ansprechende Anlagen, komfortable Züge und ein einfacher, günstiger Tarif wichtiger. Bis auf die genannten Defizite, fehlenden Komfort in den Zügen und die offene Tarifrage sind die Anforderungen erfüllt.

Das Land hat inzwischen die Nahverkehrsleistungen auf der Marschbahn nach öffentlicher Ausschreibung nicht an die DB AG sondern an die Nord-Ostseebahn (NOB), ein privates Schienenverkehrsunternehmen vergeben. Da die DB entgegen ersten Äußerungen auf eine Klage dagegen verzichtet, wird ab 2005 ein neues Unternehmen mit neuen komfortableren Fahrzeugen antreten. DB-Fahrzeuge werden dann nur noch in den durchfahrenden Zügen des Fernverkehrs zu sehen sein.

Der Fahrweg bleibt im Eigentum der DB AG, das neue Unternehmen muß dafür ein Nutzungsentgelt an deren Töchter DB-Netz-AG und DB-Station und Service für die Benutzung von Gleisen und Bahnsteigen bezahlen.

Über die Tarifrage wird zwischen den Beteiligten ständig beraten. Zu hoffen ist, daß auch Glückstadt in absehbarer Zeit in den Hamburger Verkehrsverbund einbezogen werden wird.

Damit hätte die Bahn in Glückstadt einen Standard erreicht, den noch vor einigen Jahren niemand für möglich gehalten hatte.

Nun bleibt nur noch die Frage offen, was mit den letzten Gleisen im Bahnhof geschehen kann. Die Bahn wird wie üblich die Weichen aus den durchgehenden Hauptgleisen entfernen, den Rest liegen lassen und zusammen mit dem Gelände verkaufen wollen.

Hier böte sich eine Möglichkeit für die Stadt und den Verein „Freunde der Marschbahn“ zur Aufstellung und Präsentation der vorhandenen historischen Eisenbahn-Fahrzeuge. Mit dieser Sammlung, dem Stellwerksmuseum, möglicherweise auch mit einer neuen Eisenbahnausstellung, die das Empfangsgebäude wiederbeleben könnte, und natürlich mit dem lebhaften Zugverkehr an den Bahnsteigen könnte ein den Tourismus förderndes Ensemble in Glückstadt entstehen, das die lange Eisenbahntradition dieser Stadt lebendig hält.

Eisenbahn-Ausbesserungswerke in Glückstadt 1845 – 2000

Von
Heinz-W. Süberling (Norderstedt)

Ausbesserungswerke sind so alt wie die Eisenbahn selbst. Sie waren für den störungsfreien Einsatz der Schienenfahrzeuge und der übrigen Technik unverzichtbar. Genügte anfangs noch einfache Remisen oder Maschinenhäuser für die Unterhaltung der Lokomotiven und Wagen, mussten die Eisenbahngesellschaften ihre Werkstattkapazitäten schon bald nach dem Ausbau des Streckennetzes deutlich erhöhen. So entstanden besonders in Preußen große, gut durchorganisierte Ausbesserungswerke, die mehrere hundert Arbeiter beschäftigten.

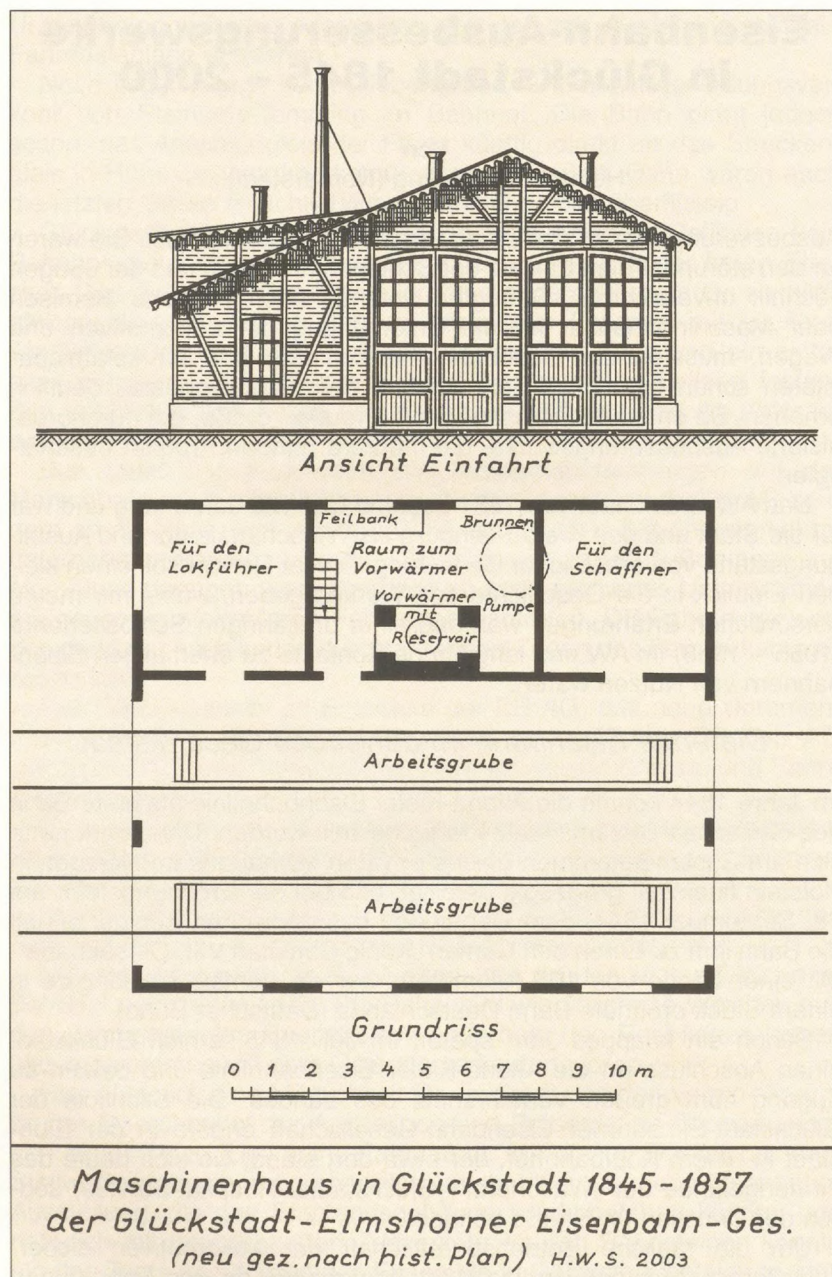
Das AW Glückstadt von 1881 bestand fast 120 Jahre lang und war für die Stadt und den Kreis Steinburg als Wirtschaftsfaktor und Ausbildungsstätte von erheblicher Bedeutung. Dieser Bericht soll einen kleinen Einblick in die Geschichte des Werkes geben, wobei mir meine persönlichen Erfahrungen während einer dreijährigen Schlosserlehre (1955 – 1958) im AW und langjährige Kontakte zu ehemaligen Eisenbahnern von Nutzen waren.

Die erste Eisenbahn im dänischen Gesamtstaat

Im Jahre 1844 konnte die Altona-Kieler Eisenbahnlinie als erste Bahn des dänischen Gesamtstaates fertig gestellt werden. Dänemark hatte sich am Zustandekommen dieses privaten Vorhabens im Herzogtum Holstein finanziell großzügig beteiligt, und bei der Eröffnungsfeier am 18. September 1844, dem Geburtstag des dänischen Königs, erhielt die Bahn ihm zu Ehren den Namen „König Christian VIII. Ostseebahn“. Mit einer Länge von 105 Kilometern war sie damals die längste in einem Stück eröffnete Bahn Deutschlands (Deutscher Bund).

Schon ein knappes Jahr später, im Juli 1845, erhielt Glückstadt einen Anschluss an die Altona-Kieler Eisenbahnlinie und bekam so Zugang zum großen Verkehrsnetz des Landes. Die Stichlinie der Glückstadt-Elmshorner Eisenbahn-Gesellschaft endete in der Elbestadt in einem Kopfbahnhof, der etwa dort stand, wo sich heute das Firmengelände der „Wäscherei“ (Glückstädter-Hospital-Service) südlich der Christian-IV.-Straße befindet.

Um die tägliche Betriebsbereitschaft der Lokomotiven sicherzustellen und für notwendige Wartungsarbeiten an den Fahrzeugen errichtete man an der Nordseite des Bahnhofsgebäudes einen Koh-



(Abb. 1) Zeichnung Maschinenhaus 1845

lenschuppen und ein sogenanntes „Maschinenhaus“, das mit zwei parallel angeordneten Arbeitsgruben ausgestattet war und durch ein Nebengleis an die Hauptstrecke angeschlossen wurde. Zur weiteren Ausrüstung gehörte eine Feilbank mit einem Schraubstock sowie ein Wasserbrunnen von 5 m Tiefe und 1,7 m Durchmesser, aus dem das Kessel-Speisewasser für die Lokomotiven gewonnen wurde. Um die Bildung von Kesselstein zu mindern, konnte das Wasser in einem besonderen Hochbehälter vorgewärmt werden. Man kann dieses Maschinenhaus als „Vorläufer“ des späteren Reichsbahn-Ausbesserungswerkes (RAW) Glückstadt bezeichnen. Allerdings diente es hauptsächlich zur Reinigung der Lokomotiven und als Wasserstation, denn die Schienenfahrzeuge gehörten damals noch zum Bestand der Altona-Kieler Eisenbahn-Gesellschaft und wurden auch von dieser regelmäßig untersucht und bei Bedarf repariert. Dagegen war die Glückstadt-Elmshorner Eisenbahn-Gesellschaft für die Unterhaltung und Betreuung der kompletten Gleisanlage mit allen festen Einrichtungen zuständig.

Ein wichtiger Schritt in Richtung Marschbahn

Die ersten Betriebsjahre waren für die Glückstadt-Elmshorner Eisenbahn-Gesellschaft finanziell nicht zufrieden stellend. Besonders die Einnahmen aus dem Frachtverkehr blieben hinter den Erwartungen zurück, denn die Kätner vom Kremper- und Herzhorner Rhin brachten ihr Gemüse auch weiterhin mit ihren eigenen „Rhin-Ewern“ über den billigeren Wasserweg nach Altona und Hamburg. Die Gesellschaft war bestrebt, ihre Trasse so schnell wie möglich bis Itzehoe und darüber hinaus zu verlängern. Auch die Regierung bewies ihr Interesse an diesem Projekt und stellte sogar eine finanzielle Beteiligung in Aussicht. Es verzögerte sich jedoch zunächst wegen Differenzen in den eigenen Reihen. Die Erhebung der Schleswig-Holsteiner 1848 gegen die dänische Krone und der Regierungswechsel von König Christian VIII. auf seinen Sohn Friedrich VII. ließen das Vorhaben für mehrere Jahre gänzlich zum Erliegen kommen.

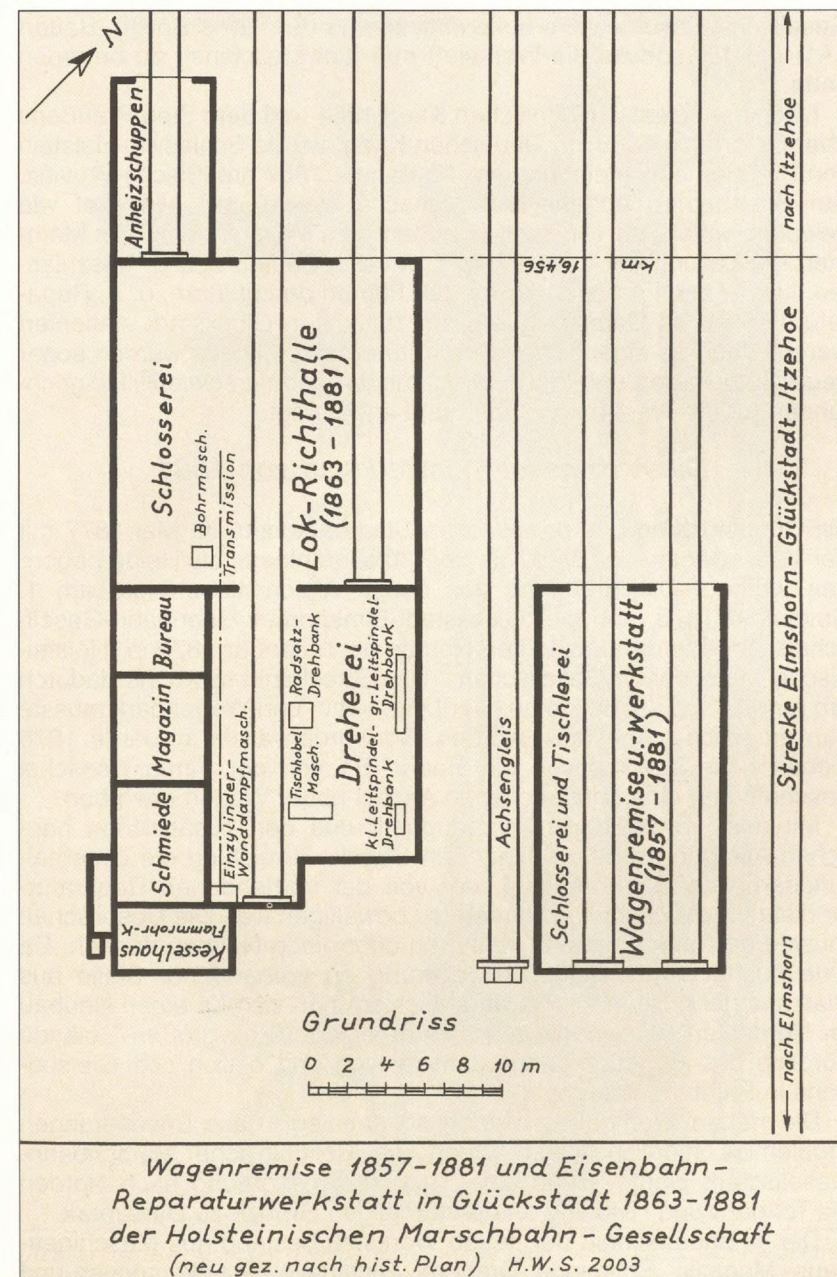
Dann endlich, am 4. Juni 1856 erhielt die Glückstadt-Elmshorner Eisenbahn-Gesellschaft die Genehmigung für die Verlängerung ihrer Trasse bis Itzehoe, um dadurch die schwache Frequenz der Bahn zu heben. Bei der Weiterführung der Bahntrasse nach Itzehoe entschied sich die Glückstädter Gesellschaft dafür, den bisherigen Kopfbahnhof aufzugeben und einen neuen Durchgangsbahnhof zu bauen. Dadurch erreichte man eine einfachere Trassenführung und ersparte sich umständliche Rangierarbeiten, die sonst erforderlich geworden wären. Denn die Züge hätten die Fahrtrichtung wechseln und die Lokomotiven notwendigerweise ans andere Zugende umgesetzt werden müs-

sen. Der neue Bahnhof entstand am Ort des heutigen Gebäudes, das wiederum im Jahre 1938 an gleicher Stelle errichtet wurde. Ein vorhandenes Lokal, der „Anlagen-Pavillon“ wurde in den Neubau seitlich einbezogen und als Bahnhofsgaststätte und Wartesaal genutzt. Gegenüber dem neuen Bahnhof errichtete man einen Güterbahnhof mit allen erforderlichen Einrichtungen, Anschluss- und Abstellgleisen, Lagerschuppen, Rampen, Gleiswaage usw. (Das letzte Gebäude dieses – lange zuvor stillgelegten – Güterbahnhofes wurde 1994 abgerissen. Heute befindet sich dort ein Parkplatz.)

Die tägliche Wartung der Lokomotiven wurde von Glückstadt zur neuen Endstation Itzehoe verlegt. Bereits am 15. Oktober 1857 konnte der Betrieb auf der Streckenverlängerung Glückstadt-Itzehoe eröffnet werden. Damit war ein wichtiges Teilstück der späteren „Marschbahn“ fertig gestellt worden. Die Betriebsführung der nun rund 34 km langen Strecke von Elmshorn bis Itzehoe blieb auch weiterhin bei der Altona-Kieler Eisenbahn-Gesellschaft. Erst als sich die finanzielle Lage der Glückstadt-Elmshorner Gesellschaft in den folgenden Jahren erheblich verbessert hatte, beschloss sie, den Betrieb auf ihrer Strecke ab 1. Januar 1863 selbst zu übernehmen und gleichzeitig die Verwaltung in Glückstadt neu zu organisieren. Neuer Leiter der Gesellschaft wurde Direktor Lund. Die benötigten Schienenfahrzeuge wurden von der Altona-Kieler Eisenbahn-Gesellschaft erworben: 3 Lokomotiven mit Schlepptendern (Bauart B1 mit zwei gekuppelten Treibachsen und einer hinteren Laufachse, hergestellt in England von der Firma Hawthorn / Newcastle 1845/46), 6 Personen- und 33 Güterwagen sowie 3 Dienst- und ein Postwagen.

Die Reparaturwerkstatt von 1863

Zur Wartung und Ausbesserung der Lokomotiven und Wagen errichtete man im gleichen Jahr 1863 eine neue Reparaturwerkstatt etwa 200 m südlich des neuen Güterbahnhofes kurz vor der heutigen Christian-IV.-Straße am Bahnübergang. Im Laufe der Jahre wurde die Werkstatt mit allen erforderlichen Werkzeugmaschinen – wie Radsatzdrehbank, Leitspindeldrehbank, Hobelmaschine und Bohrmaschine – ausgerüstet. Der Antrieb dieser Maschinen erfolgte mittels Dampfkraft und Riemen über eine Transmissions-Anlage. Auch eine Schmiede mit zwei Feuern war vorhanden. Die Ausstattung ermöglichte es, alle anfallenden Arbeiten einwandfrei auszuführen. Kesselschmiedearbeiten mussten allerdings anfangs noch in Altona vorgenommen werden. Leiter des Betriebes war Ober-Betriebsinspektor Glien. Neben den Schienenfahrzeugen gehörten auch die Weichen und Signaleinrichtungen zum Umfang der Wartungs- und Reparaturarbeiten. In den Jahren 1865 und 1868 beschaffte die Eisenbahn-



(Abb. 2) Zeichnung Reparaturwerkstatt 1863

Gesellschaft zwei weitere Lokomotiven von der Firma Borsig, Bauart 1A1 und 1B, sodass die Werkstatt nun fünf Maschinen zu betreuen hatte.

Nach dem Deutsch-Dänischen Krieg 1864 und dem Sieg Preußens über Österreich 1866 im „Deutschen Krieg“ wurde Schleswig-Holstein von Preußen einverleibt und am 12. Januar 1867 preußische Provinz. Am Bahnbetrieb änderte sich zunächst wenig und alles lief wie gewohnt weiter. Am 1. März 1871 übernahm Maschinenmeister Memmert die Leitung der Lokwerkstatt. Um den Betrieb besser auszulasten, ließ er auch Arbeiten für fremde Firmen durchführen, u. a. Reparaturarbeiten an Dampfbaggern, die damals in Glückstadt stationiert waren. Über die eigentlichen Reparaturarbeiten hinaus wurden sogar neue Güterwagen und Signaleinrichtungen gebaut sowie Hilfseinrichtungen für die Wagen konstruiert und angefertigt.

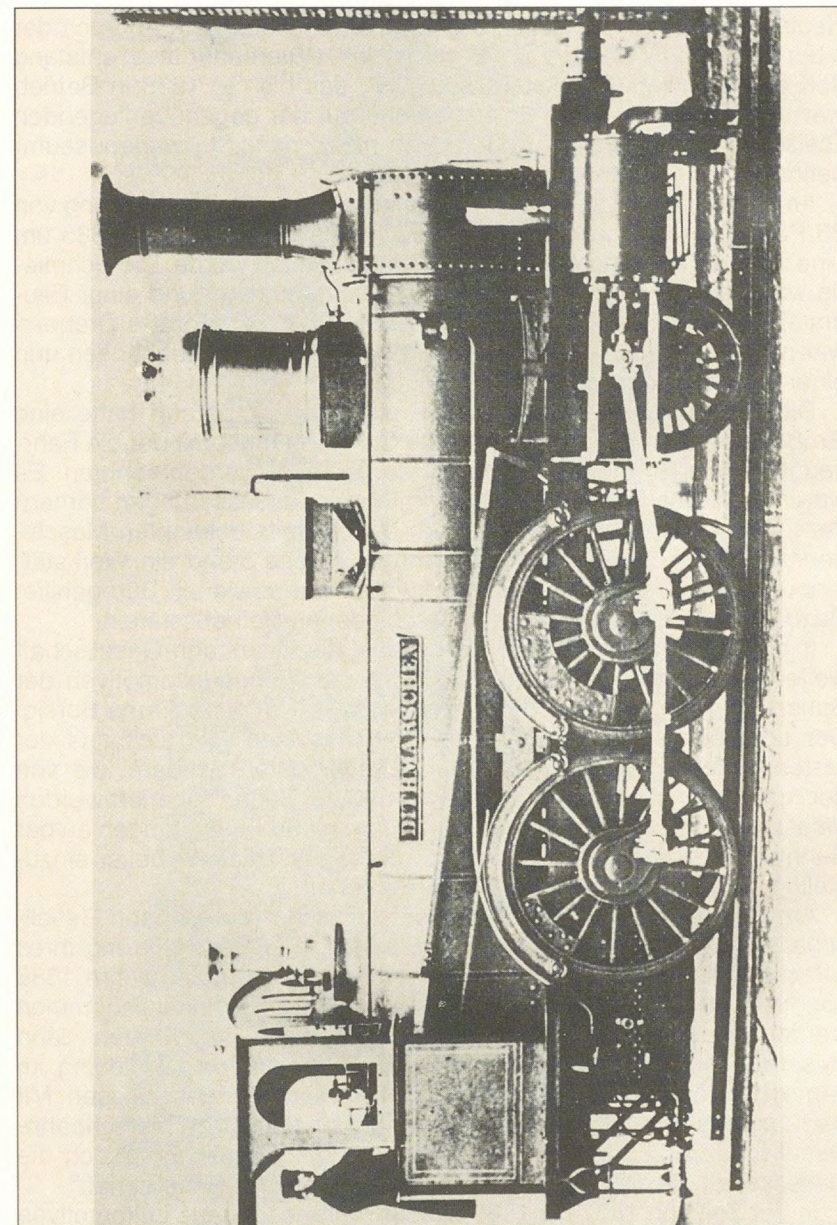
Die Ausbesserungswerkstatt von 1881

Mit Unterstützung des preußischen Staates konnte im Mai 1877 mit der Verlängerung der Bahnlinie über Itzehoe hinaus bis Heide begonnen werden. Die Eröffnung des neuen Abschnitts erfolgte am 1. November 1878, und die „Glückstadt-Elmshorner Eisenbahn-Gesellschaft“ änderte daraufhin ihren Namen ab 1. Januar 1879 in „Holsteinische Marschbahn-Gesellschaft“. Das Streckennetz wuchs dadurch um rund 54 km auf 88 km an. Der Lokomotiv- und Wagenpark musste nun erheblich aufgestockt werden. So wurden allein im Jahre 1878 sieben neue Lokomotiven der Bauart B1 von der Firma Henschel beschafft und eine entsprechende Anzahl neuer Wagen erworben.

Mit dem vergrößerten Fahrzeugpark und den zusätzlichen baulichen Anlagen an der verlängerten Strecke erreichten die Unterhaltungsarbeiten einen Umfang, der von der vorhandenen Reparaturwerkstatt in Glückstadt nicht mehr zu bewältigen war. Die Gesellschaft musste deshalb an eine Erweiterung oder einen Neubau denken. Da eine ausreichende Betriebserweiterung an vorhandener Stelle aus Platzmangel nicht möglich war, entschied man sich für einen Neubau im Nordosten Glückstadts auf dem heutigen 10 ha großen Gelände nördlich des Bahnübergangs Janssenweg und östlich des Gleisbogens in Richtung Itzehoe.

Die neuen Werkhallen wurden so angelegt, dass Erweiterungen problemlos möglich waren, denn die Holsteinische Marschbahn-Gesellschaft plante schon eine Streckenverlängerung nach Norden bis Tondern und Hvidding an der damaligen Grenze zu Dänemark.

Der 1. Bauabschnitt der neuen Werkstatt bestand aus Maschinenhaus, Magazin, Schmiede, Dreherei, Richthalle für Lokomotiven und Wagen sowie einem Büro für die Verwaltung. Die Einweihung des



(Abb. 3) Die 1B-Lokomotive „Dithmarschen“ wurde 1868 von der Glückstadt-Elmshorner Eisenbahn-Gesellschaft von der Fa. Borsig erworben und 1881 ausgemustert.
(Foto: Landesbibliothek Kiel)

Neubaus fand am 15. Dezember 1881 statt. (Nach dem Abbruch der alten Reparaturwerkstatt im Bereich des Güterbahnhofes entstand dort das Stellwerk Glückstadt-Süd „Gs“, das bis ca. 1938 in Betrieb war und wiederum durch einen Neubau auf der gegenüberliegenden Gleisseite ersetzt wurde, in dem sich heute das „Stellwerkmuseum“ befindet.)

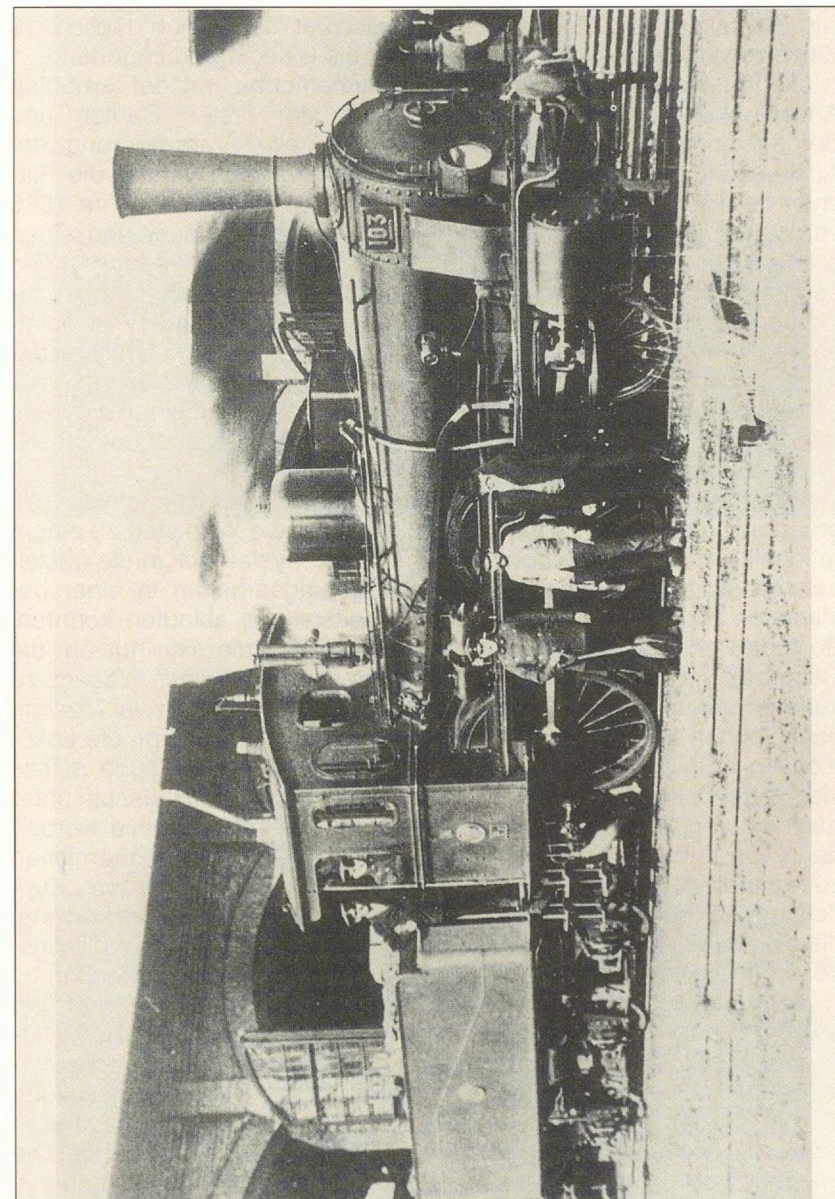
Im Maschinenhaus war eine Dampfmaschine mit einer Leistung von 25 PS aufgestellt, dazu der erforderliche Dampfkessel, der 1885 um eine zweite Einheit für die Dampfheizung erweitert wurde. Die Schmiede war mit zwei Doppelfeuern, einem Dampfhammer und einer Feuerstelle für die Gießerei ausgestattet. Die 20 x 24 m große Dreherei war mit zwei Achsbänken, drei Bohrmaschinen, drei Drehbänken und einer Hobelbank ausgerüstet.

Die Richthalle für die Lokomotiv- und Wagenreparatur hatte eine Größe von 42 x 43 m und besaß eine Schiebebühne, mit der die Fahrzeuge an die gewünschten Stellplätze gebracht werden konnten. Es waren je sieben Stände für Lok- und Wagenausbesserungen vorhanden. Die Leitung des Werkes wurde dem bereits bekannten Maschinenmeister Memmert übertragen. Ihm zur Seite stand ein Werkstättenbuchhalter, der auch Magazinverwalter war sowie ein Bürogehilfe. Dazu kamen 32 Arbeiter in den verschiedenen Betriebsstätten.

In den Jahren 1880 bis 1885 beschaffte die Eisenbahn-Gesellschaft weitere 6 Lokomotiven, darunter 3 Güterzug-Tenderlokomotiven der Bauart C – mit drei gekuppelten Treibachsen – von der Firma Borsig. Der Lokomotivpark umfasste nun 16 Maschinen (4 Stück aus der ersten Lieferung waren mittlerweile ausgemustert worden), die von der Ausbesserungswerkstatt gewartet und bei Bedarf repariert werden mussten. Hinzu kamen weitere neue Wagen und Einrichtungen an der Bahntrasse, sodass es erforderlich wurde, zusätzliche Arbeiter einzustellen. Ihre Anzahl wuchs bis 1885 auf 53 an.

Am 25. April 1884 erhielt die Holsteinische Marschbahn-Gesellschaft von der Regierung die Konzession für die Erweiterung ihres Streckennetzes bis über die dänische Grenze hinaus. Im Jahre 1886 konnte zunächst der Abschnitt Heide-Lunden in Betrieb genommen werden. Nach dem Brückenschlag über die Eider wurden dann Husum, Niebüll, Tondern und schließlich der Grenzort Hvidding im Jahre 1887 an das Schienennetz der Marschbahn angeschlossen. Mit den Zweigbahnen umfasste das Netz der Holsteinischen Marschbahn-Gesellschaft nun rund 238 km. Ab 1. Januar 1888 nannte sich die Gesellschaft „Schleswig-Holsteinische Marschbahn-Gesellschaft“.

In der Zeit von 1887 bis 1889 wurden weitere 20 neue Lokomotiven erworben: im Jahre 1887 neun 1B-Maschinen von Henschel, 1888 fünf B1-Maschinen von Henschel und 1889 noch einmal sechs B1-Maschinen von derselben Firma. Auf dem Streckennetz der Schles-



(Abb. 4) Im Jahre 1887 beschaffte die Holsteinische Marschbahn-Gesellschaft neun dieser 1B-Personenzug-Lokomotiven von der Fa. Henschel. Sie waren bis in die 1920er Jahre unter der Gattungs-Bezeichnung P3 in Betrieb.

(Foto: L. Fricke, aus K. Pierson: Die Preuß. Dampflokomotiven 1850-1922.)

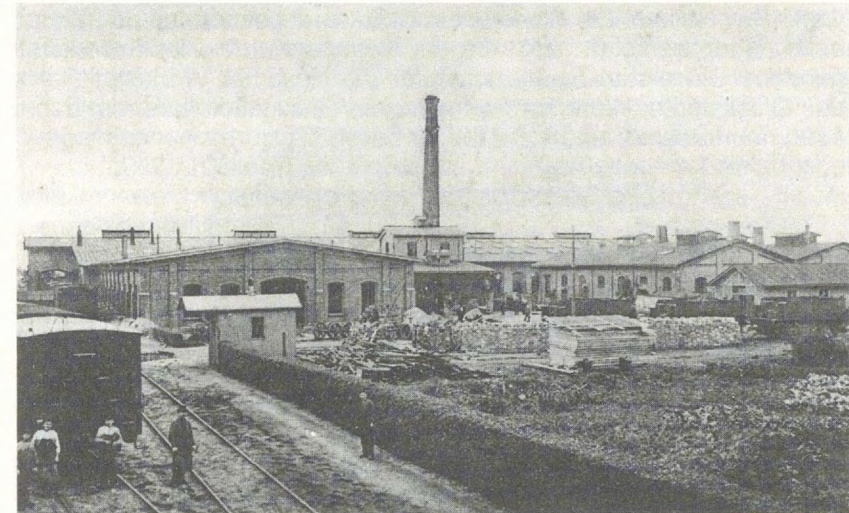
wig-Holsteinischen Marschbahn-Gesellschaft liefen nun täglich 19 Einzelzüge, davon sechs von Elmshorn bis Hvidding durchgehend.

Die Ausweitung des gesamten Bahnbetriebes mit der erhöhten Anzahl von Schienenfahrzeugen sowie der festen Bauten und Betriebseinrichtungen bedingten ebenfalls eine Vergrößerung der Ausbesserungswerkstatt. In einem 2. Bauabschnitt wurden die Flächen der Richthalle, der Schmiede und des Magazins im Jahre 1886 verdoppelt. Die Schmiede erhielt ein drittes Doppelfeuer und einen zweiten Dampfhammer. Die Richthalle wurde um 39 m verlängert und bekam durch Erweiterung zweier Stände am Ostende einen Anbau für die Lackiererei. Es waren nun 13 Stände für die Lok- und 17 Stellplätze für die Wagenausbesserung vorhanden. Die Leistungsfähigkeit der Dreherei wurde durch die Beschaffung einiger Spezial-Werkzeugmaschinen erheblich verbessert: eine Weichenhobelmaschine von 7,5 m Länge, eine Radsatzdrehbank, eine Shapingmaschine (Hobelmaschine) und eine Schraubenschneidmaschine.

Maschinenmeister Memmert wurde 1885 zum Maschineninspektor ernannt. Unter seiner Leitung entwickelte sich die Werkstatt zu einem rationell geführten Unternehmen. Er brachte Systematik in die einzelnen Arbeitsgänge, sodass die Ausbesserungsarbeiten in einer bestimmten Reihenfolge mit genauer Arbeitsteilung ablaufen konnten. So führte er verschiedene Arbeitskolonnen ein, die sich nur um die Reparatur spezieller Bauteile einer Lokomotive oder eines Wagens zu kümmern hatten. In der Lokomotivausbesserung waren zwei Maschinenkolonnen mit je sieben bis acht Mann damit beschäftigt, die Lokomotiven in ihre Bestandteile zu zerlegen und die Fahrzeuge mittels vier Hebeböcken aus den Achsen zu heben, damit die Radsätze unter der Lok weggerollt werden konnten. Die einzelnen Bauteile wurden dann von anderen Kolonnen abgeholt, um sie in den Fachbereichen zu reparieren. Es gab Kolonnen für die Bearbeitung von Tendern, Kuppelstangen, Kesseln und Radreifen sowie eine Vermessungskolonne, die die Kreuzkopfgleitbahnen und Zylinder aufarbeiteten. Für die Ausbesserung einer Lokomotive benötigte man etwa 8 bis 10 Wochen.

Auf der Wagenseite wurden drei Kolonnen eingesetzt. Ferner gab es eine Klempnerei und Lackiererei, eine Segelmacherei für die Persennings sowie eine Modelltischlerei zur Herstellung von nachzuförmenden Gussteilen. Es wurden vier Lehrlinge pro Jahr ausgebildet. Die Jungs des ersten Lehrjahres bekamen ihre Grundausbildung in der „Lehrlingsbude“ und mussten nebenbei Werkzeuge ausgeben. Die anderen waren auf die Kolonnen verteilt und arbeiteten im Betrieb mit.

Nachdem das Streckennetz bis hoch in den Norden ausgebaut worden war, erschien es sinnvoll, kleinere Reparaturen an Ort und Stelle vorzunehmen. Deshalb wurde am 1. Juli 1887 eine kleine Reparaturwerkstatt in Husum in Betrieb genommen, das spätere Bahnbetriebs-



(Abb. 5) Die Eisenbahn-Ausbesserungswerkstatt Glückstadt um 1898. Blick auf die Werkhallen.

(Foto: Ansichtskarte Verlag v. J. Prange, Glückstadt)



(Abb. 6) Das Eisenbahn-Ausbesserungswerk um 1928. Blick auf das Verwaltungsgebäude und die Lokrichthalle.

(Foto: Ansichtskarte Buchhandlung Matthias Jordt, Glückstadt)

werk (Bw) Husum. Die Werkstatt in Glückstadt bekam nun den Status einer Hauptwerkstatt und die in Husum wurde Nebenwerkstatt genannt. Die ersten Facharbeiter für die Husumer Werkstatt stellte das Glückstädter Werk zur Verfügung. In Glückstadt waren im Jahre 1890 neun Beamte und 116 Arbeiter beschäftigt.

Die Marschbahn wird preußisch

Der neuen Größe des Unternehmens angemessen, ließ die Schleswig-Holsteinische Marschbahn-Gesellschaft 1887/88 ein repräsentatives Verwaltungsgebäude für ihre Direktion in Glückstadt am Ende der Dannedelstraße – direkt an der Bahnlinie – errichten. Die Fertigstellung des Gebäudes fiel gerade in die Zeit, in der die Marschbahn verstaatlicht wurde. Per Gesetz vom 9. Mai 1890 erwarb der Preußische Staat das gesamte bewegte und unbewegte Vermögen der Schleswig-Holsteinischen Marschbahn-Gesellschaft für einen Kaufpreis von rund 19.570.000 Mark. Das übernommene rollende Material umfasste 35 Lokomotiven, 98 Reisezug-Wagen und 512 Güterwagen. Am 1. Juli 1890 wurde die Marschbahn-Gesellschaft aufgelöst. Der Betrieb der Marschbahn unterstand nun der „Königlich Preußischen Eisenbahn-Direktion Altona“, die bereits am 1. März 1884 eingerichtet worden war, als die Altona-Kieler Eisenbahn-Gesellschaft verstaatlicht wurde.

Eine der ersten Verwaltungsmaßnahmen im Marschbahn-Bereich war die Gründung des Betriebsamtes Glückstadt am 1. Juli 1890. Das Amt wurde in den Räumen des Neubaus an der Dannedelstraße eingerichtet und war zuständig für die Überwachung des Werkstätten-dienstes im Bereich der Marschbahn. Leiter des Betriebsamtes wurde Geheimer Baurat Lund, der vorher - seit dem 2. Januar 1863 - Direktor bei der Glückstadt-Elmshorner Eisenbahn-Gesellschaft und der späteren Marschbahn gewesen war. Die Hauptwerkstatt Glückstadt verlor nun ihren Status und wurde dem Betriebsamt als Nebenwerkstatt unterstellt. Leiter der Werkstatt blieb Maschineninspektor Memmert, der zum Maschinendezernenten des Betriebsamtes Glückstadt aufrückte. Sehr zum Leidwesen der heimischen Werkstatt wurden die Gießerei sowie eine Radsatzdrehbank und die 7,5 m lange Hobelmaschine für die Weichenbearbeitung zur Hauptwerkstatt Neumünster verlegt.

Im Jahre 1892 wurde Werkstattleiter Memmert verabschiedet und vom Eisenbahndirektor Rohde abgelöst. 1895 betrug die Belegschaftsstärke 5 Beamte und 86 Arbeiter. Von 1902 bis 1904 war Regierungs- und Baurat Kohlhardt als Leiter tätig. Ihm folgte Regierungsbaumeister Pieper (1904 – 1912).

Neben der Erweiterung der Schmiede und der Zubringerwerkstätten begann man 1908 mit dem 1. Bauabschnitt der großen Lokomotiv-Richthalle, die am südlichen Ende des Werksgeländes – parallel zum

heutigen Janssenweg – entstehen sollte. Die 1. Ausbaustufe konnte im Jahre 1913 unter dem neuen Werkstattleiter Regierungs- und Baurat Alf (1912 – 1919) fertig gestellt werden. Gleichzeitig wurde die nördliche Richthalle verlängert und nunmehr ausschließlich für die Wagenausbesserung genutzt. Die Belegschaft bestand aus 16 Beamten und 242 Arbeitern. Entsprechend dem gestiegenem Leistungsbedarf musste 1916 ein neues Kesselhaus und eine größere Maschinenanlage errichtet werden.

In den Jahren 1919 bis 1920 leitete Regierungs- und Baurat Betz das Werk. Während seiner Zeit wurde die Lokrichthalle in einer 2. Ausbaustufe auf die endgültige Größe erweitert und von seinem Nachfolger Regierungs- und Baurat Heilbronn (1920 – 1922) mit den erforderlichen Werkzeugmaschinen ausgestattet. Die fertige Lokrichthalle hatte schließlich die beachtlichen Abmessungen von ca. 60 m x 175 m. Die Halle war in 3 Längsfelder von je ca. 20 m Breite unterteilt. Im mittleren Feld befand sich – in einer flachen Grube – die etwas tiefer liegende Fahrbahn für eine Schiebebühne, auf der die Lokomotiven zu ihren jeweiligen Stellplätzen gebracht werden konnten. Jeweils 20 dieser Plätze – sogenannte Querstände – waren auf beiden Seitenfeldern nebeneinander angeordnet. Am Ostende der Halle musste ein Stand nach Norden hin freigehalten werden, weil dort das Anschlussgleis von und nach außen einmündete. Um die Lokomotiven oder schwere Bauteile aus den Querständen herausheben und umsetzen zu können, waren die beiden Seitenfelder der Lokrichthalle mit je einem Hallen-Laufkran von 60 t Tragkraft ausgestattet. Für Montagearbeiten stand je ein Laufkran von 5 t Tragkraft zur Verfügung. 1922 ging die Leitung des Werkes von Herrn Heilbronn auf Regierungs- und Baurat Cornelius über. Ihm folgte von 1924 bis 1930 Reichsbahnoberrat Wolfhard. Unter seiner Leitung wurde die Werkstatt am 1. April 1925 „Reichsbahn-Ausbesserungswerk“ (RAW).

Deutsche Reichsbahn und Einheitslokomotiven

Am 11. November 1918 schwiegen die Waffen des 1. Weltkrieges. Nach dem Versailler Vertrag vom 28. Juni 1919 musste Deutschland Reparationen akzeptieren, die auch die deutsche Eisenbahn erheblich belasteten. Mehr als 8.000 Lokomotiven, über 13.000 Personen- und etwa 280.000 Güterwagen mussten an die Siegermächte abgeliefert werden.

Die neue Reichsverfassung vom 11. August 1919 – die sogenannte Weimarer Verfassung – gab Deutschland schließlich einen föderalen, demokratischen und republikanischen Aufbau. Auf Grund der neuen Verfassung gingen die Staatseisenbahnen der Länder am 1. April 1920 auf das Reich über. Durch Verordnung vom 12. Februar 1924

wurde das selbständige „Unternehmen Deutsche Reichsbahn“ geschaffen, das wiederum durch das Reichsbahngesetz vom 30. August 1924 in die „Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft“ als Anstalt des öffentlichen Rechts umgewandelt wurde. Zur Sicherung der ihr auferlegten Reparationen (Dawes Plan) unterstand das Unternehmen in weitem Umfang ausländischer Aufsicht. Erst 1930 wurde der ausländische Einfluss beseitigt.

Nach dem 1. Weltkrieg befassten sich die Planer im Verkehrsministerium, dem Zentralamt der Reichsbahn, bei den Lokomotivfabriken und in mehreren Ausschüssen damit, die Maschinen zu bestimmen, mit denen man am besten die gewaltigen, durch Krieg und Reparationen entstandenen Lücken wieder schließen konnte und welche Lokomotiven bei zukünftigem Bedarf beschafft werden sollten. Ziel war es, eine Reihe von neuen „Einheitslokomotiven“ zu bauen, an die im Wesentlichen folgende Grundanforderungen gestellt wurden:

- Die Anzahl der Lokomotiven soll möglichst klein sein.
- Möglichst viele Bauelemente sollen für möglichst viele Typen zeichnungsgleich sein.
- Zeichnungsgleiche Teile müssen untereinander austauschbar sein.

Da die neuen Lokomotiven noch nicht gleich zur Verfügung standen, wurde zunächst eine Auswahl bewährter Typen der ehemaligen Länderbahnen zur Weiterbeschaffung festgelegt. Die Maschinen wurden als „Reichsbahnbauarten“ in einem vorläufigen Umzeichnungsplan von 1923 aufgenommen. Der endgültige Plan von 1925 enthielt dann auch die zukünftigen Einheitslokomotiven. Alle Typ-Reihen erhielten eine zweistellige Stammnummer (Baureihe).

Die ersten Einheitslokomotiven, die nach dem Einheitsbauprogramm der Deutschen Reichsbahn entstanden, waren die legendären Schnellzuglokomotiven der Baureihe 01. Erstes Baujahr war 1925.

Parallel zur Bereinigung der unzähligen Lokomotivtypen der ehemaligen Länderbahnen begann die Deutsche Reichsbahn Anfang der 1920er Jahre ebenfalls mit der systematischen Durchleuchtung der vorhandenen Hauptwerkstätten, um sie den neuen Anforderungen anzupassen und in „Ausbesserungswerke“ umzuwandeln. Ältere Werkstätten, die nicht mehr mit vertretbarem Aufwand modernisiert werden konnten, wurden stillgelegt. Für die verbliebenen Werke sowie für Neubauten musste zunächst das zu erwartende Arbeitsaufkommen erfasst werden. Dazu wurden die Stückzahlen der zu betreuenden Lokomotiven, Wagen und anderen Einrichtungen der Eisenbahn in den einzelnen Werkstätten-Direktionsbezirken ermittelt und auf die verschiedenen Ausbesserungswerke verteilt. Die einzelnen Werke erhielten nur eine bestimmte Anzahl von Fahrzeugarten und Bauarten bzw. Gattungen, um einen Spezialisierungseffekt zu erzielen.

Das RAW Glückstadt wird Lokomotiv-Werk

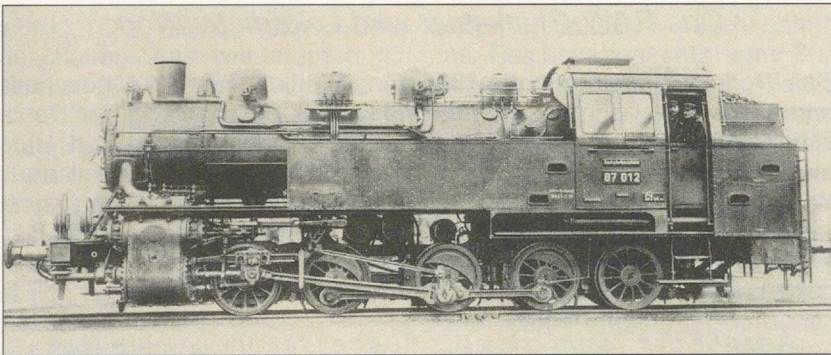
Das Werk in Glückstadt hatte 1925 den „Aufstieg“ zum RAW geschafft und gehörte nun zum Werkstatt-Direktionsbezirk Hamburg der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft. Die bisherige Hauptwerkstatt Harburg wurde dem RAW Glückstadt als Nebenwerkstatt angegliedert. Während sich Harburg auf die Ausbesserung von Wagen spezialisierte, entwickelte sich Glückstadt zum reinen Dampflokomotiv-Werk. Der Werkzeugmaschinen-Park des RAWs musste dafür dem neuen Aufgabengebiet angepasst und in den folgenden Jahren erheblich

Anzahl der jährlich zur Ausbesserung zugeteilten Lokomotiven auf das RAW Glückstadt 1930 bis 1945

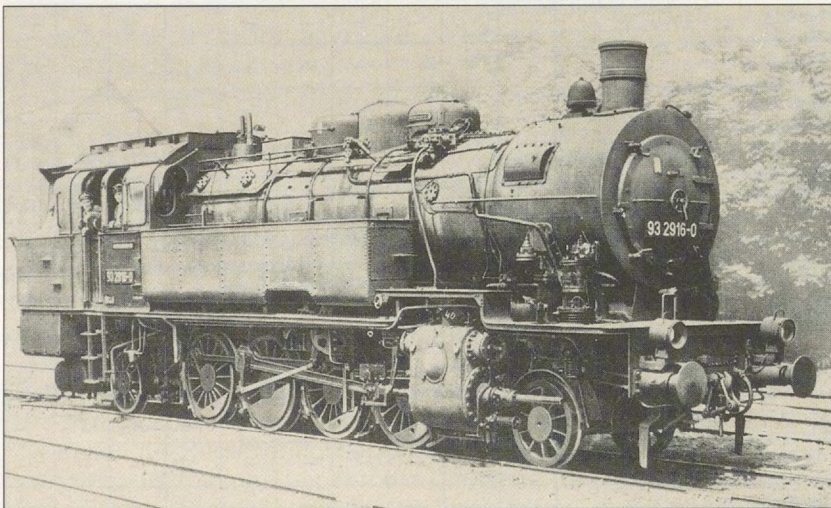
Baureihe (alte Länderbez.)	1928 bis Juli	1930	1936	1937	1938	1939	1940	1942	1943	1945
36 ⁰⁻⁵ (pr. P 4 ²)	—	—	—	—	—	—	5	4	—	—
50	—	—	—	—	—	—	—	—	—	163
60 LBE	—	—	—	—	—	—	3	—	—	—
74 ⁰⁻³ (pr. T 11)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4
74 ⁴⁻¹³ (pr. T 12)	64	80	106	110	104	47	114	118	118	130
74 ¹³ LBE?	—	—	—	—	—	—	—	—	—	7
75 (württ. T 5)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	12
78 ⁰⁻⁵ (pr. T 18)	72	90	90	90	90	90	88	90	90	106
86	—	—	—	—	—	—	—	93	101	68
87 Hbg. Hafenb.	7	16	16	16	16	16	16	16	16	16
91 ³⁻¹⁸ (pr. T 9 ³)	—	—	—	—	—	—	77	—	—	—
92 ⁵⁻¹⁰ (pr. T 13)	130	—	—	—	—	—	—	—	—	—
93 ⁰⁻⁴ (pr. T 14)	63	77	72	72	70	66	94	93	84	72
93 ⁵⁻¹² (pr. T 14 ¹)	76	69	64	65	64	64	85	87	90	85
94 ²⁻⁴ (pr. T 16)	—	—	16	16	16	39	—	—	—	—
94 ⁵⁻¹⁷ (pr. T 16 ¹)	—	—	71	111	115	167	—	—	—	—
Lokomotiven gesamt	412	332	435	480	475	489	482	501	499	663

Tabellarische Aufstellung nach den Ermittlungen von Dipl. Ing. Gustav Röhr auf Grund amtlicher Statistiken (Krefeld 1976)

H.W.S. 2003



(Abb. 8) Die Rangierlokomotiven der Baureihe 87 waren bei der Hamburger Hafenbahn im Einsatz. Durch die seitlich ausschwenkbaren Endradsätze konnten auch enge Gleisradien durchfahren werden. (Foto: Alba-Dampflokkarchiv)



(Abb. 9) Die Tenderlokomotiven der Baureihe 93 bildeten die größte Gruppe der zugeordneten Maschinen auf das RAW. (Foto: Alba-Dampflokkarchiv)

erweitert und modernisiert werden. Des Weiteren errichtete man eine zentrale Acetylgas-Erzeugungsanlage für die Autogen-Schweißerei und verbesserte ebenfalls die Einrichtungen der Elektro-Schweißerei. Außerdem stattete man die Schmiede mit ölgefeuerten, geschlossenen Schmiedeöfen aus.

Bis 1925 hatte die Werkstatt den gesamten Fuhrpark der Marschbahn betreut. Gemäß den neuen Grundsätzen der Reichsbahndirektion erfolgte nun eine Zuteilung bestimmter Lokomotiv-Typen auf die

einzelnen Ausbesserungswerke. Dadurch ging die jahrzehntelange Verbundenheit mit dem Betrieb verloren, aber das RAW gewann an Bedeutung über den bisherigen Bereich hinaus. Das RAW Glückstadt erhielt große Stückzahlen preußischer Tenderlokomotiven der ehemaligen Länderbahn zugewiesen, die in die Liste zur Weiterbeschaffung aufgenommen worden waren. 1927/28 kamen dann noch alle 16 Tenderlokomotiven der neuen Einheits-Baureihe 87 hinzu, die als Rangierlokomotiven bei der Hamburger Hafenbahn eingesetzt waren. Die Maschinen mit fünf angetriebenen Radsätzen und einem Gewicht von 85,6 t zeichneten sich dadurch aus, dass die beiden Endradsätze nicht durch Stangen sondern durch Zahnradgetriebe in Achsmitte gekuppelt waren. Durch die seitlich ausschwenkbaren Endradsätze konnten die Loks auch enge Gleisradien von 100 m problemlos durchfahren.

Insgesamt betrug die Zuteilung ca. 400 – 500 Lokomotiven jährlich. Die Ausbesserungen und Untersuchungen der Dampflokomotiven unterlagen einem vom RAW im Voraus aufgestellten Plan. Es gab 4 verschiedene Schadgruppen, wobei die Maschinen mindestens alle 5 Jahre einer Hauptuntersuchung und alle 3 Jahre einer Zwischenuntersuchung unterzogen werden mussten. Die Hauptuntersuchung erstreckte sich auf alle Bauteile. Bei der Untersuchung der Fahrgeleise und Triebwerke mussten die Achslager, Federn und Achsen herausgenommen werden. Der Rahmen war durch Abnahme des Kessels zur Untersuchung freizulegen und die Heiz- und Rauchrohre mussten aus dem Dampfkessel entfernt werden, um ihn auch im Innern untersuchen zu können. Neben den planmäßigen Ausbesserungen kam es bei Brüchen wichtiger Teile oder bei Schäden durch Unfälle auch zu sogenannten Bedarfsausbesserungen, die je nach Lage des Falles im RAW oder in einem Bw ausgeführt wurden.

1928 waren im RAW Glückstadt 135 Beamte und 521 Arbeiter beschäftigt sowie 486 Arbeiter in Harburg. Am 1. Januar 1931 übernahm Reichsbahnrat Deter die Leitung des Werkes. 1931 beschäftigte man in Glückstadt 71 Beamte und 456 Arbeiter sowie in Harburg 65 Beamte und 410 Arbeiter.

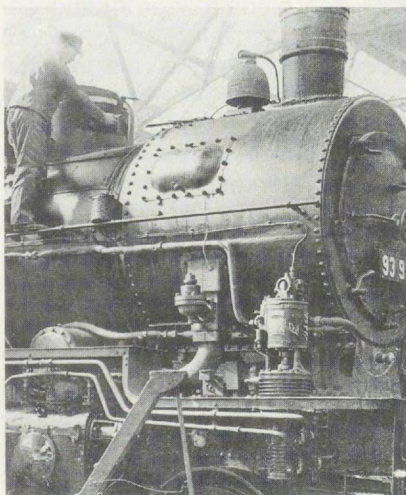
Das RAW während der NS-Zeit

Mit der Berufung Hitlers zum Reichskanzler am 30. Januar 1933 („Machtergreifung“) und nach der Zustimmung aller bürgerlichen Parteien zum Ermächtigungsgesetz am 24. März 1933 war der Weg für Hitler frei, in Deutschland ein totalitäres Regime zu errichten. Die ersten Folgen waren u. a. die Auflösung der Parteien sowie die Gleichschaltung der Vereine und Gewerkschaften. Die NSDAP wurde zur einzigen Partei Deutschlands erklärt und alle Arbeitgeber sowie Arbeiter und Angestellten mussten Mitglied der „Deutschen Arbeitsfront“

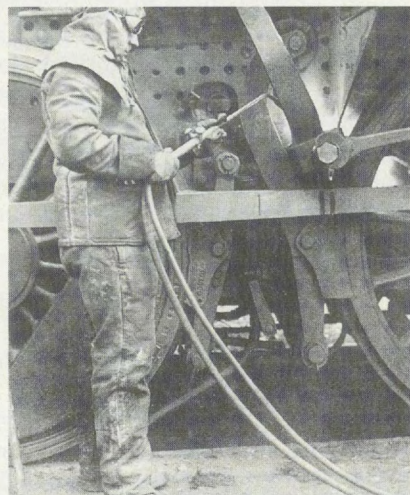
(DAF) – einem Einheitsverband der NSDAP – werden. Aus den „Belegschaften“ der Betriebe wurden „Gefolgschaften“ und an die Stelle einer „Betriebs“- bzw. „Werk“-Einrichtung trat die „NSBO“ (Nationalsozialistische Betriebszellen-Organisation). Ohne Mitgliedschaft in der NSDAP war ein beruflicher Aufstieg für die Werktätigen, z. B. zum Vorarbeiter oder Werkmeister, nicht mehr möglich. Aus diesem Grund traten viele RAW-Arbeiter der „Partei“ bei, obwohl die meisten von ihnen sozialdemokratisch eingestellt waren. Einige nur deshalb, um ihren Kindern nicht die Zukunft zu verbauen.

Durch das Gesetz vom 10. Februar 1937 wurde die „Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft“ unter Änderung ihrer Bezeichnung in „Deutsche Reichsbahn“ (D.R.) wieder unmittelbar dem Reich unterstellt. 1939 wurde die D.R. rechtlich ausdrücklich als ein Sondervermögen des Reiches mit eigener Wirtschafts- und Rechnungsführung festgelegt.

Dank gezielter Maßnahmen gelang es den neuen Machthabern, die wirtschaftliche Lage Deutschlands in der zweiten Hälfte der 1930er Jahre erheblich zu verbessern. Auch das RAW Glückstadt profitierte vom allgemeinen wirtschaftlichen Aufschwung. Das Werk erhielt mehrere moderne Werkzeugmaschinen für die Zapfen- und Achslagerbearbeitung. Innerhalb des Werksgeländes wurden die Förderwege gepflastert und die elektrischen Freileitungen in die Erde verlegt. Neue gemauerte Schrott- und Kohlebansen trugen wesentlich zur Verschönerung und Sauberkeit des Werkes bei. Besonders auf dem Gebiet der Sozialeinrichtungen und der Werkfürsorge wurden große Anstren-



(Abb. 10) Arbeiten an der Tenderlok 93 911 im RAW, 1934. (Foto: Hans Ruhe, Glückstadt, Repro Slg. Süberling)



(Abb. 11) Anwärmarbeiten am Kipprostebel im RAW, 1934. (Foto: Hans Ruhe, Glückstadt, Repro Slg. Süberling)

gungen unternommen. So konnten im Laufe des Jahrzehnts moderne Waschräume, eine Badeanstalt mit 8 Wannen und 26 Brausen sowie eine Werkküche mit entsprechenden Essplätzen und Räumen geschaffen werden. Die seit 1905 bestehende Werkfeuerwehr wurde mit modernem Gerät ausgerüstet.

Bei Veranstaltungen und Betriebsappellen sorgten der Männer-Gesangverein „Concordia“ und die 32 Mann starke Werkkapelle für den feierlichen Rahmen. Auch der Sport wurde von der Bahn gefördert. Für den „VfL Reichsbahn“ – einem Zusammenschluss von „Reichsbahn-Turnverein“ und „Verein für Leibesübungen von 1876“ im Jahre 1933 – stand ab 1934 eine moderne Turnhalle auf dem Werks-gelände zur Verfügung. Dieser Sportverein lebte nach 1945 als „ETSV“ (Eisenbahner Turn- und Sportverein) weiter und erhielt 1949 – nach der Vereinigung mit der Spielvereinigung „Fortuna“ – den Namen „ETSV-Fortuna Glückstadt“.

Mitte des Jahres 1937 übernahm Reichsbahnrat Günther die Leitung des Werkes. Ende 1937 beschäftigte das RAW 683 Personen, einschließlich 65 Lehrlinge und 10 Praktikanten. 1937 wurden insgesamt 551 Lokomotiven ausgebessert – erheblich mehr als die geplante Zuteilungsquote von 480 Maschinen in diesem Jahr.

Am 1. September 1939 begann mit dem Angriff deutscher Truppen auf Polen der 2. Weltkrieg. Im Jahre 1940 wurde die Arbeitszeit im RAW von 8 auf 9 Stunden täglich erhöht und die Mittagspause deshalb von ursprünglich 1 ½ Std. auf ½ Std. herabgesetzt. Es mussten in der damaligen Zeit zahlreiche Überstunden geleistet werden.

Trotz der wirtschaftlich günstigen Lage in den 1930er Jahren konnten einige wichtige Vorhaben wegen des 2. Weltkrieges nicht mehr verwirklicht werden. Dazu gehörten neben einer Umgestaltung der Lehrwerkstatt auch der Neubau einer Kesselschmiede und der Bau eines neuen Kesselhauses. Die Lokomotivkessel mussten also weiterhin nach Stendal oder Sebaldsbrück (Bremen) transportiert werden, um dort in den RAWs repariert zu werden. Dadurch ging wertvolle Zeit verloren. Von 1939 bis etwa 1943 war Reichsbahnrat Reisser Leiter des RAWs. Ihm folgte Reichsbahnrat Oskar Röcker.

Im Verlauf des Krieges wurden immer mehr Arbeitskameraden des Werkes zum Dienst bei der „Feldeisenbahn“ und zum Waffendienst in der Wehrmacht eingezogen. Zugleich stieg die Anzahl zugeführter Lokomotiven, die durch Feindbeschuss ausgefallen waren und nun repariert werden mussten. Um dem Personalmangel zu begegnen, rückten daher ab Mitte 1941 und in den folgenden Jahren in steigendem Maße ausländische Zwangsarbeiter und Kriegsgefangene in die offenen Stellen ein. Die größte Gruppe der Zwangsarbeiter im RAW Glückstadt stellten sowjetische Kriegsgefangene mit ca. 350 Personen, gefolgt von „beurlaubten“ französischen Kriegsgefangenen mit

ca. 250. Personen. Anfangs kam es noch zu unerwünschten Gesprächen und Kontakten zwischen deutschen und ausländischen Arbeitskräften, sodass sich die Betriebsführung genötigt sah, einen „Appell“ an die Gefolgschaft zu richten, der in der Werkzeitschrift „Die Elbbrücke“, Ausgabe 3 vom November 1941, noch einmal abgedruckt wurde:

„Betriebsappell am 29. August 1941... Im besonderen wurde vom Betriebsführer der Umgang mit den Kriegsgefangenen und den ausländischen zivilen Arbeitern behandelt. Einige Arbeitskameraden zeigten, wie beobachtet wurde, noch immer nicht die notwendige Zurückhaltung. Unterhaltungen mit den Kriegsgefangenen sind verboten! Der Verkehr ist auf das rein dienstliche zu beschränken.“

Bei einer unvermuteten Schrankrevision wurden bei den Kriegsgefangenen Werkzeuge gefunden. Das kann den Kriegsgefangenen zur Flucht verhelfen. Jeder Kriegsgefangene muß unter scharfer Aufsicht stehen, denkt an die Sabotagegefahr!... Am Schluß spornte der Betriebsführer die Gefolgschaft nochmals zu Höchstleistungen an... Mit einem Gruß an den Führer und den Liedern der Nation wurde der Betriebsappell geschlossen.“

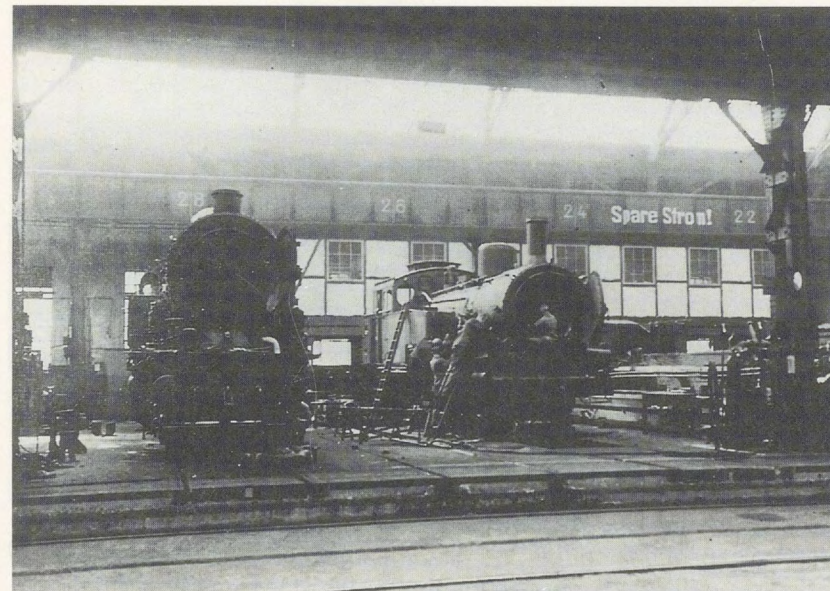
Das RAW wurde im nationalsozialistischen Sinn vorbildlich geführt. Im Wettbewerb der besten Fabriken und Unternehmen um Titel und Diplome wurde die Auszeichnung „Musterbetrieb der Deutschen Arbeitsfront“ nur knapp verfehlt. In den letzten Kriegsjahren mussten auch jüngere deutsche Frauen – bevorzugt in der Dreherei – als Hilfsarbeiterinnen im RAW arbeiten.

Nach dem Zusammenbruch des Deutschen Reiches und der bedingungslosen Kapitulation am 7. Mai 1945 war der 2. Weltkrieg beendet und die Alliierten übernahmen die oberste Regierungsgewalt in Deutschland.

Das Ausbesserungswerk in den Nachkriegsjahren

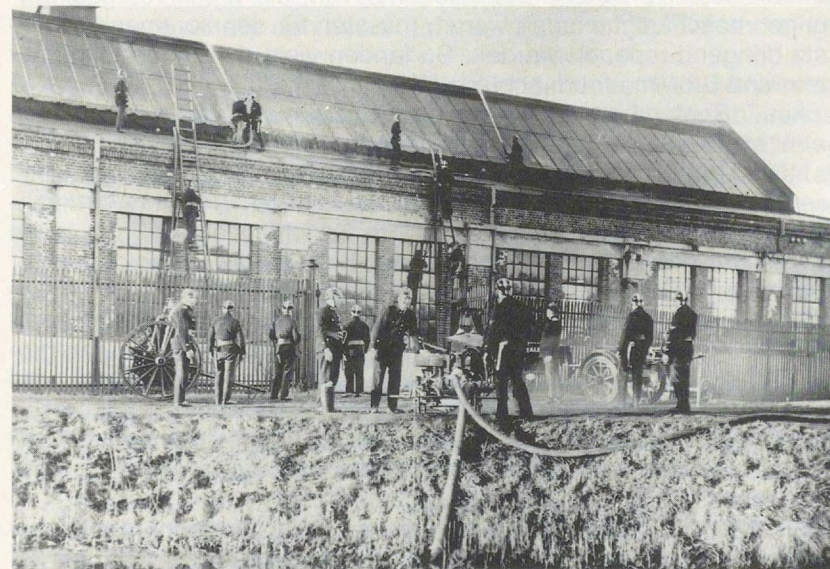
Der 2. Weltkrieg verursachte bei der Deutschen Reichsbahn einen gewaltigen Ausfall an Material sowie große Verluste an sonstigen Anlagen. Die 1945 übernommenen betriebsfähigen Fahrzeuge machten nur noch rund die Hälfte des Bestandes von 1936 aus. Von den Reichsbahn-Ausbesserungswerken waren in der Bizone (amerikanische und britische Besatzungszone) im Mai 1945 nur 55 % der baulichen und 65 % der maschinellen Anlagen verfügbar. Glücklicherweise blieben das RAW wie auch die Stadt Glückstadt von Bombenangriffen verschont.

Nach dem verlorenen Krieg fanden viele Flüchtlinge und Heimatvertriebene aus den deutschen Ostgebieten und Schlesien in Glückstadt eine neue Heimat. Die Einwohnerzahl der kleinen Stadt verdoppelte sich von ca. 7.000 auf 14.000 Bürger. In dieser trostlosen Zeit



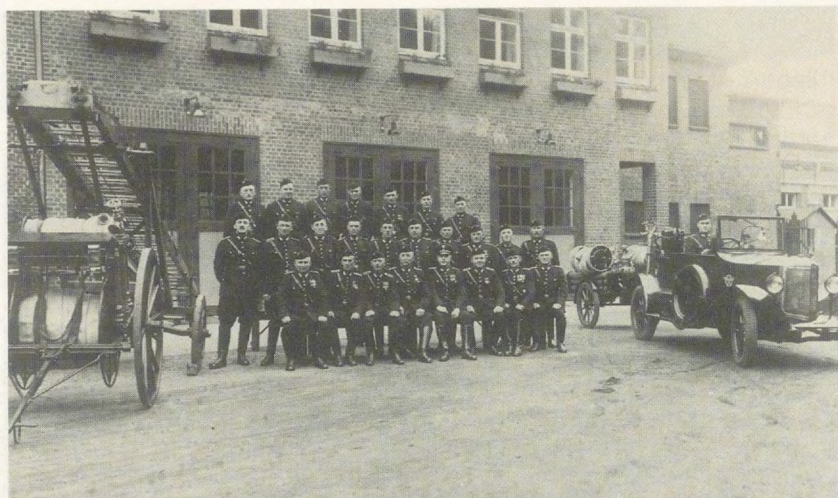
(Abb. 12) Dampflokom-Ausbesserung in der Richthalle des RAW, 1940.

(Foto: Slg. Stellwerk-Museum, Glückstadt)



(Abb. 13) Übung der Werkfeuerwehr an der Lokrichthalle, 1929.

(Foto: Slg. Horst Theis, Glückstadt)



(Abb. 14) Werkfeuerwehr des RAW vor der Feuerwache, 1943.
(Foto: Slg. Horst Theis, Glückstadt)

gewann das RAW als Arbeitgeber eine noch größere Bedeutung als zuvor. Im Werk wartete reichlich Arbeit auf die verbliebenen Eisenbahner, denn zahlreiche Dampflokomotiven, die durch Kriegseinwirkungen beschädigt worden waren, mussten für den kommenden Einsatz dringend repariert werden. So fanden viele der neuen Mitbürger Lohn und Brot im umbenannten „AW“ Glückstadt.

Am 7. September 1949 wurde die Bezeichnung „Deutsche Reichsbahn“ in „Deutsche Bundesbahn“ geändert. Der Namenswechsel hatte keine Umgestaltung des Unternehmens „Bahn“ zur Folge, alles lief wie gewohnt weiter. Im AW Glückstadt waren von 1945 – 1950 durchschnittlich rund 1.100 Werkarbeiter pro Geschäftsjahr tätig. In jenen Jahren war das AW größter Arbeitgeber Glückstadts – gefolgt von der Papierfabrik Peter Temming. In der Lokhalle konnten etwa 40 Lokomotiven gleichzeitig im Fließbandverfahren überholt und repariert werden. Die Ausbesserung einer Maschine dauerte ca. 28 Tage. Die große Bandbreite der Tätigkeiten von einfachen Hilfsdiensten bei Demontage- und Montagearbeiten bis hin zu hochwertigen Facharbeiten ermöglichte es, auch ungelernte oder angelernte Männer im Werk zu beschäftigen. So fanden zahlreiche Kriegsbeschädigte bzw. Schwerbeschädigte eine sinnvolle Arbeit im AW.

Bis zum Jahr 1951 war das AW ein reines Dampflokomotiv-Ausbesserungswerk mit einer Gesamtbelegschaft von 1.020 Werkträgern am 31. Dezember 1950. Am Ende des Jahres 1951 hatte sich die Anzahl der Beschäftigten auf 996 Personen verringert.

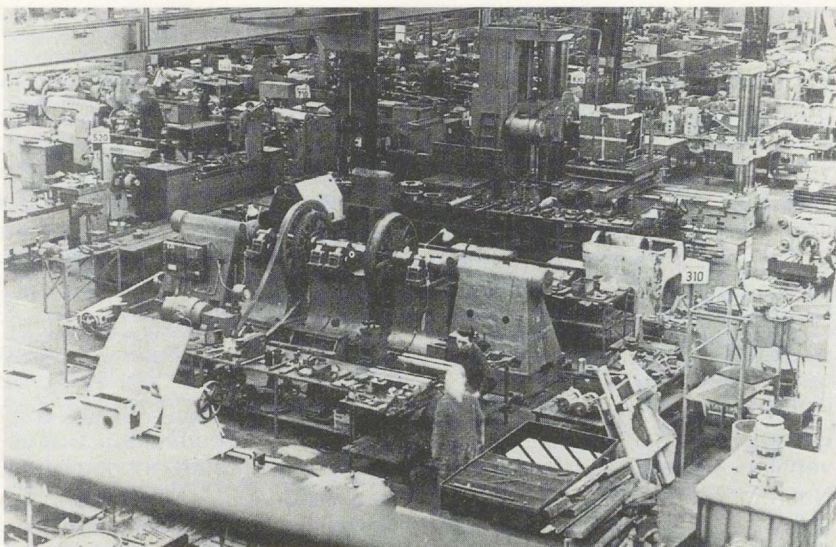
Das AW im Strukturwandel

In den 1950er Jahren begann die Deutsche Bundesbahn mit umfangreichen Rationalisierungsmaßnahmen (u. a. Umstellung von Dampf- auf Diesellokomotiven und Zentralisierung der Ausbesserungswerke), von denen auch das AW Glückstadt nicht verschont blieb. Da die Zuteilung der auszubessernden Tenderloks stetig abnahm, bestand seitens der DB die Tendenz, das Werk in Glückstadt kurzfristig zu schließen. Nur dem Umstand der hohen Arbeitslosigkeit in Schleswig-Holstein – besonders im Notstandsgebiet Westküste – und dem Einsatz aller zuständigen Stellen war es zu verdanken, dass die Stilllegung des AWs abgewendet werden konnte. Das Arbeitsgebiet musste den Gegebenheiten nunmehr ständig angepasst werden. Ab 1952 wurde der durch den Strukturwandel verursachte Auftragsrückgang an Dampfloks durch die Aufarbeitung von Achslagergehäusen, Bremsventilen, Puffern, Heizkupplungen und Hemmschuhen ausgeglichen. Nach der endgültigen Einstellung der Tenderlok-Ausbesserung im Jahre 1953 konnte diese Lücke teilweise dadurch geschlossen werden, dass eine Zuteilung von Gepäck- und Bahndienstwagen erfolgte, die im AW aufgearbeitet bzw. umgebaut wurden. Ein weiterer wichtiger Beitrag zur längerfristigen Erhaltung des Werkes war die Aufarbeitung von Werkzeugmaschinen, mit der ebenfalls im Jahre 1953 begonnen wurde. Für dieses anspruchsvolle Aufgabengebiet wurde der westliche Teil der Lokhalle den neuen Erfordernissen angepasst und eingerichtet.

Bis zum Jahr 1957 blieb das Tätigkeitsfeld des AWs im Wesentlichen gleich. Allerdings nahm die Anzahl der aufzuarbeitenden Gepäck- und Bahndienstwagen stetig ab. Auch die Gesamtbelegschaftsstärke verringerte sich von 713 Personen im Jahre 1953 auf 554 Personen im Jahre 1957. Viele Mitarbeiter wurden zu anderen Dienststellen der Bundesbahn versetzt und fanden u. a. im AW Neumünster eine neue Beschäftigung.

Glücklicherweise konnte die Lehrlingsausbildung im vollen Umfang beibehalten werden. Es wurden durchschnittlich 15 bis 20 Jugendliche pro Jahrgang in einer 3-jährigen Lehrzeit zu Schlossern und Drehern ausgebildet. Während des 3. Lehrjahres wurden die Auszubildenden überwiegend außerhalb der Lehrwerkstatt in den unterschiedlichen Fertigungsbereichen des Werkes eingesetzt und konnten dort wertvolle praktische Erfahrungen für das spätere Berufsleben sammeln. Bis Anfang der 60er Jahre erfolgte die theoretische Ausbildung ausschließlich in der Werkberufsschule. Danach mussten die AW-Lehrlinge die öffentliche Berufsschule in Itzehoe besuchen.

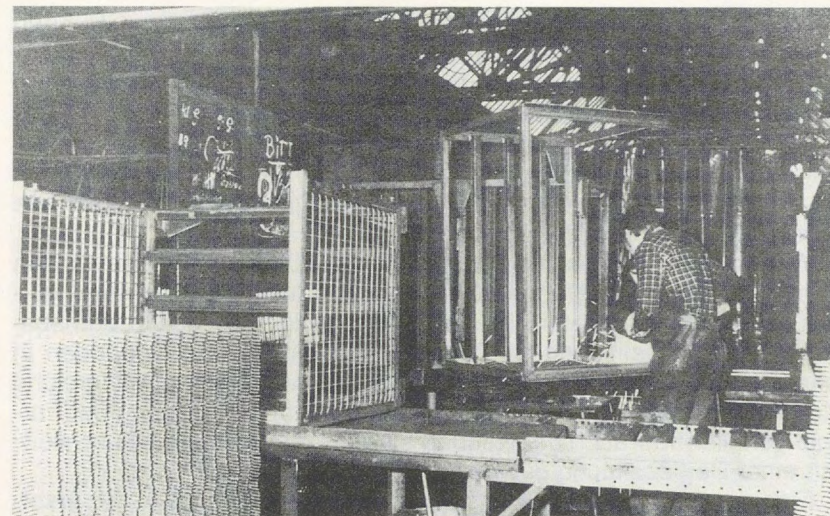
In den Jahren 1958 bis 1963 gelang es den Arbeitsplanern der Bahn, die unterschiedlichen Tätigkeitsbereiche mehrerer Ausbesser-



(Abb. 15) Aufarbeitung von Werkzeugmaschinen, 1963. Dieser Fertigungszeit wurde 1953 aufgenommen. (Foto: DB, aus 100 Jahre Awst Glückstadt)

rungswerke gezielt auf bestimmte einzelne Werke zu verteilen. So konnte die Werkzeugmaschinen-Aufarbeitung im AW Glückstadt dadurch erheblich gesteigert werden, dass diese speziellen Aufgabenbereiche von den Werken Opladen, Ingolstadt und Karlsruhe nach Glückstadt verlegt wurden. Dafür mussten die Glückstädter die Aufarbeitung von Bremsventilen und Puffern sowie von Achslagergehäusen und Hemmschuhen an andere Werke abgeben. Neben der Hauptfertigung Werkzeugmaschinen-Aufarbeitung wurden in den Jahren 1960 bis 1964 rund 50.000 Sonderpaletten und ab 1965 Gitterboxpaletten im AW hergestellt. Die seit 1953 bestehende Heizkuppelwerkstatt war über die ganzen Jahre gut ausgelastet. In dieser Fertigung waren ausschließlich Schwerbehinderte beschäftigt.

Die Belegschaftsstärke konnte über einen längeren Zeitraum fast konstant gehalten werden. Sie nahm nur leicht ab – von 520 Personen im Jahre 1958 auf 495 Personen im Jahr 1965. Dann geriet das AW Glückstadt jedoch wieder in eine ernsthafte Existenzkrise. Durch die Struktur- und Rationalisierungsmaßnahmen der DB waren umfangreiche Werkstättenkapazitäten frei geworden, die nun abgebaut werden sollten. Für Glückstadt sahen die Planungen einen erheblichen Personalabbau bis auf 200 Werkarbeiter vor. Außerdem wurde das Glückstädter Werk ab dem 1. Januar 1968 in eine Werkabteilung des AW Neumünster umgewandelt und verlor dadurch den Status eines AWs. Der angestrebte Personalabbau wurde jedoch nie ganz erreicht, weil



(Abb. 16) Schweißarbeiten in der Gitterboxpaletten-Fertigung, 1981. Diese Fachabteilung bestand von 1965 bis 1986. (Foto: DB, aus 100 Jahre Awst Glückstadt)

der Arbeitsumfang dies nicht zuließ. Der niedrigste Personalstand wurde 1972 mit 245 Werkarbeitern registriert. Von da ab stieg er dann langsam wieder auf 270 im Geschäftsjahr 1973 an. Hinzu kamen noch 40 Techniker und Verwaltungskräfte sowie 70 Auszubildende und Praktikanten.

Zum 1. Juli 1971 erhielt das Werk seine Selbständigkeit zurück und wurde in eine Ausbesserungswerkstätte (Awst) der DB umgewandelt. Neuer Werkleiter wurde Herr Muthorst, der Oskar Röcker ablöste. Im Zeitraum 1974 bis 1979 betrug die Gesamtbelegschaft zwischen 300 und 360 Personen. 1980 waren 350 Mitarbeiter – einschließlich ca. 45 Verwaltungskräfte – in der Awst Glückstadt beschäftigt. Zusätzlich waren ständig 70 bis 80 Azubis und Praktikanten in der Ausbildung. Am 1. März 1977 wurde Herr Schirmer neuer Leiter des Werkes. 1980 umfasste das Aufgabengebiet in der Awst Glückstadt folgende Tätigkeiten:

1. Grundüberholung, Entwicklung und Modernisierung von Werkzeugmaschinen. Dazu gehörten ebenfalls Montage- und Beratungsarbeiten im ganzen Bundesbahnbereich.
2. Aufarbeitung von geteilten Dampfheizkuppelungen.
3. Neuanfertigung von Lademaßen.
4. Instandhaltung von Büromaschinen für den BD-Bezirk Hamburg. Diese Arbeiten wurden von 7 Personen in einer kleinen Werkstatt in der Awst oder vor Ort seit Ende des 2. Weltkrieges ausgeführt.
5. Fertigung von Gitterboxpaletten. Die Produktionszahlen konnten im

Laufe der Jahre ständig gesteigert werden. Im Geschäftsjahr 1980 wurden 95.000 Paletten hergestellt.

6. Herrichtung von ausgemusterten Wagen zu Bahndienstwagen (Wohn- und Werkstattwagen) für Bautrupps der DB. Diese Fertigung wurde im September 1981 eingestellt.

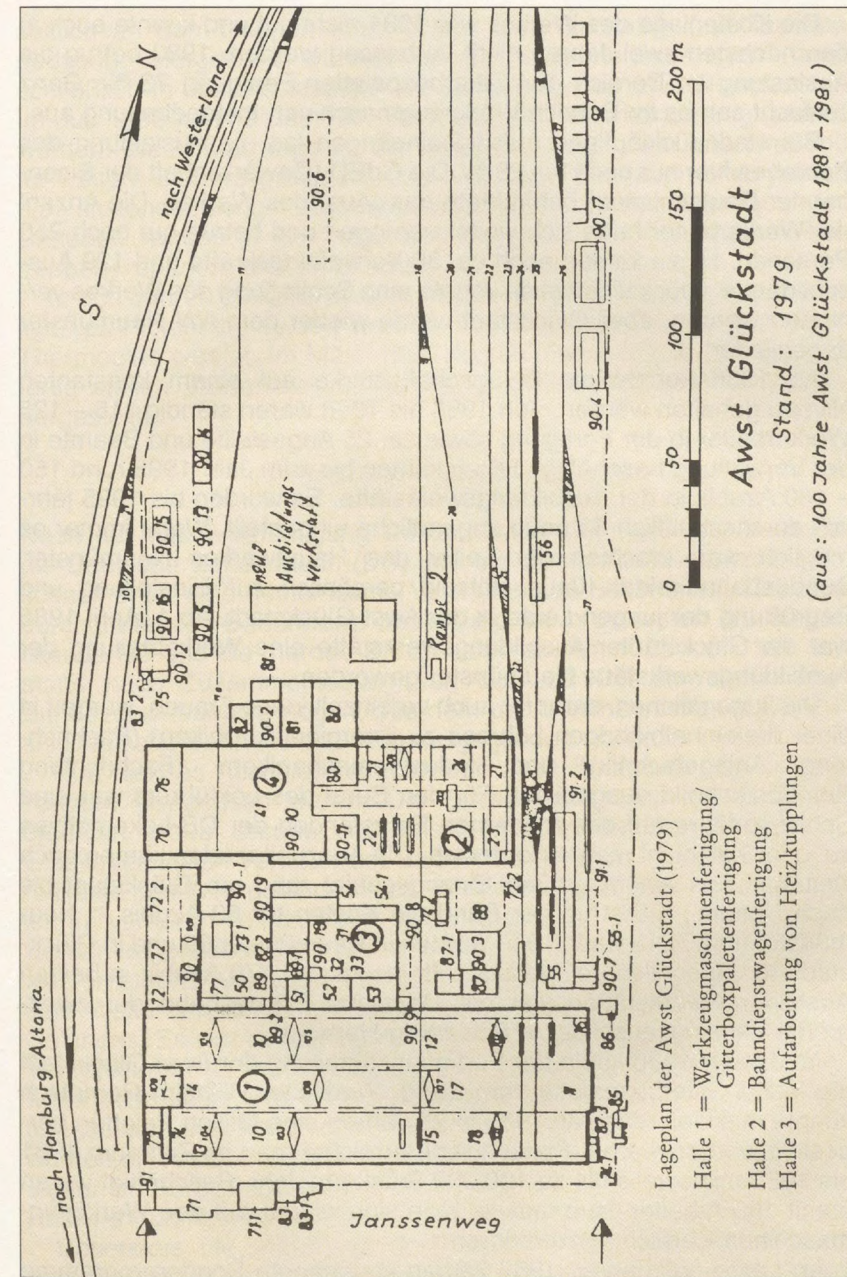
Der Anteil schwerbehinderter Mitarbeiter lag bei 15,6 %. Bedauerlicherweise wurde es immer schwieriger, geeignete Arbeitsprogramme für diesen Personenkreis ins Werk zu holen.

Wegen der schlechten finanziellen Situation der Deutschen Bundesbahn und der Ungewissheit über die Zukunft des Werkes wurden in der Zeit nach 1945 bis 1972 nur wenige, unbedingt betriebsnotwendige Investitionen an Werkzeugmaschinen und Gebäuden in jener Zeit vorgenommen. Danach war es dann möglich, umfangreiche Modernisierungen durchzuführen. Mit der Zusammenfassung der Fertigungshallen war auch der Neubau eines Sozialgebäudes einschließlich einer Betriebsküche geplant.

Eine neue Ausbildungswerkstätte, die die alte Lehrwerkstatt ersetzen sollte, stand Anfang 1981 kurz vor der Vollendung. Der moderne Neubau in zweigeschossiger Flachbauweise wurde auf der freien Fläche nördlich der alten Werkhallen errichtet und konnte am 5. Februar 1981 dem Betrieb übergeben werden. Die Deutsche Bundesbahn hatte 3,5 Mio. DM in diese Werkstatt investiert und sie mit allen Maschinen und Einrichtungen ausgestattet, die für eine erfolgreiche Berufsausbildung erforderlich waren. Die Ausbildungswerkstatt verfügte über eine Kapazität von 106 Ausbildungsplätzen, davon 6 für weibliche Azubis. Neben der Ausbildung konnten die Jugendlichen zusätzlich praktische Erfahrungen in den verschiedenen Fachabteilungen des Betriebes erwerben. In der Lehrwerkstatt wurde in folgenden Berufen ausgebildet: Maschinenschlosser, Dreher, Elektroanlageninstallateur und Energieanlageelektroniker. Außerdem wurden Praktikanten und Betriebspraktikanten ausgebildet sowie Junggehilfen für den Werkstattdienst eingearbeitet.

Die Awst Glückstadt leistete mit dieser modernen Ausbildungswerkstatt einen wesentlichen Beitrag für die Berufsausbildung junger Menschen in Glückstadt und Umgebung. Das Einzugsgebiet der Azubis erstreckte sich von Pinneberg bis Westerland/Sylt. Diese Tatsache war sicherlich ein Grund dafür, dass man sich bei den späteren Krisen der Awst Glückstadt ebenfalls große Sorgen um den Erhalt der Ausbildungswerkstatt machte.

Der 15. Dezember 1981 war ein großer Tag in der Geschichte der Ausbesserungswerkstätte Glückstadt. Es konnte das 100-jährige Bestehen des Werkes gefeiert werden. Aus finanziellen Gründen fanden die Feierlichkeiten allerdings nur intern im kleinen Rahmen statt. Die Öffentlichkeit nahm deswegen kaum Notiz von diesem Ereignis.



(Abb. 17) Lageplan Awst 1979

Die Kostenlage des Werkes war 1981 nicht gut und konnte auch in den nächsten zwei Jahren nicht verbessert werden. 1983 betrug die Auslastung im Bereich der Gitterboxpaletten-Fertigung 73 %. Ganz schlecht sah es im Bereich Werkzeugmaschinen-Instandhaltung aus.

Bei stark rückläufigen Auftragseingängen lag die Auslastung des Betriebes hier nur noch bei 25 %. Die GdED (Gewerkschaft der Eisenbahner Deutschlands) befürchtete das „Aus“ des Werkes. Die Anzahl der Werkarbeiter hatte sich weiter verringert und betrug nur noch 250 Personen. Hinzu kamen noch ca. 30 Verwaltungskräfte und 129 Auszubildende. Glücklicherweise konnte eine Schließung des Werkes verhindert werden, aber Glückstadt wurde wieder dem AW Neumünster angegliedert.

Ab 1986 konnte die Belegschaftsstärke auf einem konstanten Niveau gehalten werden. Von 1986 bis 1998 waren ständig 115 – 125 Werkarbeiter in der Fertigung sowie ca. 25 Angestellte und Beamte in der Verwaltung beschäftigt. Hinzu kamen bis zum Jahr 1995 rund 150 – 160 Azubis in der Ausbildungswerkstätte. Es wurden bis 1995 jährlich durchschnittlich 40 neue Jugendliche eingestellt. Wenn immer es möglich war, erschien der Leiter des Hauptwerkes Neumünster, Bundesbahndirektor Klaus Nötzold persönlich zur Einstellung und Begrüßung der jungen Leute in der Awst Glückstadt. Ab 1. April 1986 war die Glückstädter Ausbildungswerkstätte eine Werkabteilung der Ausbildungswerkstätte Neumünster geworden.

Die Jugendlichen, darunter auch vereinzelt junge Frauen, wurden in einer dreieinhalbjährigen Lehrzeit zu Energieelektronikern (Fachrichtung Anlagentechnik) und Industriemechanikern (Fachrichtung Betriebstechnik) ausgebildet. Für den Beruf des Lokführers war eine Schlosserlehre auf den modernen Fahrständen der DB-Lokomotiven zu jener Zeit nicht mehr erforderlich. Die Auszubildenden kamen auch weiterhin aus einem großen Einzugsgebiet rund um Glückstadt bis nach Husum. 1986 trug der Bund die Kosten für 63 Azubis in Neumünster und Glückstadt. 1987 wurden in Neumünster 69 und in Glückstadt 40 Jugendliche eingestellt. Mit insgesamt 370 Azubis in beiden Ausbildungswerkstätten war die Deutsche Bundesbahn der zweitgrößte Lehrlingsausbilder in Schleswig-Holstein.

Im Januar 1986 lief in der Fertigungsabteilung der Awst Glückstadt die letzte Gitterboxpalette vom Band. Werkleiter Wilhelm Rometsch konnte mitteilen, dass ab 1965 in 20 Jahren eine Million Paletten hergestellt worden waren. Spitzenwerte erreichte man im Zeitraum 1981 bis 1983 mit jeweils bis zu 100.000 Stück pro Jahr. Beschäftigt waren damit 100 Arbeiter. Nun musste man sich wieder auf den Werkzeugmaschinen-Bereich konzentrieren.

Im Laufe des Jahres 1986 kamen sogenannte Sonderprogramme hinzu. Es wurden Handgepäck-Förderbänder angefertigt. (Sie laufen

seitlich an den Treppen entlang und sind für Koffer und Taschen gedacht). Hergestellt wurden diese „Reiseerleichterungen“ ausschließlich in der Glückstädter Werkabteilung des AWs Neumünster. Im Juli 1990 konnte das 150. Handgepäck-Förderband fertig gestellt werden. Die Auftragslage für die Bänder-Fertigung war anschließend für weitere 5 Jahre gesichert. Das wichtigste Standbein blieb jedoch die Instandsetzung eisenbahnspezifischer Werkzeugmaschinen. Daneben wurden in den folgenden Jahren auch Fahrtreppen (Rolltreppen) repariert, teils im Glückstädter Werk, teils vor Ort.

In den Jahren 1992/93 musste das Dach der großen Halle (ehemalige Lok-Richthalle) saniert werden. Das brüchige Dach wurde durch Thermoglas ersetzt. Im März 1993 konnte man das 250. Förderband fertig stellen. Außerdem wurden Spezialwerkzeuge und Ersatzteile hergestellt.

Privatisierung der Bahn

Nach der Wiedervereinigung Deutschlands 1990 war man bestrebt, die Deutsche Bundesbahn (DB) und die Deutsche Reichsbahn (DR) schnell unter eine gemeinsame Verwaltung zu bekommen. Ziel einer durchgreifenden Bahnreform war es, die tief in den roten Zahlen steckende DB und die marode DR zu sanieren. Am 1. Januar 1994 entstand nach Zusammenlegung von DB und DR ein einheitliches Bundeseisenbahnvermögen, aus dem der unternehmerische Bereich als Deutsche Bahn AG (DB AG) ausgegliedert wurde.

Nun hieß es Abschied nehmen von alten Strukturen, die in Jahrzehnten gewachsen waren. Die Privatisierung und die Reformen brachten große Unruhe und Unsicherheit in die Bahnbetriebe. In Glückstadt teilten Vertreter der Bahn AG mit, die Bahn wolle die hintere Hälfte des Werkgeländes – ca. 50.000 m² - verkaufen. Nur die Hallen im vorderen Teil der Awst sollten bestehen bleiben, alle anderen würden abgerissen. Die Pläne wurden schließlich nicht weiter verfolgt, weil ernsthafte Käufer ausblieben. Außerdem verhandelte man über den Weiterbetrieb der Ausbildungswerkstatt im hinteren Teil des Geländes. Es war bekannt geworden, dass die Zentrale der Bahn AG in Frankfurt/M für einen Abbau der Ausbildungsplätze war. Die Bahn wolle jetzt bedarfsorientiert arbeiten und nur noch so viele junge Leute ausbilden, wie nachher auch übernommen werden könnten. Bisher wurden die Azubis nach der Ausbildung von den verschiedenen Werkstätten im Bereich der Bundesbahn-Direktion Hamburg übernommen. Das war nun nach der Privatisierung nicht mehr gewährleistet.

Besonders die schleswig-holsteinische SPD-Bundestagsabgeordnete Cornelia Sonntag-Wolgast setzte sich für den Erhalt der Ausbildungswerkstatt in Glückstadt ein. In einem Schreiben an den Vorstand

der Bahn AG in Frankfurt/M wies sie auf die Bedeutung der Ausbildungswerkstätte für den Westküstenbereich hin. Die Ausbildung in Glückstadt sei sehr qualifiziert. Außerdem kämen die 160 Auszubildenden aus den wirtschaftlich strukturschwachen Kreisen Steinburg, Dithmarschen und Nordfriesland. Im August 1994 konnte Werkleiter Wilhelm Rometsch 41 neue Auszubildende in Glückstadt begrüßen. Im Jahr darauf waren es noch einmal 38 Jugendliche, die eine Lehre zum Energieelektroniker oder Industriemechaniker antraten.

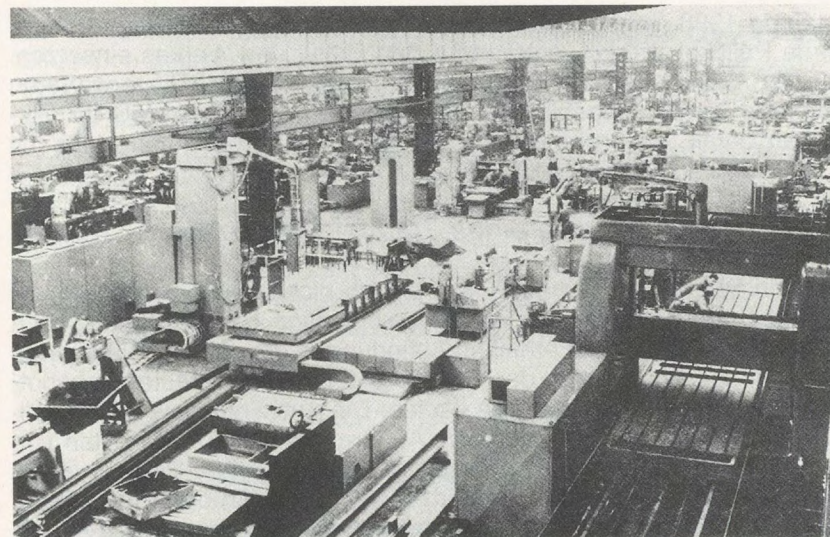
Namhafte Politiker von SPD und CDU plädierten immer wieder für die Lehrlingsausbildung in Glückstadt. In einem Gespräch mit der Betriebsleitung und Glückstädter CDU-Politikern im August 1995 teilte Werkleiter Wilhelm Rometsch mit, der Glückstädter Instandsetzungsbetrieb sei ein selbständiges Unternehmen der Bahn AG, das mit modernsten technischen Möglichkeiten ausgerüstet sei. Die Mitarbeiter seien gegenwärtig mit Zuarbeiten für die Bahn AG, mit Maschinen-Instandsetzungen und dem Bau von Gepäck-Förderbändern beschäftigt. Der Betrieb habe eine stabile Perspektive im privaten Bahnunternehmen und die Arbeitsplätze der 276 Mitarbeiter, davon 146 Lehrlinge könnten erhalten bleiben. Die Ausbildungswerkstätte habe derzeit einen sicheren Stand im Konzept der Deutschen Bahn AG. Im Jahre 1996 wurden dann allerdings nur noch 20 Auszubildende angenommen.

Spezialwerke: Maschinenbau-Glückstadt

Zum 31. Dezember 1997 wurden die Ausbesserungswerke der Deutschen Bahn AG offiziell auf die Geschäftsbereiche Nahverkehr, Fernverkehr und Cargo aufgeteilt. Die Werke, die nicht eindeutig zugeteilt werden konnten, fasste die DB AG im Geschäftsbereich „Spezialwerke“ zusammen.

Insgesamt wurden 10 Betriebe der DB AG zu Spezialwerken mit unterschiedlichen Tätigkeitsbereichen ernannt, darunter auch das Glückstädter Werk. Ab 1. Juli 1997 erhielt es die Bezeichnung „Maschinenbau-Glückstadt“. Mit diesem Schritt wurde das Werk von Neumünster getrennt und erhielt seine Selbständigkeit zurück. Mittelfristig war eine Umwandlung in eine GmbH vorgesehen. Ziel der Bahn AG war es, das Werk zu privatisieren. Leiter des Glückstädter Spezialwerkes wurde Holger Christiansen.

In den Jahren 1997 und 1998 waren 125 Arbeiter in der Fertigung tätig. Dazu kamen noch ca. 25 Angestellte und Beamte in der Verwaltung. Neben der Aufarbeitung von Werkzeugmaschinen wurden weiterhin Fahrtreppen und Gepäck-Förderbänder hergestellt. Auch „nicht bahntypische Aufträge“ gehörten zum Arbeitsgebiet. 1997 wurden noch einmal 20 Azubis angenommen. 1998 waren es nur noch 11 Neueinstellungen.



(Abb. 18) Blick in die zentrale Werkzeugmaschinen-Aufarbeitung in der Halle 1 (ehem. Lokrichthalle) 1981. Dieses Arbeitsgebiet bestand bis zur Schließung des Werkes. (Foto: DB, aus 100 Jahre Awst Glückstadt)



(Abb. 19) Blick auf die Werkhallen des Spezialwerkes „Maschinenbau-Glückstadt“, 2000. (Foto: Süberling)

Ende 1998 mussten sich die Gewerkschafter der GdED und namhafte Politiker wieder verstärkt für den Erhalt des Werkes einsetzen. 30 der 125 Stellen sollten wegrationalisiert werden. Die erwarteten Aufträge waren ausgeblieben, und die Bahn AG begründete ihr Vorhaben damit, dass sie jeden Arbeitsplatz im vergangenen Jahr mit 17.000 DM subventioniert habe.

Das Ende eines Traditionsbetriebes

An den Plänen der Bahn AG war jedoch nichts mehr zu ändern. 30 Eisenbahner-Kollegen wurden in verschiedene Betriebsstätten nach Hamburg versetzt oder erhielten Abfindungen. Im Januar 1999 waren noch 90 Beschäftigte in der Fertigung tätig. Die nächste Hiobsbotschaft ließ nicht lange auf sich warten: Die Ausbildungswerkstatt sollte geschlossen werden. Die Bahn AG argumentierte, die Kosten von rund 100.000 DM pro Ausbildungsplatz sollten andere Betriebe übernehmen, die später auch den Nutzen durch die Arbeitskräfte hätten. Sie selbst könne die Leute nicht übernehmen. 29 von den 79 Azubis konnten ihre Lehre Ende Januar 1999 abschließen. Die verbliebenen 50 sollten ihren Abschluss ebenfalls noch in Glückstadt machen können. Neue Auszubildende würden nicht mehr angenommen.

Im Februar 1999 kamen noch einmal Vertreter der Bahn und der Politik, des ÜAZ (Überbetriebliches Ausbildungszentrum Elmshorn/Itzehoe) und des Arbeitsamtes Elmshorn sowie der Kreishandwerkerschaft und der IHK-Elmshorn zusammen, um zu untersuchen, ob eine Übernahme der Lehrwerkstatt durch das ÜAZ möglich war. Der Plan wurde schließlich verworfen.

Vordringliches Ziel der Bahn AG war es nun, alle 10 Spezialwerke zu privatisieren. Mitte 1999 zeigte ein Unternehmer aus Fulda Interesse am Glückstädter Werk einschließlich der Mitarbeiter und dem gesamten Areal. Aber auch dieses Vorhaben konnte nicht verwirklicht werden, weil nicht sichergestellt war, ob bei einer Übernahme noch Werkeltätige für den Nachfolger vorhanden sein würden. Denn wegen der unsicheren Zukunft des Betriebes verließen zahlreiche Mitarbeiter im Laufe des Jahres das Spezialwerk, um anderweitig bei der Bahn unterzukommen. Das führte zu der fatalen Situation, dass jetzt das Fachpersonal fehlte und Aufträge nicht angenommen oder zurückgegeben werden mussten. Im Oktober 1999 stand fest, dass die Ausbildungswerkstatt geschlossen wird. Lediglich 14 Auszubildende des 4. Lehrjahres sollten ihre Lehre noch in Glückstadt beenden, 35 weitere junge Frauen und Männer konnten ihre Ausbildung in Neumünster fortführen.

Ende November 1999 wurden die Mitarbeiter in einer Betriebsversammlung von der Bahn AG darüber informiert, dass das Spezialwerk Maschinenbau-Glückstadt zum 31. Dezember 1999 geschlossen wer-

de. Die Lehrwerkstatt sollte noch bis Februar 2000 für die 14 Auszubildenden bestehen bleiben. Zu diesem Zeitpunkt waren nur noch 18 Werkarbeiter in der Fertigung und 24 Angestellte und Beamte in der Verwaltung tätig.

Im Januar und Februar 2000 waren dann überraschenderweise außer den 14 Azubis auch noch 42 Mitarbeiter im Werk anzutreffen, die finanzielle Ansprüche als Härteausgleich gegenüber der Bahn AG geltend machen wollten und nun mit Aufräum- und Restarbeiten beschäftigt wurden. Am 29. Februar 2000 war dann aber endgültig und offiziell Schluss. Damit ging nach fast 120 Jahren der traditionsreichste Betrieb in der langen Glückstädter Eisenbahngeschichte für immer verloren.

Persönliche Erinnerungen an das AW Glückstadt

Es gibt in Glückstadt wohl kaum eine Familie, die nicht den einen oder anderen „Eisenbahner“ unter ihren Angehörigen hatte. Auch mein Großvater und später mein Vater – von Haus aus Musikunternehmer mit Musikschule und eigener Kapelle – waren in Krisen- und Kriegzeiten im RAW Glückstadt beschäftigt.

Nach der „Machtergreifung“ 1933 und der „Gleichschaltung“ aller Vereine kam es in den Folgejahren zu entscheidenden Eingriffen in die bisherigen Strukturen des Musikergewerbes. Im Laufe des Jahrzehnts bildeten sich vermehrt Militär- und Werkkapellen, die eine starke Konkurrenz für die privaten Musik-Unternehmen darstellten und deren wirtschaftlichen Betrieb beeinträchtigten. Viele Berufsmusiker gingen zum Militär, weil sie sich dort eine bessere Zukunft erhofften.

Mein Vater – Robert Süberling – begann 1938 mit einer Tätigkeit im RAW, wobei seine Mitwirkung in der Werkkapelle und im Werk-Männerchor „Concordia“ in den folgenden Jahren eine immer größere Rolle einnahm.

Der Männergesangsverein MGV Concordia Glückstadt von 1844 e.V. pflegte seit 1927 die Zusammenarbeit mit dem Bahn-Sozialwerk, Bezirk Hamburg/Ortsstelle Glückstadt und war eine Kulturabteilung dieser Einrichtung. 1933 wurde der städtische Musikdirektor Heinrich Paulsen Chorleiter des Vereins. Die Werkkapelle wurde von Inspektor Paul Irmisch, einem begeisterten Musikfreund, im Laufe der 1930er Jahre zusammengestellt. Sie war bis 1938 auf die stattliche Anzahl von 32 Mann angewachsen. Mein Vater betätigte sich dort als Pianist, Geiger und Flügelhornist.

Die Werkkapelle und der Chor sorgten bei internen Versammlungen und Veranstaltungen – wie Betriebsappellen und NS-Feierlichkeiten – für den festlichen Rahmen. Als Paul Irmisch im Jahre 1941 in eine andere Betriebsstätte versetzt wurde, übernahm mein Vater die Lei-

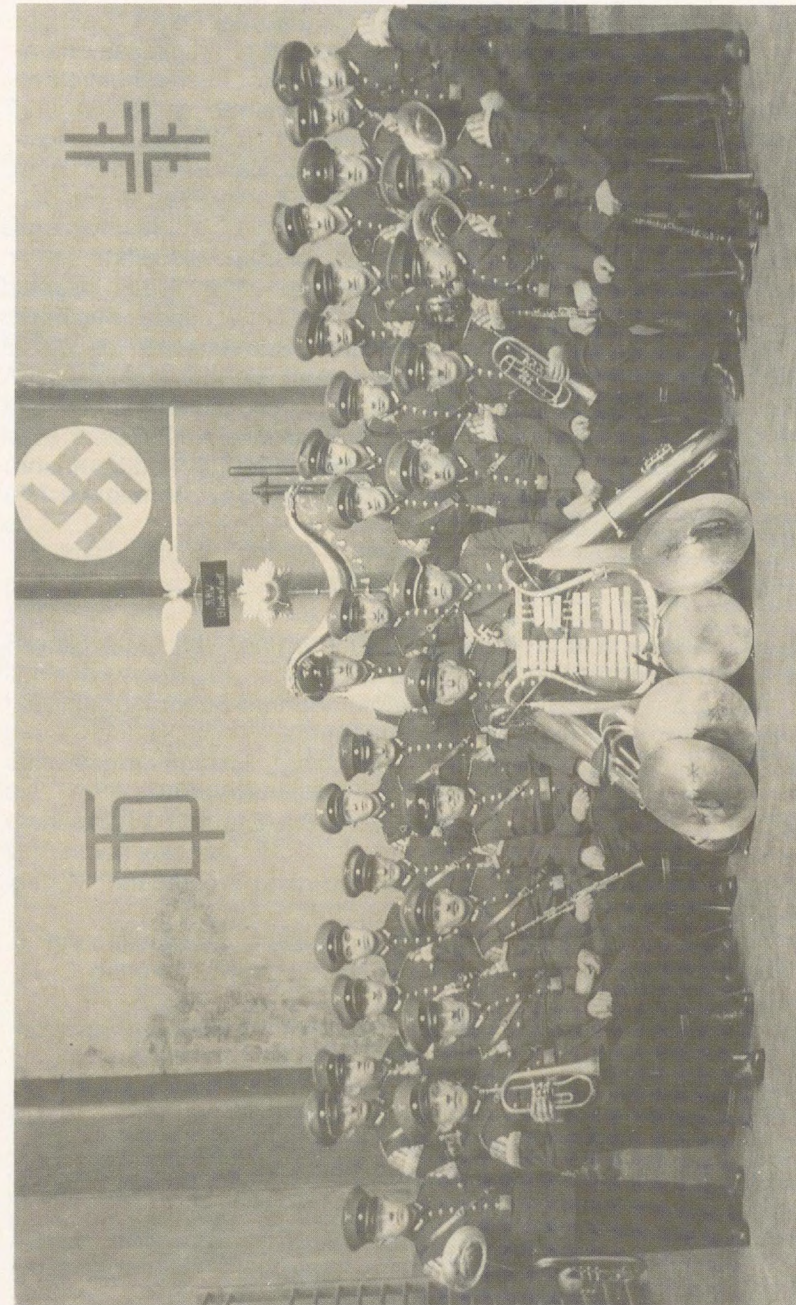
tung der Werkkapelle. Nachdem auch Heinrich Paulsen ausschied, weil er als Hauptmann zum Heeresdienst einberufen wurde, füllte mein Vater im März 1942 stellvertretend auch dessen Posten aus.

In den Kriegsjahren beteiligte sich die Betriebsgemeinschaft des RAW Glückstadt an mehreren Wohltätigkeits-Veranstaltungen. So fand z. B. im Tivoli ein Volkstümliches Konzert zu Gunsten des Kriegshilfswerkes für das Deutsche Rote Kreuz statt, bei dem die RAW-Kapelle gemeinsam mit dem Werkchor auftrat. Während der Chor durch Einberufungen schon arg dezimiert war, bestand die Kapelle größtenteils aus älteren Kollegen, denen der Wehrdienst erspart blieb. Darüber hinaus besuchten die verbliebenen Sänger des Vereins das Marinelazarett, um die Verwundeten und das Betreuungspersonal in einer Feierstunde mit ihren Liedern zu erfreuen. Im Herbst 1944 wurde dann auch mein Vater zum Kriegsdienst eingezogen, sodass die öffentlichen Aktivitäten der Musiker und Sänger wohl zum Erliegen kamen.

Wie bekannt, setzte die Reichsbahn in den Kriegsjahren eine große Anzahl sowjetischer und französischer Kriegsgefangene als Zwangsarbeiter im RAW Glückstadt ein. Die sowjetischen Gefangenen waren im damaligen Gefängnis-komplex (Landesarbeitsanstalt) zwischen Königstraße und Groß-Neuwerk sowie Jungfernstieg und Klein-Neuwerk untergebracht. Auf dem Hin- und Rückweg zwischen RAW und ihrer Unterkunft kamen sie direkt unter unserem Wohnzimmerfenster in der Königstraße vorbei. Meine erste „Begegnung“ mit den sowjetischen Gefangenen hatte ich im Spätherbst 1944, als ich eines Abends zufällig aus dem Fenster schaute und eine trostlose Kolonne von mehreren hundert Russen in langen Mänteln und halb ver mummt unter ihren Mützen im Halbdunkeln an mir vorbeitrotten sah. Der Anblick der stummen Männer war sehr bedrückend für mich. Obwohl ich damals erst knapp sieben Jahre alt war, sind mir die Eindrücke und Empfindungen bis heute in Erinnerung geblieben.

Nach dem Krieg wurde die Werkkapelle nicht weiter betrieben. Die Musiker traten jedoch nebenberuflich in Form von kleinen Stimmungskapellen bei Tanzveranstaltungen und Vereinsfesten in Glückstadt und Umgebung wieder auf. Der Männergesangsverein Concordia Glückstadt von 1844 e.V. existiert auch heute noch. Bei Chor- oder Musikfesten des Bundesbahn-Sozialwerkes trat er als Eisenbahnerchor MGV „Concordia“ auf.

Im April 1955 gehörte ich zu den 15 glücklichen Jugendlichen, die nach einer Aufnahmeprüfung mit einer Schlosser- bzw. Dreherlehre im Ausbesserungswerk Glückstadt (damals auch EAW genannt) beginnen konnten. Die größte Umstellung vom Schulalltag auf den „Ernst des Lebens“ waren die langen Arbeitstage. Damals gab es noch die 48-Stunden-Woche. Sonnabends wurde bis mittags gearbeitet.



(Abb. 20) Die Werkkapelle des RAW Glückstadt, 1938.

(Foto: Slg. Süßerling)

Die Ausbildung lief nach einem genauen Plan ab. Das 1. Lehrjahr begann mit einem Grundlehrgang, in dem man die Fertigkeiten erlernte, die für Schraubstockarbeiten erforderlich waren: in erster Linie Feilen, daneben auch Schmieden. Im 2. Lehrjahr erlernte man das A- und E-Schweißen und wurde an den unterschiedlichen Werkzeugmaschinen ausgebildet. Im 3. Lehrjahr ging es dann in den Betrieb, wo man in den verschiedenen Fachabteilungen seine Fähigkeiten anwenden und erweitern konnte.

An zwei Vormittagen in der Woche besuchten wir die Werkberufsschule und zweimal wöchentlich gab es jeweils eine Stunde Frühsport. Die Turnhalle befand sich gleich neben der Lehrwerkstatt. Für mich war ein mehrwöchiger Aufenthalt im Zeichenbüro sehr wertvoll, denn mit den zusätzlichen Kenntnissen aus dem Berufsschulunterricht konnte ich nach meiner 3-jährigen Lehrzeit und bestandener Gesellenprüfung ohne weitere Qualifikation als Technischer Zeichner und Konstrukteur in einem Ingenieurbüro mit meiner beruflichen Laufbahn beginnen. Bedauerlicherweise gibt es diese ausgezeichnete Ausbildungsmöglichkeit heute nicht mehr.

Quellen/ Literatur:

Deutsche Bundesbahn: 100 Jahre Ausbesserungswerkstätte Glückstadt 1881-1981, Awst Glückstadt 1981.

Norddeutsche Rundschau/Glückstädter Fortuna: Jahrgänge 1982 bis 2000, Auswertung der Berichte zum Thema.

Bundesbahndirektion Hamburg: 100 Jahre Eisenbahn-Direktion Hamburg 1884-1984, Pressedienst der BD-Hamburg 1984.

Zeitschrift Bahn Extra: Ausgabe 6/2000: Ausbesserungswerke, GeraNova Zeitschriftenverlag, München.

Hans Bock: Die Marschbahn von Altona nach Westerland, Verlag Boyens & Co., Heide 1989.

Lothar Gall und Manfred Pohl (Herausgeber): Die Eisenbahn in Deutschland – Von den Anfängen bis zur Gegenwart, Verlag C. H. Beck, München 1999.

Hartmut Weber: Zwangsarbeiter in Glückstadt 1939-1945. In: Vorträge der Detlefsen-Gesellschaft Heft 4, Glückstadt 2001.

Weisbrod, Müller, Petznick: Dampflok-Archiv 3, Baureihe 60-96, Alba Buchverlag, Düsseldorf/Berlin 1978.

Hans-Reimer Möller: Erinnerungen an das Eisenbahn-Ausbesserungswerk Glückstadt. In: Vorträge der Detlefsen-Gesellschaft Heft 5, Glückstadt 2002.

Heinz-W. Süßerling: Seit 1845 Eisenbahn in Glückstadt – Eine geschichtliche und wirtschaftliche Betrachtung. In: Steinburger Jahrbuch 1988.

Itzehoes Bahnhof

Von
Peter Fischer (Oelixdorf)

Zuerst links liegen gelassen

Die Repräsentanten der Bürgerschaft waren sich einig: Der Magistrat müsse sich unbedingt bei der Regierung für den Bau einer Eisenbahnstrecke Itzehoe – Hackelshörn (Horst) einsetzen. Man schrieb das Jahr 1844 – Itzehoe hatte rd. 5800 Einwohner. Gerade war die Linie Altona-Elmshorn-Wrist-Neumünster-Kiel eingeweiht worden. Außerdem lag schon 1844 ein Plan vor, die Strecke von Glückstadt über Itzehoe, Wilster, Meldorf nach Heide weiterzubauen.

Wirtschaftliche Gründe gab es genug. Die schlechten Marschwege zwischen Stör und Eider ließen bei Regenwetter kaum einen Transport landwirtschaftlicher Produkte nach Hamburg zu. Der Schiffsverkehr mit den kleinen Schiffen war besonders in der Elbmündung so gefährlich, dass die Versicherungsgesellschaften für die kurze Strecke die gleiche Prämie verlangten wie nach Amerika.



Eisenbahnkarte von 1849

Namens Seiner Königlich Majestät.

Se. Majestät der König haben auf die allerunterthänigste Vorstellung der Eisenbahncommission dem zur Erbauung einer Eisenbahn von Glückstadt über Itzehoe, Wilster und Meldorf nach Heide zusammengetretenen Comité mittelst Allerhöchster Resolution vom 24ten v. M. die Allergnädigste Erlaubniß zu erteilen geruht, die gedachte Bahnlinie auf eigene Kosten nivelliren zu lassen.

Urkundlich unter'm vorgezeichneten Königlichem Aufseel.

Gegeben in der Schleswig-Holsteinischen Regierung auf Gottorf, den 2ten Mai 1844.

Ausschnitt
aus der Ver-
fügung über
die Vornahme
des Nivelle-
ments
(Landesarchiv
Schleswig)

Itzehoe bereitete sich auf das Ereignis vor. Ein Bahnhofsgebäude sollte auf dem Brook nordwestlich der „Schweinebrücke“ unmittelbar vor der Mitte der Neustadt gebaut werden. Auch wurde Geld für den Anschluss Itzehoe-Hackelshörn zurückgelegt. Dennoch war man sich nicht ganz sicher, wie ein Schreiben vom 25.8.1844 belegt: *Es gewinnt beinah den Anschein, als ob unser der Natur nach zur Leitung des Verkehrs so günstig gelegener Ort aus der Reihe der belebten und betriebsamen Städte künftig ausgetilgt werden solle. Man möge durch Ausbau von Hackelshörn zum Bahnhof den äußeren Schlag abwenden.*



Itzehoe 1848 (nach einer kolorierten Lithographie von J. v. Schröder; im Nordwesten verbindet die Schweinebrücke Neustadt und Brookwiesen).

1847, in dem nochmals auf die Bedeutung einer Zweigbahn nach Hackelshörn hingewiesen wurde, änderte nichts. Selbst der Hinweis, dass Itzehoe bereits finanzielle Rücklagen für den Bahnbau gebildet hatte, konnte kein Einlenken bewirken.

Dann kam das Jahr 1848. Christian VIII., der versucht hatte, Schleswig-Holstein fester an das dänische Königreich zu binden, starb am 20. Januar 1848. Unter seinem Nachfolger König Friedrich VII., der bereit war, den Schleswig-Holsteinern mehr Eigenständigkeit zu gewähren, fand die schleswig-holsteinische Erhebung statt. In Kiel bildete sich eine „Provisorische Regierung“, die den Bahnbau in Westholstein zwar nicht aus wirtschaftlichen Gründen ablehnte, ihm aber keine strategische Bedeutung beimaß. Damit war auch die in Aussicht gestellte Beteiligung in Höhe von umgerechnet 300.000 Reichsbanktalern an der 1851 gegründeten Holsteinischen Westbahngesellschaft hinfällig. Itzehoe hatte seine erste Chance verpasst.

Als weiterer Vorteil wurde die Entfernung angegeben, die von Itzehoe nach Elmshorn über Hackelshörn nur 2 ½ Meilen betragen würde gegenüber 4 ½ Meilen über Glückstadt. Zunächst profitierten nur die Fuhrleute, die Anzeigen im Itzehoer Wochenblatt schalteten, von der „König-Christian-VIII.-Ostseebahn“.

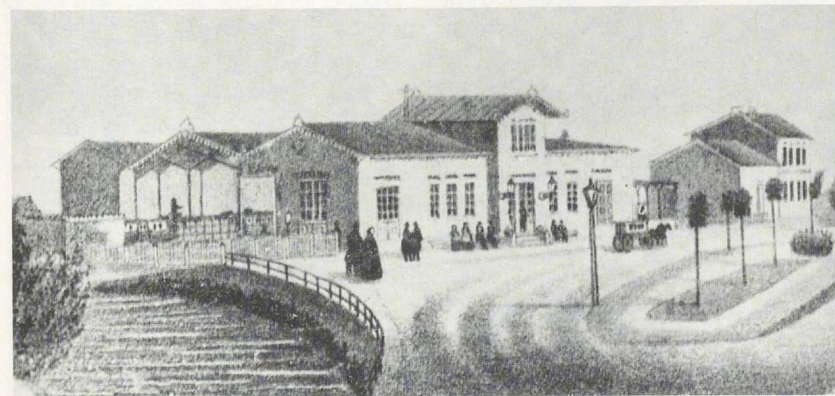
Zwei Jahre vergingen ohne eine Antwort aus Kopenhagen. Ein Mahnschreiben von Anfang

Der erste Bahnhof

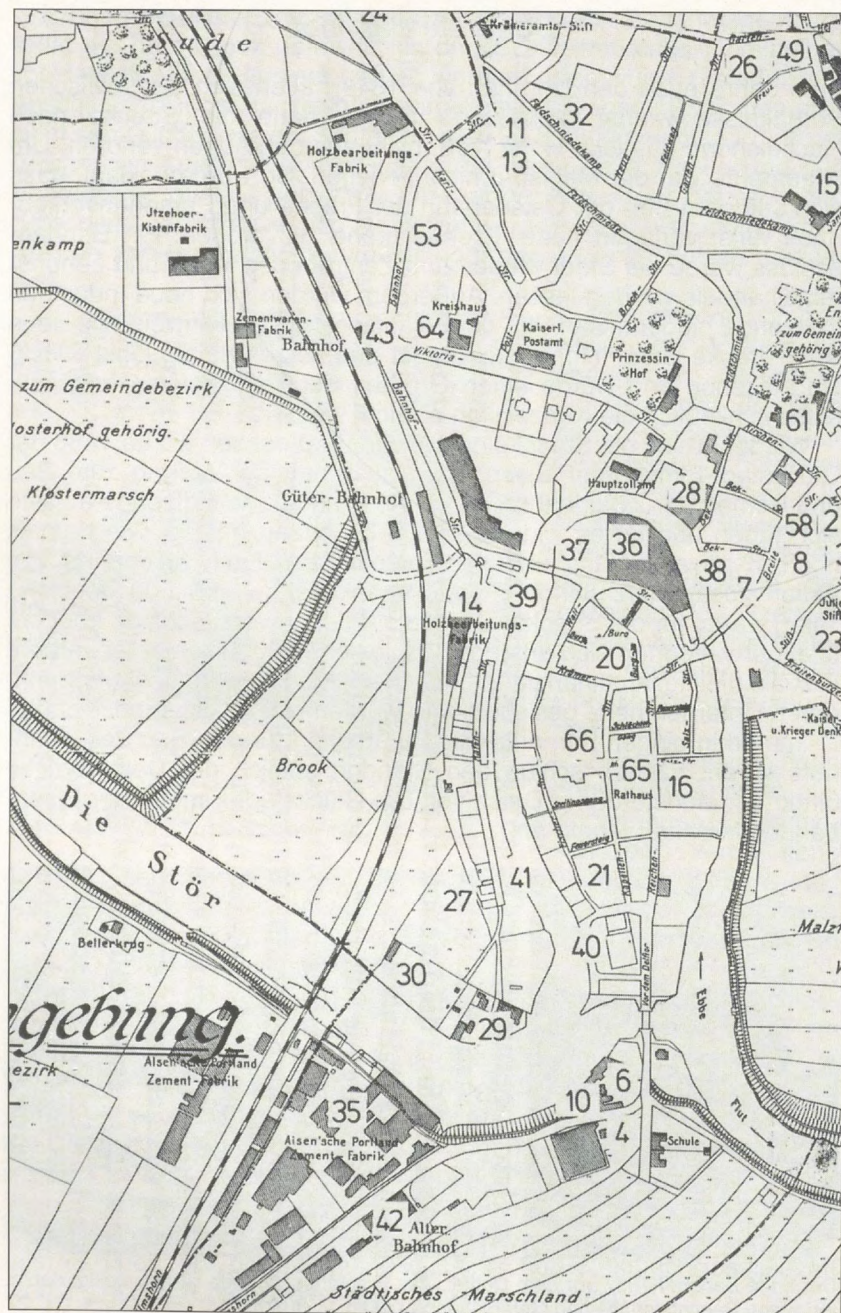
Fünf Jahre nach den Unruhen von 1848 hatten sich die politischen Verhältnisse wieder stabilisiert. Itzehoe hatte die Strecke nach Hackelshörn, das jetzt Horst hieß, nicht aus den Augen verloren. Um Argumente war der Magistrat nicht verlegen. So wurde beklagt, dass sich seit dem Bau der Ostseebahn der Fracht- und Personenverkehr nach Wrist verlagert hätte. Itzehoe drohe zu veröden. Ein Bahnanschluss würde die Stadt wieder zum Zentrum des Korn- und Lebensmittelhandels werden lassen. Außerdem würden sich neue Industrien in Itzehoe niederlassen. Mit dem staatspolitischen Hinweis, die neue Bahnstrecke Horst-Itzehoe sei billiger und kürzer als die Linie Glückstadt-Itzehoe und würde einen Großteil Südwestholsteins erfassen, sollte schließlich die Konzession erreicht werden.

Wieder erhielt die Stadt keine Antwort. Stattdessen wurde 1856 der Glückstadt-Elmshorner Eisenbahngesellschaft der Auftrag zum Bau und Betrieb der Zweigbahn Glückstadt-Itzehoe erteilt. Itzehoe musste sich fügen und tat es widerwillig. Der Bahnbau befand sich damals noch in privater Hand und das Kapital kam durch Zeichnung von Aktien zusammen. 544 000 Reichsbanktaler (= 465 000 deutsche Taler) waren für die Strecke Glückstadt-Itzehoe veranschlagt, aber die Itzehoer weigerten sich anfangs, wenigstens 500 Aktien zu erwerben. Erst als die Gesamtfinanzierung des nach Meinung der Itzehoer bankrotten Unternehmens gesichert war, wurden einige Aktien gezeichnet.

Immerhin gingen nun auch die Vorarbeiten für den Bau des Bahnhofs voran. Itzehoe schlug den Standort südlich der Delftorbrücke direkt am Münsterdorfer Deich vor. Die Glückstadt-Elmshorner Eisenbahngesellschaft lehnte ab.

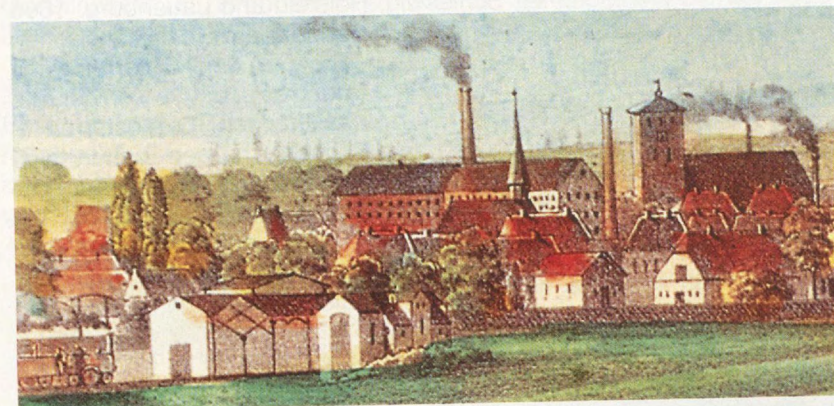


Der erste Bahnhof 1857 vor dem Delftor; das Empfangsgebäude ist einstöckig, dahinter offene Bahnsteighalle und Güterschuppen. (Lith. v. Duhn)



Schließlich einigte man sich auf einen Standort etwas weiter westlich. Das Gelände wurde später von der Alsenschen Portland-Zementfabrik überbaut, der alte Bahnhof diente den Arbeitern als Aufenthaltsraum.

Am 6. Oktober 1857 fand die Einweihung statt, nachdem die Probefahrt mit einer Lokomotive von Glückstadt nach Itzehoe und zurück erfolgreich verlaufen war. In der ersten Zeit fuhren von Itzehoe täglich zwei Züge ab: morgens um 7 Uhr 10 und nachmittags um 4 Uhr 35.



Itzehoe 1857; links der erste Bahnhof mit einem einfahrenden Zug (Kgl. Bibliothek Kopenhagen)

Das Itzehoer Wochenblatt vom 7. Oktober 1857 war voll des Lobes: „Lang lebe der König! [König Friedrich VII., der am 6. Oktober Geburtstag hatte] Es freue sich, wer da atmet im rosigen Licht! Und gefreut haben wir uns, herzlich und massenhaft! Denn Tausende umstanden das mit Laub und zahlreichen Flaggen geschmückte Bahnhofsgebäude und harreten der Dinge, die da kommen sollten. Es kam auch ein stattlicher Zug von 20 Wagen. Ein imposanter Anblick! Jeder fühlte, daß dieser Tag für uns von Bedeutung ist. Kaum hatte jemand ein Ohr für die schöne Musik, die sich schon aus einiger Entfernung von dem Zug her vernehmen ließ; die lieblichsten Töne für uns waren heute das schrille Pfeifen der beiden Lokomotiven. Augen und Ohr waren offen, um zu sehen und zu hören, und der Mund vor Bewunderung oder, um Hurrah zu rufen. . .

Erläuterung zur nebenstehenden Karte:

Itzehoe um 1900 (Planausschnitt); die Ziffern beziehen sich auf die Gebäude: 42 = 1. Bahnhof 43 = neuer Bahnhof, 35 = Alsen'sche Portland-Zement-Fabrik de Vos. Die Beschriftung für die von SW einlaufende Strecke lautet „von Elmshorn“, für die nach NW laufenden Linien „nach Wrist“ und „nach Hvidding“ (Tondern).

21 Jahre mit einem Kopfbahnhof

Im April 1863 begannen die Bauarbeiten für die Alsen'schen-Portland-Cementfabriken auf einer Fläche von rd. ½ ha in unmittelbarer Nähe des Kopfbahnhofs. Eigentlich war zu diesem Zeitpunkt schon klar, dass der Bahnhof verlegt werden müsste. Aber dann überschlugen sich die politischen Verhältnisse. Dänemark verzichtete 1864 nach der verlorenen Schlacht bei den Düppeler Schanzen zugunsten Preußens und Österreichs auf die Herzogtümer, Schleswig, Holstein und Lauenburg. 1866



Itzehoe Wochenblatt vom 28.10.1857

endete der Konflikt zwischen Preußen und Österreich mit der Schlacht von Königgrätz in Böhmen. Die österreichischen Truppen hatten sich bereits aus Holstein zurückgezogen.

Seit dem 12.1.1867 waren die vereinigten Herzogtümer eine preußische Provinz. Die Währung wurde von Courant auf preußische Taler umgestellt, Gewerbefreiheit und Freizügigkeit übernahm man vom Norddeutschen Bund. Der Anschluss an den Zollverein und das deutsche Wirtschaftsgebiet eröffnete neue Handelsbeziehungen. Der deutsch-französische Krieg 1870/71 und die 1871 erfolgte Gründung des Deutschen Reiches brachte politisch keine Veränderungen: Schleswig-Holstein blieb preußische Provinz. Wirtschaftlich ging es auch in Itzehoe durch den Aus- und Neubau von Industriebetrieben aufwärts. Die Bevölkerung stieg auf 9 111 Personen. Trotz des Anschlusses an die Marschbahn fehlte in Itzehoe noch die Anbindung nach Norden. Auch nach Süden bildete die Elbe für das schleswig-holsteinische Eisenbahnnetz eine Grenze. Die Züge endeten in Altona bzw. in Büchen. Dieser Nachteil sollte für Itzehoe erst mit dem Bau der Elbbrücken in Hamburg 1878 zu Ende gehen.

Der zweite Bahnhof

Bereits 1867 stand der Standort des neuen Bahnhofs an seinem heutigen Platz fest. Aber erst 1875 nahmen die Planungen konkrete Gestalt an. Zunächst galt es, ein brauchbares Gelände in der Nähe der Stadt zu finden. Die Brookfläche schien dafür geeignet, aber die Stadt lehnte den von der Bahngesellschaft angebotenen Preis von 5000 Mark für den Hektar zunächst ab. Erst als mit dem Abbruch der Verhandlungen gedroht wurde, gab Itzehoe nach.

Unstimmigkeiten hatte es zuvor schon über die Konzession für die Weiterführung der Strecke von Itzehoe über Wilster, St. Margarethen, Eddelak und St. Michaelisdonn nach Heide gegeben. Sowohl die „Deutsche Reichs- und Continental-Eisenbahn-Baugesellschaft“ als auch die „Glückstadt-Elmsborner Eisenbahn-Gesellschaft“ bewarben sich um die gleiche Strecke. Da die erstere sich aber bald auflöste, erhielt die „Glückstadt-Elmsborner Eisenbahn-Gesellschaft“ den Zuschlag. Sie benannte sich 1879 in „Holsteinische Marschbahn-Gesellschaft“ um. Preußen, interessiert an der Erschließung des westlichen Holsteins, übernahm 1/6 der Baukosten.

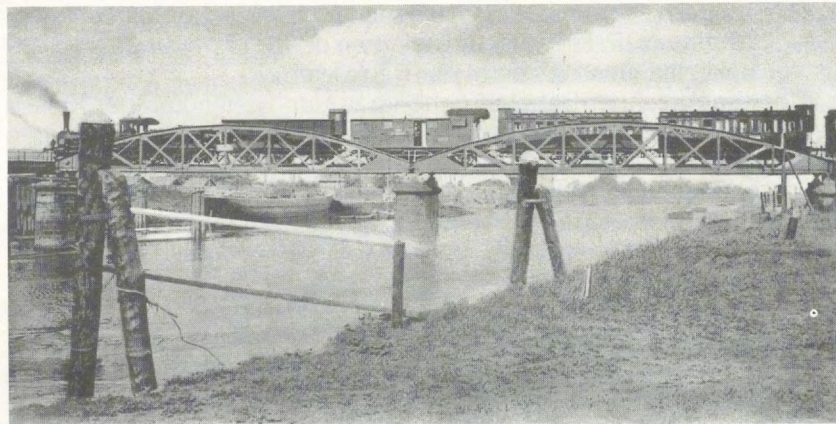
Der neue Itzehoeer Bahnhof gehörte zu den Bahnhöfen der Klasse 2, also solchen mit größerem Personen- und Güterverkehr. Zu den Einrichtungen zählten eine Zoll- und Postexpedition sowie ein Empfangsgebäude, ein Güterschuppen und eine Wasserstation. Außerdem gab es eine Remise für eine Reservelok und vier Personenwagen. Ferner war eine kleine Reparaturwerkstätte vorgesehen.



Der zweite, 1878 aus Klinkerstein gebaute Bahnhof; links abfahrbereit ein Zug nach Glückstadt mit zwei Lokomotiven der P3-Gattung; ein Überschreiten der Gleise war noch erforderlich. 1911 begannen die Planungen für einen Inselbahnsteig mit einer Unterführung zur Stadtseite. Die Arbeiten wurden durch den Ersten Weltkrieg unterbrochen und erst 1919 wieder aufgenommen. Foto um 1900 (Kreisarchiv)

Die Itzehoeer Nachrichten kommentierten die Einweihung überschwänglich: *Die Eröffnung der Marschbahn erfolgte am 25.10.1878. Ein am Morgen aus Neumünster kommender, prächtig geschmückter Zug verließ gegen 10 Uhr mit 130 Ehrengästen Heide und traf, mit Musik empfangen, gegen Mittag in Itzehoe ein. Nach der Besichtigung der neuen Drehbrücke vereinte ein Festessen im Hotel 'Du Nord' die Vertreter von Staat, Provinzen und Eisenbahn mit denen des Kreises und der Stadt.*

Ein Problem, das von den Brückenbauern elegant gelöst worden war, stellte die Überquerung der Stör dar. Da der Verkehr mit Segelschiffen noch eine große Rolle spielte – 1881 liefen 2430 Schiffe den städtischen Hafen an – musste die Brücke beweglich sein. Man entschied sich für eine Drehbrücke mit zwei festen, eingleisigen Fachwerkbögen von je 28 m Spannweite.



Die Eisenbahndrehbrücke über die Stör in Itzehoe; sie war bis 1910 in Betrieb und wurde beim zweigleisigen Ausbau der Strecke durch zwei Klappbrücken und zwei feste Brücken pro Gleis ersetzt. (Foto: Sammlung Thomsen)

 Glückstadt-Elmsborner Eisenbahn-Gesellschaft. Fahrplan vom 1. November 1878.				
Abfahrt von, resp. Ankunft in Itzehoe:				
Von Itzehoe nach:	Vorm.	Vorm.	Nachm.	Nachm.
Altona-Hamburg	6 Uhr — Min.	7 Uhr 27 Min.	12 Uhr 10 Min.	6 Uhr 15 Min.
Kiel	6 " — "	7 " 27 "	12 " 10 "	6 " 15 "
Neustadt und Breez	6 " — "	7 " 27 "	12 " 10 "	6 " 15 "
Oldesloe	6 " — "	7 " 27 "	12 " 10 "	6 " 15 "
Rendsburg	6 " — "	7 " 27 "	12 " 10 "	6 " 15 "
Flensburg	6 " — "	7 " 27 "	12 " 10 "	6 " 15 "
Wamdrup und weiter	6 " — "	7 " 27 "	12 " 10 "	6 " 15 "
Seide	8 " 30 "	10 " 47 "	— " — "	8 " 39 "
Lönning (via Karolinentoo)	8 " 30 "	— " — "	— " — "	8 " 39 "
In Itzehoe von:	Vorm.	Vorm.	Nachm.	Nachm.
Altona-Hamburg	8 Uhr 23 Min.	10 Uhr 40 Min.	4 Uhr 13 Min.	8 Uhr 32 Min.
Kiel	— " — "	10 " 40 "	4 " 13 "	8 " 32 "
Neustadt und Breez	— " — "	10 " 40 "	4 " 13 "	8 " 32 "
Oldesloe	— " — "	10 " 40 "	— " — "	— " — "
Rendsburg	— " — "	10 " 40 "	4 " 13 "	8 " 32 "
Flensburg	— " — "	10 " 40 "	4 " 13 "	8 " 32 "
Wamdrup und weiter	— " — "	10 " 40 "	4 " 13 "	8 " 32 "
Seide	7 " 20 "	— " — "	12 " 3 "	6 " 8 "
Lönning (via Karolinentoo)	7 " 20 "	— " — "	— " — "	6 " 8 "
Glückstadt, den 23. Octbr. 1878. Die Direction.				

Fahrplan, abgedruckt in den Itzehoer Nachrichten vom 26.10.1878

Holsteinische Marschbahn-Gesellschaft. **Fahrplan vom 1. Octbr. 1886.**

Abfahrt von Itzehoe:

	Vorm.	Nachm.
nach Altona-Hamburg	6.26, 8.22, 12.39,	6.35, 7.49,
" Kiel	6.26, 8.22, 12.39,	6.35, 7.49,
" Neustadt i. H.	6.26, —, 12.39,	—, —,
" Breez	6.26, 8.22, 12.39,	—, —,
" Oldenburg i. H.	6.26, —, 12.39,	—, —,
" Oldesloe	6.26, —, 12.39,	6.35, —,
" Rendsburg, Flensburg	6.26, 8.22, 12.39,	6.35, 7.49,
" Wamdrup und weiter	8.22, 12.39,	6.35, 7.49,
" Seide und Marne.	9.11, 4.41,	9.01, —,
" Lunden	9.11, 4.41,	—, —,
" Wesselburen	9.11, 4.41,	9.01, —,
" Büsum	9.11, 4.41,	—, —,

Ankunft in Itzehoe:

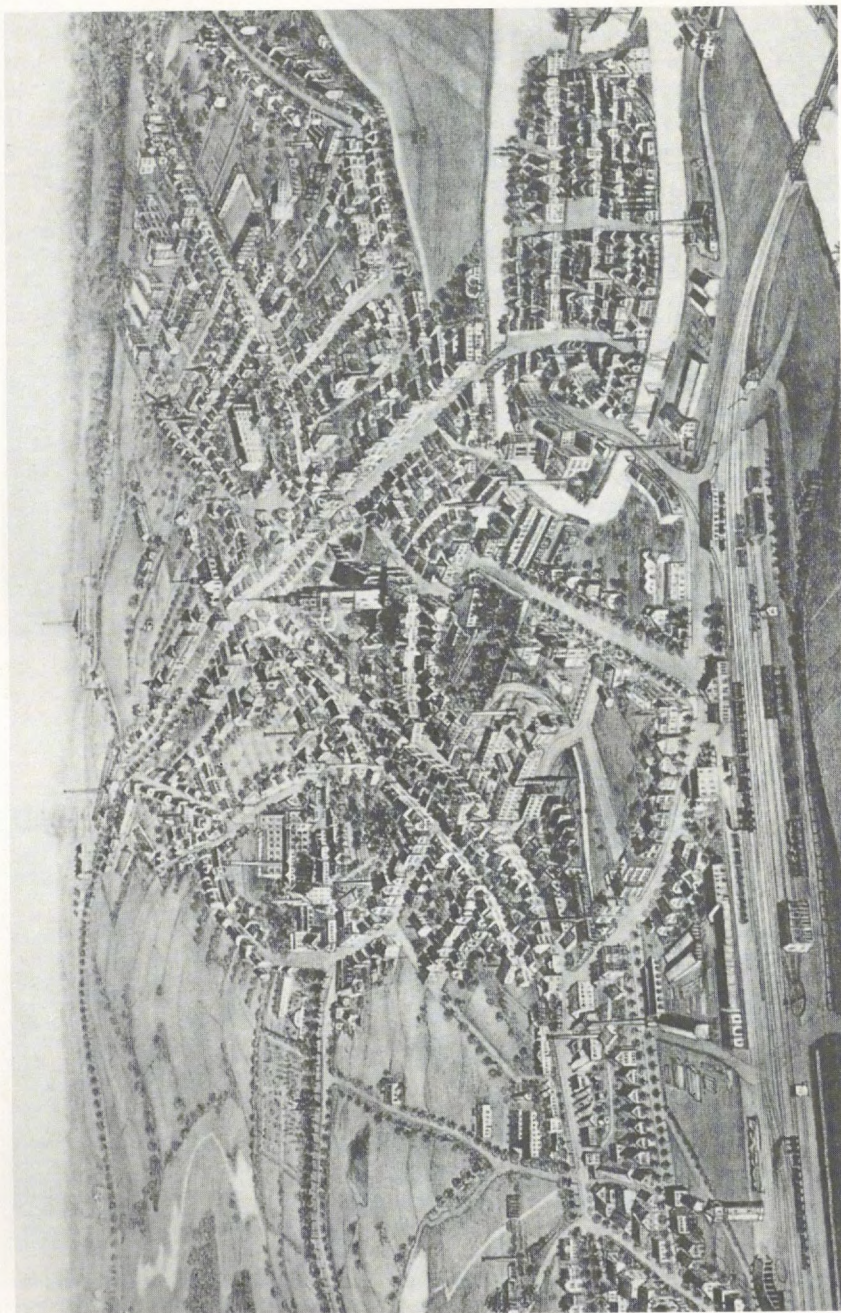
	Vorm.	Nachm.
von Hamburg-Altona	9.05, 11.03, 4.34, 8.54, 10.34,	
" Kiel	9.05, 11.03, 4.34, 8.54, 10.34,	
" Neustadt i. H.	—, 11.03, 4.34, 8.54, 10.34,	
" Breez	—, 11.03, 4.34, 8.54, 10.34,	
" Oldenburg i. H.	—, —, 4.34, —, 10.34,	
" Oldesloe	—, 11.03, 4.34, 8.54, 10.34,	
" Rendsburg, Flensburg	9.05, 11.03, 4.34, 8.54, 10.34,	
" Wamdrup und weiter	9.05, —, 4.34, 8.54, 10.34,	
" Seide und Marne.	8.15, —, 12.32, 6.28, —,	
" Lunden	8.15, —, 12.32, 6.28, —,	
" Büsum	—, —, 12.32, 6.28, —,	
" Wesselburen	—, —, 12.32, 6.28, —,	

Exemplare des Placatfahrplans sind für 20 Pf.
pro Stück auf allen Stationen zu haben.

Glückstadt, im September 1886.

Die Direction.

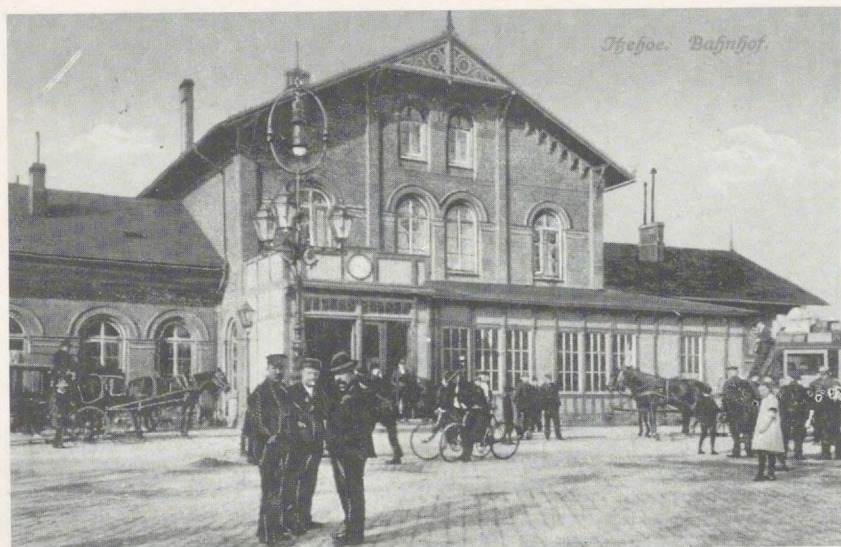
Ankündigung in den Itzehoer Nachrichten über den ab 1.10.1886 gültigen Fahrplan; die Betreibergesellschaft hieß jetzt Holsteinische Marschbahn-Gesellschaft.



Der zweite Bahnhof um 1900. Man beachte die der damaligen Mode entsprechend gekleideten Damen und Herren. (Foto: Sammlung Janke)

Der Bahnhof war inzwischen zu einem wichtigen Umschlagplatz geworden. Besonders die Zementfabrik profitierte davon. Um eine Verbindung zwischen Hafen und Bahnhof herzustellen, beantragte die Stadt 1890 bei der preußischen Behörde, ein 410 m langes Bahngleis auf dem Brook, d.h. westlich des Brookhafens an der Störschleife, verlegen zu lassen. Die Verhandlungen zogen sich hin, und als der Antrag abgelehnt wurde, baute Itzehoe 1897 auf eigene Rechnung für rd. 11.000 Mark die Hafenbahn. Schon 1909 musste die Strecke auf 1100 m verlängert und zweigleisig ausgebaut werden. Die Hafenbahn fiel der Sanierung der Itzehoer Neustadt zum Opfer, als die Störschleife zugeschüttet wurde.

Erläuterung zum nebenstehenden Bild:
Itzehoe um 1895 (nach einer Lithographie von L. Ngr.). Rechts unten die Drehbrücke über die Stör, in der Bildmitte vor dem Bahnhofsgebäude ein Zug mit einer Lokomotive unter Dampf, links ein einfahrender Zug, dahinter das Bahnbetriebswerk mit der Drehscheibe, im Vordergrund der Güterbahnhof mit abgestellten Waggons, halbrechts vom Bahnhofsgebäude die zur Zuckerfabrik führenden Schienen in der Neustadt. Am unteren Bildrand bildet landwirtschaftliche Nutzfläche die Grenze zum Güterbahnhof. Vom Bahnhofsgebäude verläuft Richtung Innenstadt bis zum Prinzesshof die mit Bäumen gesäumte Victoriastraße.



Der Bahnhofsvorplatz um 1900; Postkutschen leisteten Zubringerdienste. Inzwischen war auch das Straßennetz ausgebaut worden. (Foto Kreisarchiv)



Der Bahnhofsvorplatz um 1910 vom Bahnhofshotel aus gesehen; links warteten Pferdroschken auf Reisende, in der Mitte kündigt der Omnibus das neue motorisierte Zeitalter an. (Foto: Sammlung Bojack)



Bahnhof Edendorf um 1900; als die Linie Itzehoe-Wrist 1889 eröffnet wurde, kam auch Edendorf in den Genuss eines Bahnhofes. (Foto: Sammlung Janke)



Bahnhof Edendorf um 1900; Edendorf wurde 1963 eingemeindet. Der Bahnhof, zuletzt nur noch für den Güterverkehr genutzt, verlor seine Funktion, als die gesamte Strecke 1975 eingestellt wurde. (Foto: Sammlung Janke)

Der neue Bahnhof als städtebauliches Element

Große Sorge bereitete Itzehoe, wie die Anfahrtswege zum neuen Bahnhof am besten zu gestalten wären. Nach langen, z.T. erbitterten Diskussionen kristallisierten sich drei Zugänge heraus. In der Victoriastraße, benannt nach Auguste Victoria, der Gemahlin des späteren Kaiser Wilhelm II., lebten bis dato nur wenige Menschen. Einige alte Gebäude wurden abgerissen, damit eine gerade Linienführung vom Prinzesshof bis zum Bahnhof möglich wurde. Auf der Nordseite entstanden das Bahnhofshotel, das Kreishaus und das Postamt. Die Südseite wurde zum bevorzugten Villen-Wohngebiet.

Die Bahnhofstraße erhielt vom Bahnhof bis zum Dithmarscher Platz ihre heutige Linienführung. Auch in die Neustadt wurde eine Straße gebaut, die die Störschleife mit einer eisernen Drehbrücke, der sog. Eisenbahnbrücke überquerte. Der Besitzer der Zuckerfabrik in der Neustadt, Charles de Vos, erklärte sich sogar bereit, Itzehoe für den Bau der Drehbrücke von 1879 bis 1908 jährlich 1200 Mark zu zahlen, wenn ihm erlaubt würde, parallel zur Straße ein Gleis zum Güterbahnhof legen zu lassen.

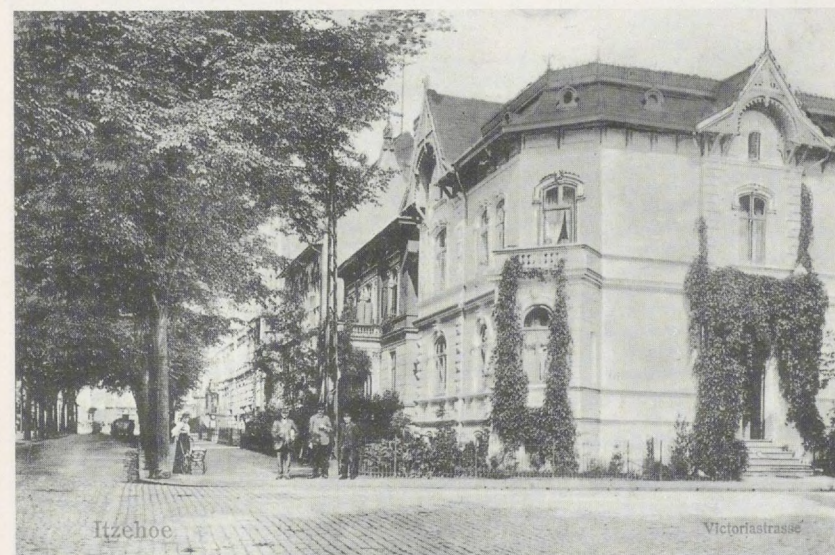
Folgerichtig bemühte sich Itzehoe 1882 auch um die Eingemeindung des Marschbahnhofs einschließlich der Gleisanlagen. Die Ländereien hatten zuvor dem Klosterhof gehört.



1912 Werbung für Itzehoe mit einer Postkarte; die Eisenbahn war Mittel zum Zweck. (Foto: Sammlung Wolfgang Thomsen)



Bahnhofsstraße in Itzehoe 1902, Blickrichtung Dithmarscher Platz; rechts das Bahnhofshotel mit dem Restauranteingang an der Ecke, links davon der Niedergang zum „Eisenbahnkeller“ (Foto: Sammlung Wolfgang Thomsen)



Victoriastraße in Itzehoe 1913; links im Hintergrund der Bahnhof (Foto: Sammlung Wolfgang Thomsen)

112 Hamburg-Heide (Holst) - Niebüll - [Hindenburgdamm] - Westerland (Sylt)

Alle Züge 2. 3. Klasse

km	RBD Hamburg	Zug Nr.	2001 W 2003 W 1104 2007 W 611	E 151	2017	2021 W 2019 W 651	2023	E 155	683
0,0	Hamburg Hbf.	ab	5,31	7,25				20,28	
1,5	Hamburg Dammtor	ab	5,35						
2,1	Hamburg Sternschanze	ab	5,40						
4,4	Hamburg Holstenstraße	ab	5,50	7,38				20,41	
6,5	Hamburg-Altona	an	5,56	7,45				20,50	
12,0	Hamburg-Eidelstedt	an	5,56						
13,4	Elbgaustraße	an	5,58						
17,8	Halstenbek	an	5,58						
21,8	Pinneberg	an	5,58						
22,1	Prisdorf	an	5,58						
23,0	Tornesch 112 a	an	5,58						
26,5	Elmshorn 112 r, 113	an	5,58						
49,4	Siethende	an	5,58						
52,1	Grünhorn	an	5,58						
53,9	Krempa	an	5,58						
55,9	Krempa	an	5,58						
56,1	Krempa	an	5,58						
70,6	Itzehoe 113 a	an	5,58						
73,7	Heiligenstedten	an	5,58						
80,3	Wilster 112 b	an	5,58						
89,3	Vaale	an	5,58						
97,6	Burg (Othm)	an	5,58						
107,2	St Michaelsdonn 112 a, d	an	5,58						
113,2	Windbergen	an	5,58						
118,5	Wick	an	5,58						
125,6	Hemmingstedt	an	5,58						
130,5	Heide (Holst) 112 e, f, 113 d	an	5,58						
135,3	Weddingstedt 112 f	an	5,58						
139,9	Wittenwuth	an	5,58						
146,8	Lunden	an	5,58						
153,2	Friedrichstadt 113 u	an	5,58						
164,3	Husum 112 a, 113 e, f, g	an	5,58						
165,4	Husum Nord	an	5,58						
171,8	Flottbek	an	5,58						
178,7	Struckum	an	5,58						
181,8	Bredstedt 112 h	an	5,58						
190,3	Langenhorn (Schlesw)	an	5,58						
196,3	Stedesand	an	5,58						
200,1	Lindholm 112 p	an	5,58						
204,5	Niebuß 112 k, p	an	5,58						

Deutsche Reichsbahn • Reichsbahndirektion Hamburg

Amtlicher Taschenfahrplan

der Reichsbahndirektion **HAMBURG**



Sommerausgabe 1941

Gültig ab 5. Mai 1941

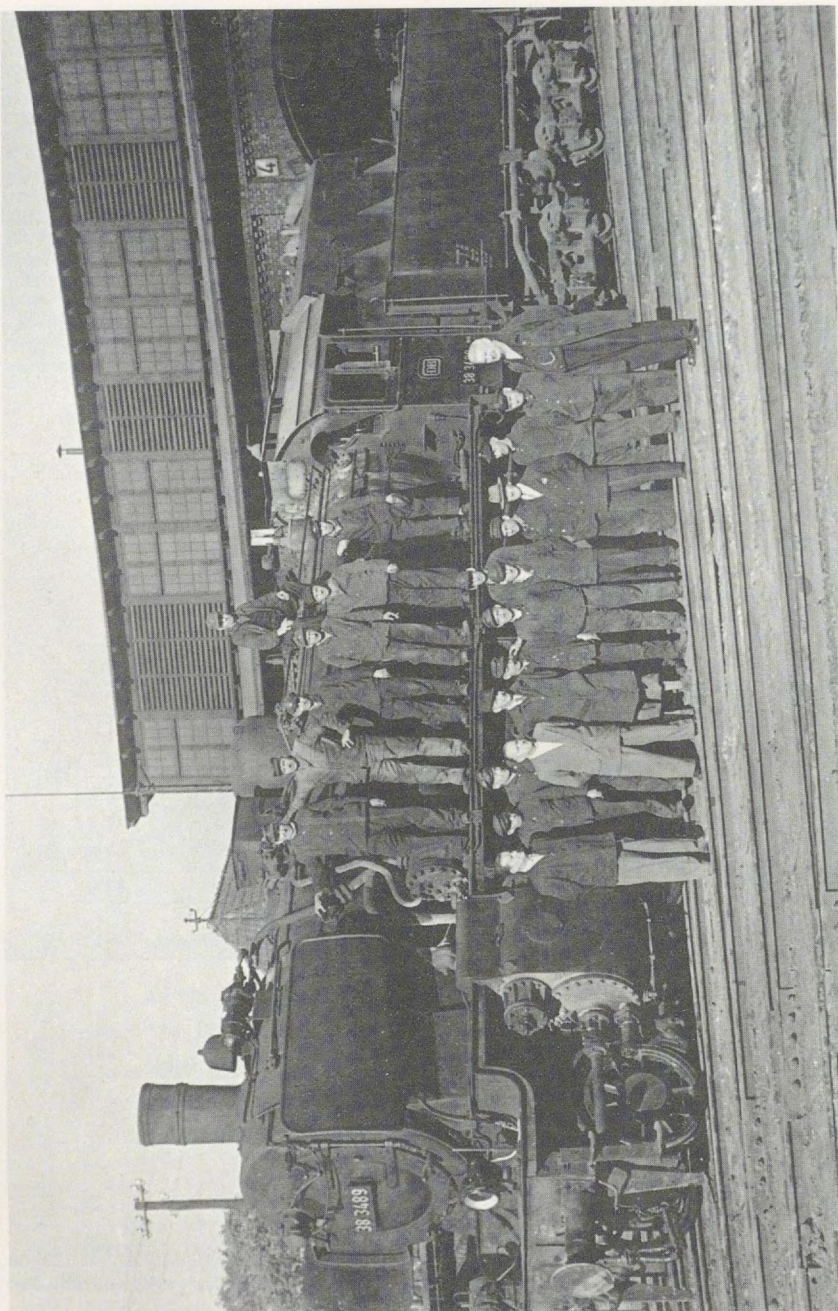
Hinweis über Züge, die nur auf besondere Anordnung verkehren, s. S. 32

Die Deutsche Reichsbahn ist zur Zeit gezwungen, im Personenverkehr nur eine eingeschränkte Zahl von Zügen zu fahren. Darüber hinaus sind aber Züge veröffentlicht (kenntlich durch Wellenlinie und Zeichen $\circ$ oder $\diamond$), die erst auf besondere Anordnung gefahren werden.

Wichtige Strecken	
von Hamburg nach	Abt
Ahrensburg	114 a
Elmshorn	113 b
Friedrichsruh	110 a
Hmb-Harburg	109
Wedel-Poppenb	108
Berlin	110
Bremen	218
Cuxhaven	217
Flensburg	113 a
Hannover	211
Husum	112
Kiel	113
Lübeck	114

Zum nebenstehenden Auszug aus dem Fahrplan:

Die Zahl der Züge von Hamburg nach Westerland war bereits ausgedünnt. Von Itzehoe nach Wrist führen über Edendorf, Lockstedter Lager, Mühlenbarbek und Kellinghusen werktags (außer Sonnabend) noch sieben Züge.



Das Bahnbetriebswerk Itzehoe

Ende des 19. Jahrhunderts wurden ein Ringlokschuppen, eine Drehscheibe, ein Wasserturm und eine Bekohlungsanlage gebaut. Im Ringlokschuppen waren die Lokomotiven stationiert, die die Strecke nach Elmshorn bzw. Husum befuhren.

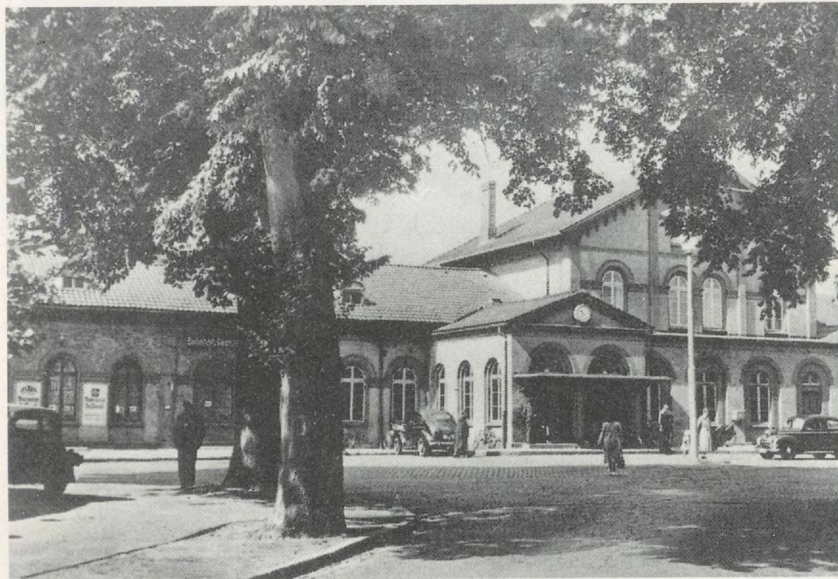
Am 9. Dezember 1955 ereignete sich ein denkwürdiger Vorfall. Die Itzehoer Lok 91 1121 sollte zur Bahnmeisterei in St. Michaelisdonn fahren. Auf der Fahrt stellten Lokführer und Heizer Unregelmäßigkeiten am Wasserstand fest. Der Lokführer in seinem Bericht: . . . Der Kessel hatte zu diesem Zeitpunkt noch einen Druck von 5 atü und in der Feuerbüchse war sehr wenig Feuer. Der Heizer hat daraufhin nachgefeuert. Hierbei stellte ich dann fest, daß die Rußschicht an den Feuerbuchswänden abblätterte. Ich ließ daraufhin das Feuer entfernen. Wir blieben bei der Lok und wurden zum Bw Itzehoe abgeschleppt. Erwähnen möchte ich noch, daß die Speisepumpen immer einwandfrei gearbeitet haben, es wurde kein Wasser auf die Strecke gepumpt. Ein weiteres Ausglühen der Feuerbüchse hätte wegen des Wassermangels zu einem Platzen des Kessels geführt.



Das Bahnbetriebswerk um 1960; auf der Drehscheibe eine Lokomotive der P8-Reihe, dahinter eine Lok der 50er Reihe. (Foto: Sammlung Janke)

Bild gegenüberliegende Seite: 1959 ein Teil der Mannschaft vor einer P8; das Betriebswerk wurde 1962 aufgelöst. (Foto: Sammlung Janke)

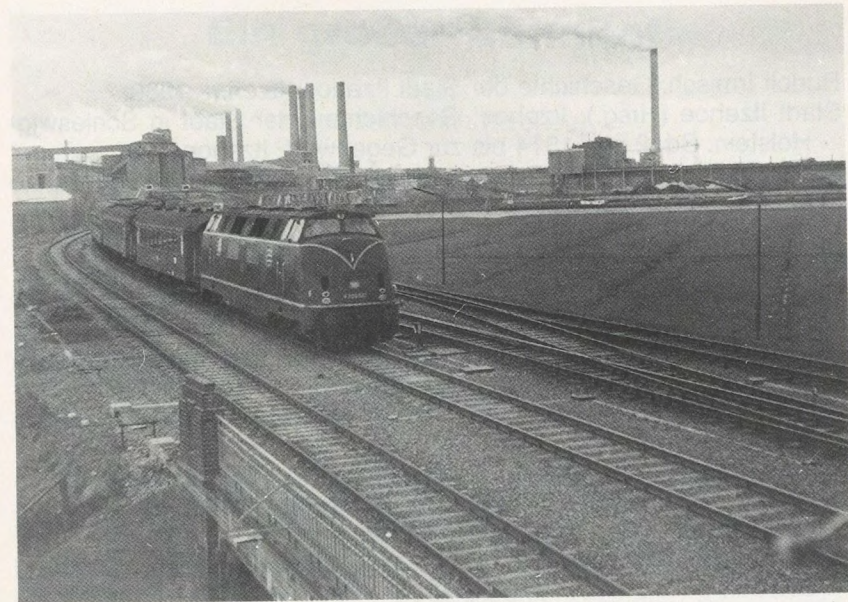
Der Wandel nach 1945



Der Bahnhof 1955, von der Victoriastraße aus gesehen (Sammlung Bojack)



Bahnhof Itzehoe um 1955. Bis zum 30.9.1972 fuhren auf der Strecke Altona-Westerland noch Dampflokomotiven. (Foto: Sammlung Janke)



Einfahrt in den Itzehoer Bahnhof mit einer Diesellok. Im Hintergrund rauchen noch die Schornsteine der Zementfabrik. (Foto: Sammlung Janke)



1998 Anschluss Itzehoes an die Elektrifizierung; links das neue Stellwerksgebäude (Foto: Sammlung Janke)

Quellen:

- Rudolf Irmisch: Geschichte der Stadt Itzehoe. Itzehoe 1960.
Stadt Itzehoe (Hrsg.): Itzehoe. Geschichte einer Stadt in Schleswig-Holstein. Bd. 2 von 1814 bis zur Gegenwart. Itzehoe 1991.
Wolfgang Thomsen: Gruß aus Itzehoe. 107 Bildpostkarten von anno dazumal. Schleswig 1977.
Monika Frohriep: Vom Postwagen zur Eisenbahn. Kleine Verkehrsgeschichte Schleswig-Holsteins im 19. Jahrhundert. Heide 1998.
Hans Bock: Die Marschbahn von Altona nach Westerland. Eine Fotochronik der Baugeschichte. Heide 1989.
Monika Frohriep (Bearb.): Ins Rollen gebracht. Die Marschbahn von 1845 bis 1927. Katalog zur Ausstellung im Kreismuseum Prinzesshof Itzehoe 1990 und in der Neuen Holländerei Meldorf. Heide 1990.
Frank Norbert Nagel: Die Entwicklung des Eisenbahnnetzes in Schleswig-Holstein und Hamburg unter besonderer Berücksichtigung der stillgelegten Strecken. Hamburg 1981.
Erich Staisch: Der Zug nach Norden. 150 Jahre Eisenbahnverkehr in Schleswig-Holstein. Hamburg 1994.
Otto Hedrich: Die Entwicklung des schleswig-holsteinischen Eisenbahnwesens. Kiel 1915.
Rainer Naudiet u.a.: Atlas des Kreises Steinburg. Innenansichten einer Region. Münsterdorf 21995.
Deutsche Reichsbahn – Reichsbahndirektion Hamburg: Amtlicher Taschenfahrplan Sommerausgabe 1941.
Alexander Scharff: Schleswig-holsteinische Geschichte. Ein Überblick. Freiburg/Würzburg 1982.
Heimatverband für den Kreis Steinburg (Hrsg.): Steinburger Jahrbuch 1983: Verkehr, Verkehrsträger und Verkehrsentwicklung. Itzehoe 1982.
Arbeitsgemeinschaft Lokrundschau (Hrsg.): Heimat für Lokomotiven. Bahnbetriebswerke der BD Hamburg. Hamburg 1985.
Bundesbahndirektion Hamburg (Hrsg.): Das Bw Itzehoe. Hamburg.
Deutsche Bundesbahn, Zentrale, Zentralstelle Technik – Karten- und Luftbildstelle (Hrsg.): Kartenausschnitte 1988.
Pressedienst der Bundesbahndirektion Hamburg (Hrsg.): 100 Jahre Eisenbahn Direktion Hamburg 1884 – 1984. Hamburg 1984.

Besonderer Dank gilt Herrn Manfred Janke, Brunsbüttel, für die Überlassung von Materialien.

Ein großer Bahnhof

Von
Heinz Longerich (Itzehoe)

Ganz Itzehoe ist auf den Beinen. Hoher, nein: höchster, sogar: allerhöchster Besuch wird erwartet. Wilhelm I., Deutscher Kaiser und König von Preußen, gibt sich die Ehre. Er kommt zum Kaisermanöver, das die Stadt im September 1881 tagelang auf Trab hält. Die Itzehoer haben sich mächtig angestrengt. Festschmuck überall. Die Straßen ein Fahnenmeer, schwarz-weiß-rot, schwarz-weiß, blau-weiß-rot. Dekorationen an allen Häusern, Tannengrün, blühende Blumen, selbst an den „kleinsten Hütten, die niemals Aussicht hatten, dass das Auge Sr. Majestät auf sie blicken würde“, loben die Itzehoer Nachrichten (IN).

Prachtvoll herausgeputzt ist der Weg, auf dem der Kaiser samt großem Gefolge durch Itzehoe fahren wird. Er führt vom Bahnhof zum Westerhof, wo der Monarch beim Zuckerfabrikanten Charles de Vos Quartier bezieht. Unterwegs stehen Ehrenpforten und prangen Transparente. „Jubelnd rufen wir Dir zu, / Nicht von Sorge mehr beklommen: / Deutschlands größter Kaiser Du - / König Wilhelm, sei willkommen!, heißt es da“. Oder auch: „In Frieden und Krieg, / In Kampf und Sieg, / Bewußt und groß, / so rißt' Du uns vom Feinde los“. Eine Inschrift mahnt: „Soll der Friede Dauer haben, / Dürft das Schwert Ihr nicht vergraben“. Eine andere: „Manneskraft und Schwertes Schneid' / Übt und prüfet alle Zeit“. Ein Betrieb rühmt sich: „Zum Deutschen Reichsbau liefern stolz / Wir Holsten auch gesundes Holz“. Hier, in der „via triumphalis“ (so die Zeitung), stehen die Menschen Kopf an Kopf. Schulklassen haben sich postiert, Korporationen mit Fahnen und Abzeichen, Handwerker in Arbeitstracht.

Besonders groß ist das Gedränge am Bahnhof. Dort hinein allerdings dürfen nur Auserwählte. Handverlesen gar ist das Empfangscomité, das den hohen Gast auf dem Perron willkommen heißen darf. Gala-Uniformen herrschen vor, dazwischen das feierliche Schwarz der bürgerlichen Autoritäten. Illustre Namen: Der Großherzog von Mecklenburg hat sich eingefunden, Prinz Heinrich (wohl der mit der Mütze) ist gekommen und Prinz Julius von Schleswig-Holstein-Glücksburg. Die Militärs werden angeführt vom Kommandierenden General des 9. Armeekorps, von Tresckow, die Zivilisten von Oberpräsident Steinmann. Die lokale Prominenz repräsentieren Landrat von Harbou, Propst Hasselmann und Bürgermeister Stemann. Das Comité braucht nicht lange zu warten. Pünktlichkeit ist die Höflichkeit der Könige. Um sechs Uhr beginnen die Kirchenglocken zu läuten, wenig später läuft der Sonderzug ein.

Der Itzehoeer Bahnhof ist zu diesem Zeitpunkt so gut wie neu, eingeweiht erst Ende Oktober 1878. Noch gibt es keine Bahnsteig-Überdachung. Deshalb hat man aus Anlass des Kaiserbesuchs einen provisorischen Aufbau errichtet, einen Baldachin, dessen Wände mit dichtem Tannengrün bedeckt sind, „eine Empfangshalle, die einen überaus freundlichen Eindruck macht“, urteilen die Itzehoeer Nachrichten. „Die Deckenfelder sind aus schwarz-weißem, schwarz-weiß-rothem und blau-weiß-rothem Stoffe geschmackvoll hergestellt, und in dem mittleren Deckenfelde hängt eine blaue Kolossalampel, aus welcher grüne Rankengewächse herabwallen. Nach der Seite des Geleises zu sind sechs Flaggen aufgehißt, während an der Stelle der Wand, wo der Stationsname Itzehoe steht, in aus Gasrohr hergestellten verschlungenen Buchstaben 'W.R.', flankiert von zwei Gaslaternen, Platz gefunden haben.“

Auch andere Teile des Bahnhofs sind, dem singulären Anlass entsprechend und im Stil jener Jahre, üppig dekoriert. Das Vestibül zieren nicht weniger als sechs Büsten mit den Köpfen des Kaisers und weiterer wichtiger Familienmitglieder. In die Stadt eintreten wird der Monarch durch eine vor dem Bahnhof errichtete Ehrenpforte, die ein Stadttor darstellt.

Noch aber ist es nicht so weit. Vorerst entsteigt der Gast dem Salonwagen, „leichten Schrittes“, wie der stets exakt beobachtende IN-Reporter hervorhebt. Immerhin, der Jüngste ist der 84-Jährige ja nun wahrlich nicht mehr. Er geht auf das Empfangscomité zu und begrüßt protokollgerecht zunächst den Ranghöchsten unter den Wartenden, den Großherzog von Mecklenburg, „in herzlichster Weise“. Für die minderen Chargen gibt es „huldvolle Worte“. Natürlich kommt der Kaiser nicht allein. Kaiser kommen niemals allein. Seinen Sohn hat er mitgebracht, den Thronfolger und späteren Friedrich III., dessen tragischer Tod 1888, im Drei-Kaiser-Jahr, die Menschen erschüttern wird. Auch der Enkel ist dabei, jener Wilhelm II., der dann 1918 die Monarchie in den Sand setzt.

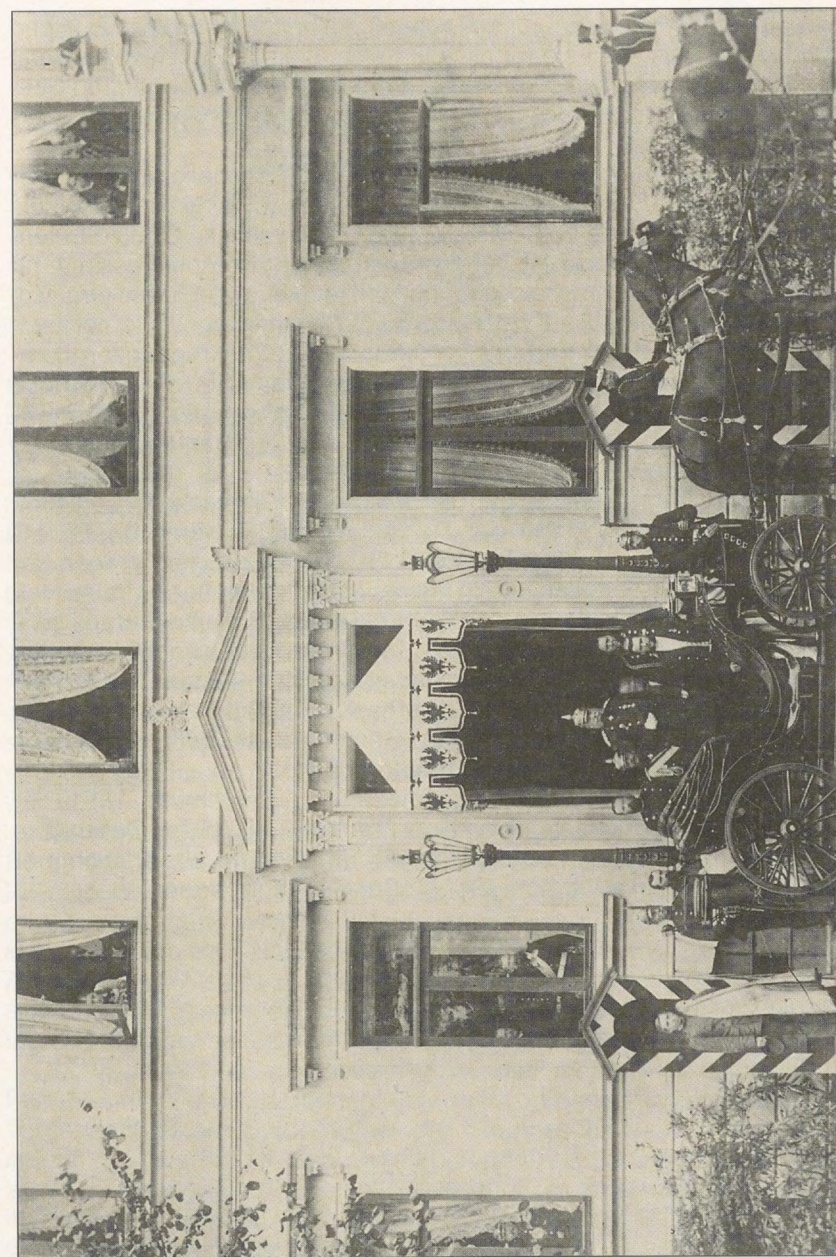
Jetzt aber ist er ein junger Prinz und trägt die Uniform eines Hauptmanns. Freilich nicht mehr lange. Wenig später wird ihn Vater Friedrich zum Major ernennen. Den, wie es sich gehört, stets gegenwärtigen Itzehoeer Nachrichten ist das Ereignis eine in Fettsatz und größeren Buchstaben wiedergegebene Sondermeldung wert: „Itzehoe, den 16. Septbr. Um 9 Uhr 20 Minuten überreichte der Kronprinz im Auftrage Sr. Majestät des Kaisers auf dem Rendezvousplatze an der Chaussee in Edendorf dem Prinzen Wilhelm die Majorsachselsstücke, welche derselbe sogleich mit den Hauptmannsachselsstücken vertauschte. Der Kronprinz gratulierte ihm freudig bewegt und Prinz Wilhelm's Antlitz strahlte in heller Freude“. Anschließend meldet sich der solcherart Geehrte bei Opa Wilhelm „als zum Major befördert“,



Wilhelm 1. auf dem Weg vom Bahnhof zum Westerhof; eine Militäreskorte in der Breiten Straße



Bei der Ritterstraße/Breitenburger Straße erinnerte ein 1890 eingeweihtes, im 2. Weltkrieg eingeschmolzenes Denkmal an Kaiser Wilhelm 1. und seinen Besuch in Itzehoe.



Der Kaiser vor dem Westerhof

„worauf der Kaiser ihm unter schmeichelhaften Worten die Hand schüttelte“. Man sieht sie förmlich vor sich, die stolzgeschwellte Brust des Berichterstatters, der (kleingedruckt) hinzufügt: „Der ganzen Scene, welche einen herzlichen Eindruck machte, wohnte ich in aller-nächster Nähe bei“.

Doch zurück zum Bahnhof. Was da nun knickstiebelig aus den weiteren Waggonen 1. und 2. Klasse klettert, ist ein wilhelminisches Who's who, Preußens Gloria vom Feinsten: die Hofmarschälle Graf zu Eulenburg und Graf Perponcher; der Kammerherr der Kronprinzessin, Graf Seckendorff, Feldmarschall Graf von Moltke, Generaladjutant Graf v.d. Golz; General à la suite Fürst Radziwill; Kriegsminister v. Ramecke...; auch ein Südpreuße: Freiherr v. Hohenfels, „zum Kronprinzen commandirter Königl. Baierischer Ordonnanzofficier“. Sie alle und noch viele andere, dazu das Empfangscomité, durchschreiten sporenklirrend den Bahnhof und treten durch das nachgemachte Stadttor ins Freie. Es ist ein freundlicher Tag: Kaiserwetter.

In langer Wagenkolonne geht es, von einer Militäreskorte begleitet, durch das jubelnde Spalier der Zuschauer stadteinwärts. Besonders gefeiert in seinem von vier Trakehner Rappen gezogenen Wagen der (um die Itzehoer Nachrichten ein letztes Mal zu bemühen) „greise Heldenkaiser, Allerhöchstihm zur Seite Ihre Kaiserl. Hoheit die Frau Kronprinzessin“. Zusammen mit einer Kompanie Ehrenwache erwartet Charles de Vos (er wird später geadelt und darf seinem Namen ein „von“ voranstellen) den noblen Logieryast. Villa und Park sind festlich geschmückt, Allerhöchstdesselben Gemächer bestens vorbereitet: Wilhelm wird sich wohlfühlen im Westerhof.

Für den Itzehoer Bahnhof ist dieser 10. September 1881 der unüberbietbar glorioseste Tag seiner heute 125-jährigen Geschichte geblieben. Niemals zuvor und niemals danach hat ein erlauchterer Fuß den Bahnsteig betreten. Ein „großer Bahnhof“, traunfürwahr.

Mit der Marschbahn von Itzehoe nach Dithmarschen: Eisenbahn und Bahnhöfe in der Wilstermarsch

Von
Carsten Schröder (Wilster)

Vorbemerkung

Seit 1878 gibt es die Eisenbahn in der Wilstermarsch. Es ist sicherlich Zufall, dass ausgerechnet nach 125 Jahren Eisenbahnbetrieb das Thema Eisenbahn und Bahnhöfe der Schwerpunkt des Steinburger Jahrbuches ist. Das Jubiläum kann jedoch als zusätzliches Leitmotiv dafür gewertet werden, in diesem Jahr die wesentlichen Aspekte der Bahngeschichte für die Marschbahn in der Wilstermarsch zusammenfassend darzustellen. Es wurden in diesem Aufsatz bewusst die Inhalte ausgeblendet, die eher übergreifenden Darstellungen zuzuordnen sind. Auch spezielle technische Aspekte konnten nicht thematisiert werden, denn der Verfasser ist aus bahntechnischer Perspektive kein Fachmann. Falls hier wesentliche Punkte unberücksichtigt geblieben oder historisch zu wenig exakt dargestellt sind, so wäre es wünschenswert, wenn diese möglicherweise auftretende Kritik in eine konstruktive Ergänzung der Bahngeschichte der Wilstermarsch einfließen würde.

Die vorhandene Literatur zur Marschbahn und die sie in diesem Raum besonders berührende Geschichte des Nord-Ostsee-Kanals ist für eine Überblicksdarstellung ausreichend und vor allem gut bebildert. Weniger gut sind die teilweise ungenauen schriftlichen Sachdarstellungen, die eine Nachfrage oder erneute Recherche erschweren. Auch konkrete Details zu bestimmten Sachverhalten und Orten lassen sich oft nur mühsam recherchieren oder rekonstruieren, denn der Alltag gibt offenbar selten Anlass zur Dokumentation.

Der Verfasser hat in diesem Aufsatz auf die Angabe zahlreicher Fußnoten verzichtet, da ohnehin die meisten Angaben zur konkreten Vergangenheit der Stadt Wilster der Stadtgeschichte von Otto Voß entnommen wurden. In den weiteren in den Anmerkungen erwähnten Veröffentlichungen lassen sich Wilster oder die Wilstermarsch betreffende Inhalte schnell finden. Echte Quellenangaben sind entsprechend angegeben. Die wesentliche Literatur, wichtige Detailinformationen – beispielsweise zu bestimmten Daten und Anlässen in den lokalen Zeitungen – und vor allem Fotos auf Postkarten finden sich im

„Gemeinsamen Archiv des Kreises Steinburg und der Stadt Itzehoe“. Zu diesen Fotos ist anzumerken, dass sie – soweit sie Motive in Wilster darstellen – ebenfalls in der Wilsteraner Sammlung Werner Behning vorliegen und vermutlich von Behning oder seinen Vorgängern aufgenommen wurden.

Im zweiten Abschnitt dieses Aufsatzes, in den „Geschichten von der Marschbahn“, sind historische Sachverhalte dargelegt, die zwar an oder mit der Marschbahn stattgefunden haben, eigentlich aber keine direkte Eisenbahngeschichte zum Inhalt haben. Dieser zweite Teil soll deutlich machen, dass die Marschbahn eine wichtige Komponente unserer Alltagsgeschichte war und – so scheint es zumindest im Herbst 2003 – zukünftig auch bleiben wird.

Beginn des Eisenbahnzeitalters für die Wilstermarsch

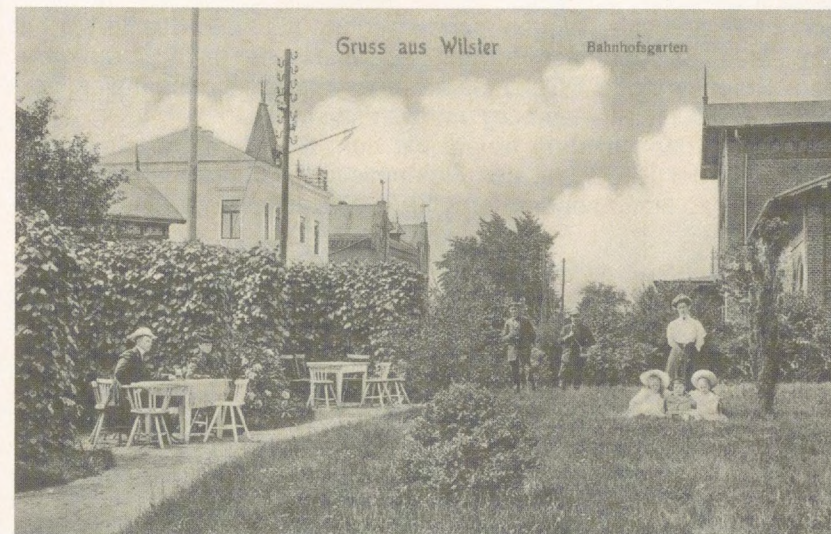
Als im Jahre 1857 die Eisenbahn immerhin bis nach Itzehoe gebaut wurde, war der Wasserweg für Wilster noch immer das wichtigste Verkehrsmittel. Es gab zwar durch den Bau eines Steindamms bereits eine Straßenverbindung, mit der die „Kommunikation mit der Geest zu jeder Jahreszeit gesichert“¹ war. Dennoch werden nicht selten Verhältnisse anzutreffen gewesen sein, wie sie bereits etwa 1830 drastisch formuliert wurden:

„Ein Fremder, der sich gewöhnt hat, die mehrere oder mindere Vollkommenheit des Post- und Poststraßenwesens als einen Maßstab der Landes- und Geisteskultur eines Staates zu betrachten, was muß er für Augen machen, wenn er unsere Holsteinischen Heerstraßen kennen lernt!

Denn die abscheulichen Unwege, auf die er überall trifft, ... die moorastigen durch die Marschgegenden im westlichen Holstein, die Menge von stehenden Pfützen, von Löchern, von holprigen Stein- und Knüppeldämmen, von elenden, ebenso unwegsamen Brücken, welche uns eben so oft in die damit überlegten Gräben hinein als darüber hinwegführen, ... die Mooräste, in deren Tiefen die Wagen mitsamt ihren Passagieren und Pferden jeden Augenblick zu versinken drohen; die Dämme endlich, welche, um ihre Bestimmung zu erreichen, noch eines zweiten Dammes bedürften – alles dieses muß den Fremden ... auf den Gedanken bringen, dass er in uncultivierten Gegenden reise.“²

¹ Aus der Statistik des Handels, der Schifffahrt und der Industrie der Herzogtümer Schleswig und Holstein, zitiert nach Otto Neumann in: Voß, Otto: Wilster im Wandel der Jahrhunderte, (Itzehoe) 1982, S. 197 ff.

² Patriotische Rügen eines Holsteiners über das Post- und Poststraßenwesen in Holstein, Braunschweig 1830, zitiert nach: Hedrich, Otto: Die Entwicklung des schleswig-holsteinischen Eisenbahnwesens (Dissertation), Altona 1915, S. 9



Eine Szene um 1900 am Bahnhof der Stadt Wilster. Der Bahnhofsgarten in der heutigen Taggstraße, schräg gegenüber dem im Jahr 2002 abgebrochenen ehemaligen Postamt gelegen, war offenbar in der Zeit um die Jahrhundertwende ein beliebter Ort zum Verweilen.

Postkarte: Gemeinsames Archiv des Kreises Steinburg und der Stadt Itzehoe

Die Stadt Glückstadt hatte schon erheblich eher, ab 1845, einen Bahnanschluss. In Wilster musste man sorgfältig sondieren, ob es günstig sei, die Itzehoer Position zu vertreten, die beabsichtigte eine neue Strecke direkt von der Strecke Kiel – Altona, etwa in Horst abzweigend, nach Itzehoe zu bauen. Die Strecke von Elmshorn nach Glückstadt sollte demnach eine Stichstrecke bleiben. Eine andere Idee war, von Glückstadt direkt in Richtung Westküste – vorbei an Itzehoe und Wilster – zu bauen. Für die Wilsteraner Interessenvertreter wurde es notwendig, sich der Itzehoer Position anzuschließen, um überhaupt einen Bahnanschluss zu bekommen. 1845 wurde die „Holsteinische Westbahn-Gesellschaft“ gegründet, der die interessierten Ortschaften beitraten und an der sie sich finanziell beteiligten. 1848 lag der Trassierungsvorschlag, wie er dann für etwa 70 Jahre Bestand haben sollte, vor: Von Glückstadt weiter über Krempe, Itzehoe, Wilster nördlich berührend, Flethsee, Kudensee, Sankt Michaelisdonn, Meldorf nach Heide. Mit der Umsetzung wurde allerdings noch Jahre gewartet, weil durch die deutsch-dänische Auseinandersetzung 1848 bis 1851 andere Fragen im Vordergrund standen. Danach wurde von 1852 bis 1854 zunächst die feste Chaussee von Itzehoe über Wilster nach St. Margarethen und Brunsbüttel gebaut. Ab Wilster folgte man

nicht mehr den alten Wegen, sondern führte die neue Straße wie mit dem Lineal gezogen nach Poßfeld und dann weiter nach St. Margarethen. Erstmals hatte Wilster damit eine jahreszeitunabhängige Verkehrsverbindung mit Hamburg und Dithmarschen.

Als 1853 dann Itzehoe erneut mit dem Eisenbahnprojekt auftrat, wurde von der Regierung aus ökonomischen Gründen entschieden, dass nicht ab Horst sondern ab Glückstadt weitergebaut werden sollte.

Damit hatte sich, als die Strecke im Oktober 1857 in Betrieb ging, die Bahn bis auf zehn Kilometer an Wilster herangeschoben. 1858 wurde immerhin noch eine tägliche „Personenpost für Wilster mit Itzehoe und Heide“ eingerichtet. Der Fracht- und Handelsverkehr hingegen wurde weiterhin auf den Wasserwegen, der Wilsterau, der Stör, der Elbe und dem Bütteler Kanal abgewickelt. Die Nutzung des Wasserstraßennetzes erreichte in dieser Zeit ihre höchste Ausdehnung. Der Verkehr der Personenpost festigte sich in den kommenden Jahren. Aus dem Jahr 1867 ist überliefert, dass die Kutschen mit festem Fahrplan und „mit den Bahnzügen correspondierend“ ab Itzehoe verkehrten.³

Warum letztlich die Inbetriebnahme der Strecke nach Heide erst mehr als 20 Jahre später erfolgte, bleibt nach derzeitigem Stand der regionalhistorischen Forschung nicht eindeutig, es lagen aber eine ganze Reihe beeinflussende Faktoren vor, die sich möglicherweise verzögernd auf den Weiterbau auswirkten:

Die zunächst noch bedeutsamen Interessen des dänischen Königshauses lagen mehr im Bau von Querverbindungen, hier beispielsweise Flensburg – Husum – Tönning und Rendsburg – Husum.

Die kriegerischen Auseinandersetzungen Preußens, zunächst mit Dänemark, später mit Österreich, ließen die Eisenbahnbaubestrebungen ebenfalls in den Hintergrund treten. Erst 1869 kam es in Heide erneut zu Verhandlungen über den Weiterbau der Strecke von Itzehoe bis Tondern. Man vereinbarte, Grund und Boden unentgeltlich bereit zu stellen und sich an den Baukosten durch Zeichnung von Aktien zu beteiligen.⁴

Erneuter Krieg (1870/71) und langwierige Verhandlungen über die Linienführung verzögerten den Weiterbau. Obwohl man sich noch immer nicht endgültig über die Linienführung einig war, wurden 1876 im Bereich Meldorf schon erste Arbeiten an der Trasse durchgeführt, offenbar um Fakten zu schaffen, an denen sich ein späterer Eisenbahnbau orientieren musste.

³ zitiert nach Voss, S. 257

⁴ Bock, Hans: Die Marschbahn, Heide 1989, S. 49



Der Bahnhof Heiligenstedten auf einer Postkarte von 1915 oder früher.
Postkarte: Gemeinsames Archiv des Kreises Steinburg und der Stadt Itzehoe

Zwischenzeitlich erklärte der Kreis Norder-Dithmarschen, dass der Bau der Bahnverbindung Neumünster – Heide – Tönning (Karolinenkoog / Eiderfähre), die 1877 bereits in Betrieb gehen konnte, wichtiger sei als die Marschbahn, deshalb hatte der Kreis auch keine Mittel mehr für die Marschbahn, deren Baukosten etwa sechs Millionen Mark betragen. Davon brachte der preußische Staat etwa eine Million auf, der Rest wurde von den interessierten Gemeinden und Kreisen übernommen. Im September 1876 erhielt dann die Glückstadt-Elmshorner Eisenbahngesellschaft die Konzession für den Weiterbau nach Heide. Im Kreis Steinburg bekam Itzehoe einen Bahnhof zweiter Klasse, das erlaubte größeren Personen- und Güterverkehr. Der Bahnhof hatte eine Zoll- und Postexpedition, Stationsgebäude, Güterschuppen und Wasserstation, einen Schuppen für eine Reserve-Lok und vier Personenwagen sowie eine kleine Reparaturwerkstätte.

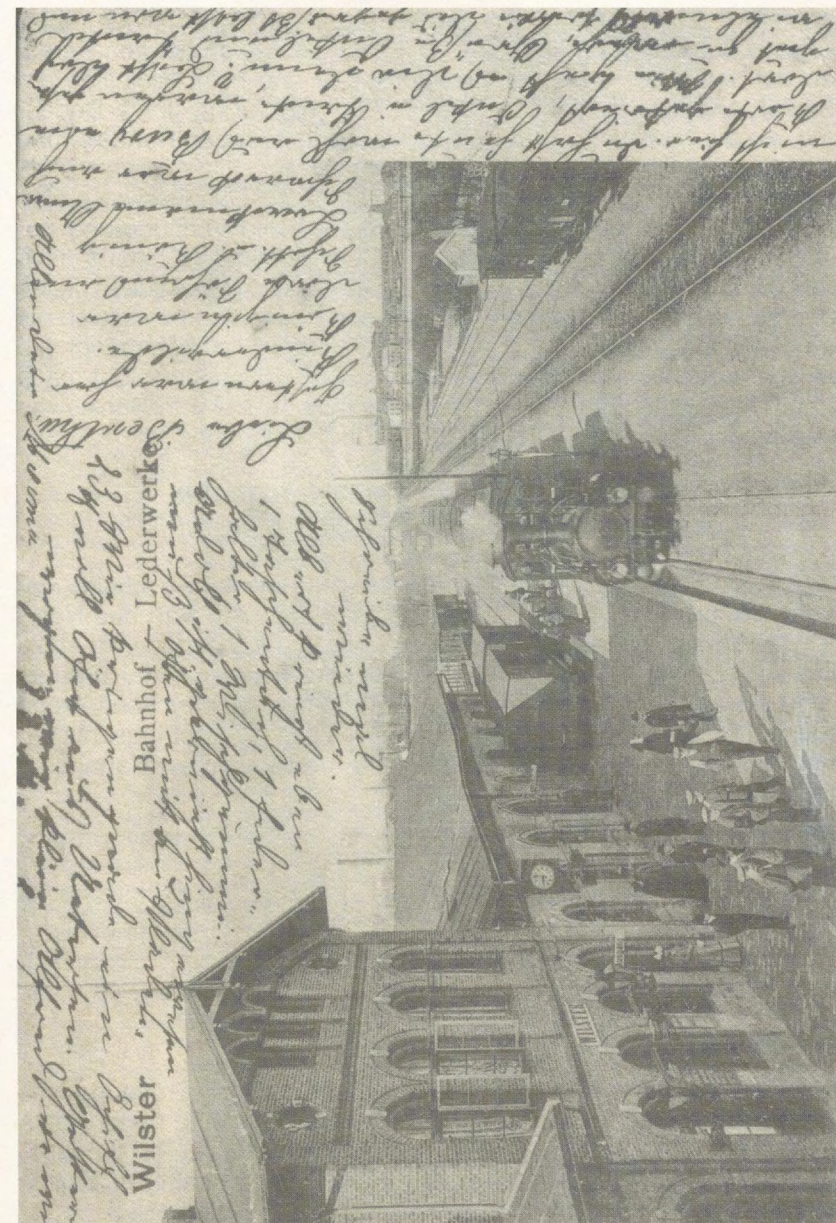
Zunächst für Bekdorf geplant, entstand in Heiligenstedten ein Halteplatz erster Klasse mit zwei Ausweichungen, an dem die Personen- und Güterzüge regelmäßig hielten. In Wilster wurde ein Bahnhof dritter Klasse geplant. Er wurde dementsprechend mit Stationsgebäude, Güterschuppen und Lokalitäten für Zoll- und Postexpedition ausgestattet.

Schließlich entstand im Kreis Steinburg noch der Halteplatz zweiter Klasse Flethsee mit einer Ausweichung. Dort hielten nur Güterzüge, um Personen und Waren aufzunehmen. Der weitere Verlauf der Strecke führte, wie bereits 1848 angedacht, über Taterpfahl (Kudensee), St. Michaelisdonn, Barlt, Meldorf, Hemmingstedt nach Heide. In Itzehoe musste der alte Kopfbahnhof gegen einen Neubau auf dem Brookgelände ersetzt werden. Von dort führte die neue Strecke über den Schütterberg an den Geestrand bei Heiligenstedten, bog dann in die Wilstermarsch nach Wilster, führte geradlinig weiter nach Flethsee, um dann in einen weiten Bogen nach Eddelak einzuschwenken. Am 1.11.1878 konnte die ganze Strecke in Betrieb genommen werden.

Die Stadt Wilster hatte somit nun endlich ihren eigenen Bahnanschluss erhalten. Der Bahnhof wurde in der neu entstandenen Bahnhofstraße, der heutigen Taggstraße, errichtet. Gegenüber siedelte sich bald auch die Post in einem neuen Gebäude an. Die Trägergesellschaft, die Glückstadt-Elmshorner Eisenbahngesellschaft, hatte den in ihrem Namen definierten räumlichen Rahmen endgültig gesprengt. Sie benannte sich am 01.01.1879 in „Holsteinische Marschbahn-Gesellschaft“ um und ließ die Bezeichnung Marschbahn damit erstmals offiziell in Erscheinung treten.

Die Bahnstrecke wurde bis zur dänischen Grenze, damals bei Hvidding nahe der Stadt Ribe, einschließlich neuer Brücken über die Eider und den Husumer Hafen bis 1887 fertig gestellt, in Altona 1895 der Bahnhof verlegt und ausgebaut und schon 1866 waren die Verbindungsbahn nach Hamburg und dort 1872 die Elbbrücken geschaffen worden. Somit hatte Wilster mit der Bahn für Individualreisende und für den modernen Güterverkehr einen echten Anschluss an das internationale Verkehrsnetz erhalten, dessen Leistungsfähigkeit, Kapazität und Geschwindigkeit nicht mehr mit der zeitintensiven Fahrt in Postkutschen oder Segelfahrzeugen auf Wilsterau, Stör und Elbe zu vergleichen war. Nun gab es die Möglichkeit, in nicht einmal zwei Stunden Fahrzeit mehrmals täglich über Elmshorn nach Altona, unmittelbar vor den Toren Hamburgs, zu gelangen. Für Wilster war diese enorme Verbesserung der Infrastruktur eigentlich auch der Beginn des Industriezeitalters, denn erst jetzt siedelten sich Fabriken und Industriebetriebe in und um Wilster an, die innerhalb weniger Jahre von etwa 1880 bis 1900 heranwuchsen und in Spitzenzeiten allein in der Rosslederfabrikation mehr als 600 Personen beschäftigten.

Außerdem wurde der Wilsteraner Bahnhof neben dem Personen und Stückgutverkehr besonders auch für die Viehverladung genutzt. Um die Jahrhundertwende gab es am Bahnhof in Wilster als Personal den Bahnhofsvorsteher, zwei Eisenbahn-Assistenten, zwei Eisenbahn-Gehilfen, vier Weichensteller, einen Hilfsweichensteller, einen „Aushelfer“ und vier Bahnhofsarbeiter. 1896 wurden 46.234 Personen



Der erste Bahnhof der Stadt Wilster auf einer zeitgenössischen Postkarte um 1900, im Hintergrund die Gebäude der Lederindustrie an der Rumflether Straße.
Postkarte: Gemeinsames Archiv des Kreises Steinburg und der Stadt Itzehoe

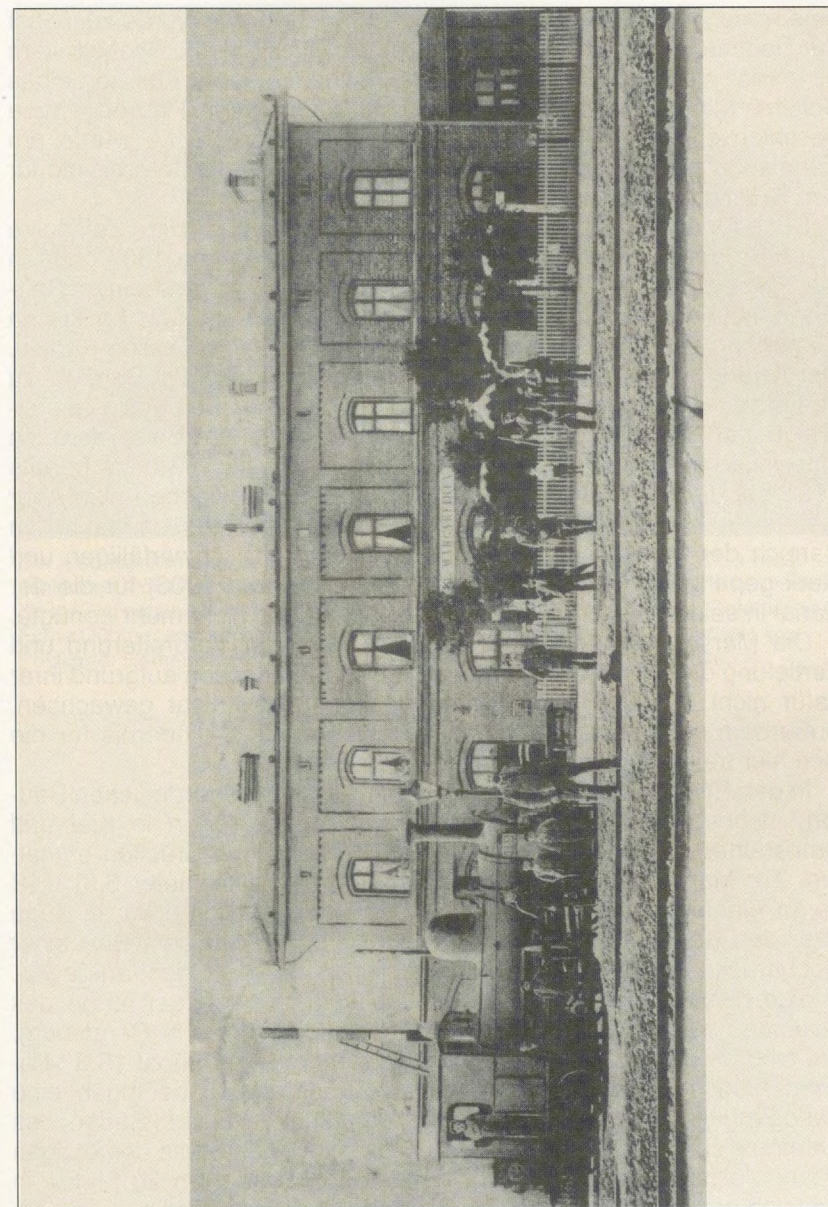
Weitere Bahnprojekte wurden zwar angedacht, beispielsweise eine Strecke Kiel-Nortorf-Itzehoe-Wilster und auch die Verlängerung der Rendsburger Kreisbahn (Schmalspur) über Schenefeld hinaus nach Wacken in Richtung Wilster wurde überlegt, die Projektideen fielen aber letztendlich dem Ersten Weltkrieg zum Opfer, denn zeitgleich mit dem Kriegsbeginn war das Ende der deutschen Eisenbahnbauphase faktisch erreicht. Die Schmalspurstrecke von Hohenwestedt nach Schenefeld wurde noch als eine der letzten Strecken in Schleswig-Holstein gebaut und im Jahr 1916 in Betrieb genommen.⁵

Nur etwa 15 Jahre nach der Inbetriebnahme dieses Abschnitts der Marschbahn in der Wilstermarsch kam es durch den Bau des Nord-Ostsee-Kanals, damals auch als Kaiser-Wilhelm-Kanal bezeichnet, zu einer Änderung der Streckenführung. Zunächst wurde im Mai 1893 ab Sankt Margarethen / Flethsee eine Stichbahn nach Brunsbüttelkoog eröffnet. Diese Strecke diente dem Anschluss der Betriebsanlagen und der Wohnbebauung an der Südseite der westlichen Kanalmündung an das Bahnnetz.

[illegible]

Im Januar 1895, knapp ein halbes Jahr vor der Eröffnung des Kanals, wurde nach etwa zweijähriger Bauzeit auch die neue Eisenbahnbrücke bei Taterpfahl / Kudensee für den Bahnbetrieb freigegeben. Diese als Drehbrücke errichtete Kanalquerung hatte für Schiffe

⁵ vgl. Nagel, Frank Norbert: Die Entwicklung des Eisenbahnnetzes im Kreis Steinburg, (S. 20 ff.) und Thomsen, Wolfgang: Die Kleinbahn Rendsburg – Hohenwestedt – Schenefeld (S. 29 ff.) in: Ritter, Alexander und Fischer, Peter (Hrsg.): Steinburger Jahrbuch 1983, Itzehoe 1982



Postkarte: Gemeinsames Archiv des Kreises Steinburg und der Stadt Itzehoe

eine lichte Durchfahrtsbreite von etwa 50 Metern. Sie wurde zunächst nur geöffnet, wenn der Eisenbahnfahrplan dies zuließ. Deshalb kam es immer wieder zu Havarien und 1897 auch zu einer Kollision eines Schiffes mit der Brücke, weil die Schiffe bei starkem Wind gegen die geschlossene Brücke getrieben wurden. An der Brücke wurde am Kanalsüdufer auch ein eigenes kleines Kraftwerk errichtet, das die für den Brückenbetrieb notwendige Energie lieferte.

Doch für ein solches Bauwerk nur verhältnismäßig kurze Zeit sollte diese Brücke hier ihren Dienst tun, denn schon Anfang 1907 begann die Regierung des Deutschen Reiches mit der Vorlage eines Rahmenentwurfs in einem Volumen von 221 Millionen Mark die konkreten Planungen zur Erweiterung und Vertiefung des Nord-Ostsee-Kanals. Der Grund für diese Maßnahme war im militärischen Bereich zu sehen, da der Kanal für die Handelsschiffe jener Zeit völlig ausreichend war. Kaum ein Hafen im Ostseeraum konnte beispielsweise eine mittlere Wassertiefe von neun Metern vorhalten, wie sie bereits 1895 bei der Eröffnung des Nord-Ostsee-Kanals gegeben war. Aber die Teilnahme am Wettüben des Kaiserreichs insbesondere im Bereich der Marine führte zum Bau von großen, schwerfälligen und stark gepanzerten Schlachtschiffen (z.B. „Nassau“, 1906) für die der Kanal in seinen bisherigen Abmessungen einfach nicht mehr genügte.

Die Marschbahnbrücke bei Taterpfahl war der Verbreiterung und Vertiefung der Kanalsole von neun auf elf Meter schon aufgrund ihrer dafür nicht ausreichenden Gründung konstruktiv nicht gewachsen. Außerdem wäre eine Drehbrücke ein dauerhaftes Hindernis für die sich hier treffenden Verkehrsmittel geblieben.

In den Erweiterungsplanungen waren sämtliche erforderlichen Bauten, insbesondere auch die neuen Schleusenanlagen in Kiel und Brunsbüttel⁶ sowie die Erneuerung der beweglichen Brücken enthalten. Zur Marschbahnbrücke bei Taterpfahl (Kanalkilometer 5,6) hieß es im Planentwurf: „Es fahren an dieser Stelle täglich etwa 25 Züge über den Kanal. Technische Schwierigkeiten stehen dem Bau einer Hochbrücke und der an sie anschließenden Rampen nicht entgegen. Infolge des ungünstigen Untergrundes und der niedrigen Lage des Geländes werden die Baukosten höher ausfallen als in Rendsburg. Sie sind für die ganze Verlegung bei eisernem Überbau zu 18,8 Millionen Mark veranschlagt. Die langen Zufuhrrampen bedingen eine Verlegung des Bahnhofs in St. Margarethen um 3 km nach Süden, des Bahnhofs Eddelak um 2,5 km nach Norden, weil an Stelle der jetzigen Bahnhöfe der Eisenbahndamm in St. Margarethen um 20 Meter, in Eddelak um 18 Meter Höhe über dem Terrain liegen wird.“⁷

⁶ damals: Brunsbüttelkoog

⁷ Schulz, Walter: Der Nord-Ostsee-Kanal, S. 19



Der Gebäudekomplex in Rumfleth, in dem um 1900 Lederfabriken und bis heute verschiedene Industriebetriebe tätig waren und sind, ist auf der Postkarte, die vermutlich in dieser Zeit entstanden ist, abgebildet. Der Stempel ist hingegen neueren Datums, da die Firma Günther erst nach dem Zweiten Weltkrieg bis 1965 in Wilster ansässig war. Postkarte: Gemeinsames Archiv des Kreises Steinburg und der Stadt Itzehoe



Die Drehbrücke hat für den Schiffsverkehr geöffnet. Foto: Sammlung Lewerenz / Wasser- und Schifffahrtsdirektion Kiel

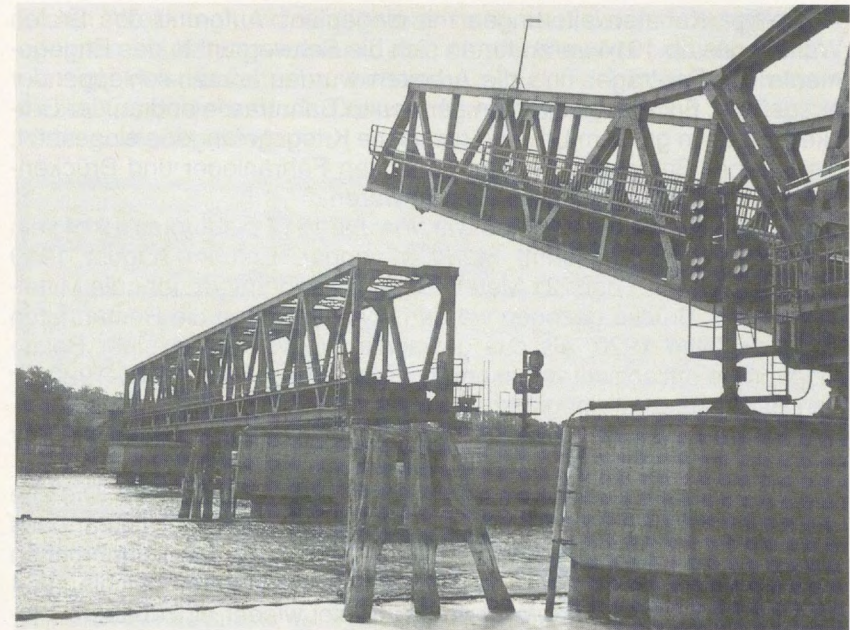
Zu diesem Zeitpunkt hatte man eine Verlegung der Marschbahn nach Nordosten zwar schon angedacht, diese Überlegungen wurden aber zunächst noch von der Preußischen Eisenbahnverwaltung blockiert, da sie gegenüber den Reichsbehörden ihr vertragliches Wegerecht im Rahmen der bisherigen Streckenführung beanspruchte.

Die Konkretisierung der Planungen für die Marschbahn zog sich dann über Jahre hin. Während man beispielsweise die Schleusenbauten zügig fertig stellte und der komplizierte Bau der Kanalbrücke mit Schleife in der Stadt Rendsburg in nur 15 Monaten errichtet wurde und bereits im Herbst 1913 in Betrieb ging, hatte man zu diesem Zeitpunkt an der Marschbahn gerade erst mit den Erdarbeiten begonnen. Vermutlich hatte man im Rahmen der ersten Planungen die Bodenverhältnisse doch nicht richtig eingeschätzt, denn bald musste man einsehen, dass sich trotz aller Widerstände gegen eine Trassenverlegung eine Brückenkonstruktion im Bereich Kudenensee nicht realisieren ließ. So schrieb der Nordische Kurier: „Taterpfahl schied als Brückenplatz aus, weil dort der tragfähige Untergrund bis 25 Mtr. unter Geländehöhe liegt. Eine volle Gewähr für die Betriebssicherheit der Bahn hätte selbst bei sorgfältigster Bauausführung nicht übernommen werden können.“⁸

Als man sich in Berlin zu einer Verlegung der Bahnquerung in einen Bereich mit besseren Bodenverhältnissen entschied, konnte man diesen erst zwölf Kilometer weiter nordöstlich bei Hochdonn, unmittelbar am Geestrand, finden. Eine geradlinige neue Streckenführung von Itzehoe nach Meldorf auf festem Grund wäre dann aus Perspektive der Berliner Bauherren und des Provinzoberpräsidenten in Schleswig eine ökonomisch zweckmäßige Entscheidung gewesen und sie hätte die Marschbahn auch noch um zwei Kilometer verkürzt, allerdings wären dann Wilster und die weiteren Orte in der Wilstermarsch nur noch über eine Zweigbahn erreichbar gewesen.

Die Stadt Wilster hatte zu dieser Zeit durch Feuersbrünste und Missmanagement gerade zwei große Lederfabriken verloren, die Wasserwege, die noch 50 Jahre vorher Hauptschlagader der Stadt und der Marsch gewesen waren, erwiesen sich als nicht mehr zeitgemäß und waren aufwändig zu unterhalten. Nun drohte auch noch der Verlust der Anbindung an die Hauptbahnstrecke. Angesichts der negativen Entwicklungsperspektiven für die Stadt Wilster engagierten sich deren Vertreter nachhaltig für die elementaren Interessen der Stadt. Man argumentierte, dass die Stadt als Aktionärin erheblich zur Entstehung der Marschbahn beigetragen habe, denn von den zum Zeitpunkt des Baus der Marschbahn gezeichneten Aktien im Wert von 127.800 Mark habe man 1890 bei der Verstaatlichung der Eisenbahnen in

⁸ Nordischer Kurier, 29.05.1920



Die Klappbrücke Lindaunis an der Schlei im Sommer 2003. Links der hier unbewegliche Fachwerkträger, der bei Taterpfahl von 1895 bis 1920 als Drehbrücke gedient hat. Foto: Schröder

Preußen nur 67.000 Mark zurück erhalten. Privatleute mit teils eigenen Einlagen und weitere Gemeinden der Wilstermarsch stimmten in die Forderung ein, dass die Bahnlinie weiterhin über Wilster zu führen sei. Am 17. Dezember 1910 kam es zu einer Sitzung im preußischen Innenministerium, an der alle Beteiligten vertreten waren. Eine Verlegung des Bahnhofs dürfe allenfalls in einer Entfernung von $\frac{3}{4}$ km sein, andernfalls verlangte die Stadt eine Entschädigung in Höhe von einer Million Reichsmark. Man feilschte lange, schlug zunächst einen neuen Bahnhof in Honigfleth vor, aber letztendlich stand im Jahre 1912 fest, dass die Stadt Wilster sich durchgesetzt hatte. Wilster blieb an der Hauptstrecke, es wurde ein gewaltiger Bogen, nördlich der Stadt Wilster von der alten Strecke Itzehoe – Sankt Margarethen abzweigend, in Richtung Moorhusen und Kleve gebaut, um dort am Geestrand entlang die erforderliche Höhe von 42 Metern über dem Kanal zu erreichen. Der Bau der Hochdonner Brücke wurde in den folgenden Jahren ausgeführt. So wurden 1913/14 die Pfeiler-Betonfundamente von der Wilsteraner Baufirma Kruse und Dethlefs hergestellt und mit der Montage der Eisenkonstruktion wurde begonnen. Bei diesen Fundamenten hatte man übrigens auch gleich eine Ausbaureserve für

zukünftige Kanalerweiterungen mit eingeplant. Aufgrund des Ersten Weltkrieges ab 1914 veränderten sich die Schwerpunkte des Engagements der Bauträger und die Arbeiten wurden immer schleppender ausgeführt. Für die Arbeiten an der neuen Bahntrasse und an der Brücke wurden in großem Umfang russische Kriegsgefangene eingesetzt, die in einer Barackenunterkunft zwischen Fähranleger und Brückenbaustelle am Südufer untergebracht waren.

Auf zeitgenössischen Fotos war von Juli 1917 bis August 1919 kein wesentlicher Baufortschritt mehr erkennbar. Erst im August 1919 konnte schließlich der 121 Meter lange Schwebeträger über die Mittelöffnung der Brücke gezogen werden.⁹ Nun dauerten die Restarbeiten noch bis Mitte 1920, als das gewaltige Bauwerk nach einer Belastungsprobe mit schweren Lokomotiven und Wagen am 01.06.1920 für den Bahnverkehr freigegeben wurde.

Zeitgleich – nicht schon 1914 mit dem offiziellen Abschluss der Kanalerweiterung, wie irrtümlich in manchen Veröffentlichungen dargestellt – wurde die alte Drehbrücke bei Taterpahl stillgelegt. Die alte Stahlfachwerkkonstruktion war allerdings noch so gut erhalten, dass man sich entschloss, die Brücke, die 1922 bei Taterpahl abgebrochen wurde, in veränderter Form in Lindaunis als festen Teil der bis 1954 größten Klappbrücke der Welt an der Schlei wieder einzubauen. Diese einspurige kombinierte Straßen- und Eisenbahnbrücke wurde 1926 in Betrieb genommen.

Dort befindet sich die Brücke als multifunktionaler Verkehrsträger noch heute: Im Ampel-Wechselbetrieb wird einspurig sowohl der Eisenbahnverkehr auf der Strecke Flensburg-Kiel sichergestellt, als auch der Straßenverkehr zwischen den beiden Ufern der Schlei. Außerdem wird die Klappbrücke stündlich für den Schiffsverkehr geöffnet. Dieses technikgeschichtliche Bauwerk, an dem im Herbst des Jahres 2003 eine umfangreiche Sanierung begonnen hat, wurde wegen seiner wissenschaftlichen und Kulturlandschaft prägenden Bedeutung mit ihren zugehörigen Gebäuden 1997 unter Denkmalschutz gestellt und es ist heute ein beliebter touristischer Anziehungspunkt für Angeln und Schwansen.

Die Eröffnung der neuen Marschbahnstrecke über Hochdonn ging vergleichsweise unspektakulär vor sich. In den Zeitungen erschienen Berichte über das neue Bauwerk und die Fahrpläne wurden entsprechend korrigiert veröffentlicht. Zwar hatte man die Inbetriebnahme der Hochdonner Brücke schon als einen bedeutsamen Schritt in eine neue Ära der Marschbahn gesehen, aber man war nach dem verlorenen

⁹ Die detaillierte Darstellung des Brückenbaus würde den thematischen Rahmen dieses Aufsatzes sprengen. Weitere Informationen und zahlreiche Fotos in: Schulz, Walter: Der Nord-Ostsee-Kanal, S. 100 ff. und Bock, Hans: Die Marschbahn, S. 81 ff.

Ersten Weltkrieg und unmittelbar nach der durch Volksstimmung erfolgten Abtretung weiter Teile Nordschleswigs offenbar wenig geneigt, Feierlichkeiten zu begehen, zumal die formale Übernahme dieses Landesteils durch Dänemark wenige Tage zuvor, am 19. Mai 1920, stattgefunden hatte.

Eisenbahn- Fahrplan.									
Gültig vom					1. Juni 1920.				
W 5 ⁵⁴	7 ⁴¹	9 ²⁸	1 ²⁴	8 ⁴¹	ab Wilster	an	W 7 ³⁵	8 ⁴⁰	10 ³
6 ⁰⁰	7 ⁵⁵	—	1 ³⁸	8 ⁵⁷	Baale		7 ²³	—	12 ¹⁸
6 ²⁵	8 ¹¹	—	1 ⁵⁴	9 ¹³	Burg		7 ⁰⁹	8 ²⁷	12 ³²
6 ⁵⁵	8 ²⁶	10 ⁰⁵	2 ¹⁰	9 ²⁹	an St. Michaelisdonn	ab	6 ⁵²	8 ¹²	12 ¹⁴
Wilster ab nach Brunsbüttel.					St. Michaelisdonn nach Brunsbüttel.				
W 7 ⁵⁴					W 6 ⁵⁴				
9 ³⁵ 1 ³⁵ 4 ⁴⁰ 8 ⁴⁵					8 ⁴⁵ 2 ¹⁷ 9 ³⁵				
Brunsbüttel ab nach Wilster.					Brunsbüttel nach St. Michaelisdonn.				
W 6 ³⁰					W 6 ⁰⁰				
8 ¹⁴ 11 ⁵⁴ 3 ³⁰ 6 ⁴⁴					7 ³⁵ 11 ¹⁹ 6 ³²				

Der Fahrplan mit den ab 01.06.1920 gültigen Abfahrtszeiten wurde am 29.05.1920 in der Wilsterschen Zeitung bekannt gegeben. Die Fahrtzeit von Wilster nach Sankt Michaelisdonn war im Vergleich zur bisherigen Dauer um etwa zehn Minuten länger geworden, vermutlich weil die Strecke weiter war und weil man möglicherweise zunächst nur mit reduzierter Geschwindigkeit gefahren ist.

Die Marschbahn nach der Erweiterung des Nord-Ostsee-Kanals

Bereits 1906 wurde der zweigleisige Ausbau der Marschbahn von Elmshorn bis Tondern beschlossen. Anschließend ist diese Maßnahme, die mit ökonomischen, betriebspraktischen und militärstrategischen Gesichtspunkten begründet wurde, nach und nach ausgeführt worden, allerdings ist der Streckenabschnitt ab Wilster bis Sankt Michaelisdonn vermutlich erst mit der Inbetriebnahme der neuen Strecke zweigleisig gewesen, da die alte Strecke von Wilster bis Sankt Margarethen keine erkennbaren Merkmale eines mehrspurigen Bahnkörpers aufweist. Nur der Streckenabschnitt von Sankt Margarethen bis zur Drehbrücke Taterpahl war bereits zweigleisig ausgebaut, um den Begegnungsverkehr nach einer Öffnung der Drehbrücke für auf beiden Seiten des Kanals wartende Züge zu ermöglichen.

Mit der neuen Streckenführung erhielt Wilster auch einen neuen Bahnhof: Das äußerlich stattliche Gebäude war bereits 1919 fertig gestellt. Es stand nun im spitzen Winkel zwischen dem alten Gleis Richtung Sankt Margarethen und der neuen Strecke nach Burg. Auf dem Weg nach Sankt Michaelisdonn entstanden als weitere neue Bahnhöfe bereits in großer Höhe auf der Rampe zur Hochbrücke die

Station Vaale, sowie unmittelbar hinter dem nördlichen Brückenende der neuen Prinz-Heinrich-Brücke, so wurde sie benannt, auf der hohen Geest der neue Bahnhof Burg, der als typisches Bauwerk seiner Zeit noch erhalten ist und heute unter Denkmalschutz steht. Ob eine Haltestelle Moorhusen, wie zunächst beabsichtigt, eingerichtet worden ist, konnte nicht rekonstruiert werden.¹⁰

Die Verlagerung der Marschbahn hatte zur Folge, dass der Fahrweg von Elmshorn nach Norden effektiv länger geworden war. Somit hätte man eigentlich auch ab Wilster die Kilometersteine erneuern oder umsetzen und die Tarifentfernungen komplett neu berechnen müssen. Aber auch hier folgte man Überlegungen, deren Ursprung vermutlich mit den eigennützigen Interessen der nördlich gelegenen Orte zusammen hing: Die Entfernungen für Orte ab Sankt Michaelisdonn und 40 Kilometer nördlich wurden mit einem fiktiven Aufschlag von nur einem Kilometer berechnet, bis zur dänischen Grenze mit drei Kilometern und erst ab der Grenze wurde die wirkliche Mehrerfahrung von fast sechs Kilometern auch bei der Fahrpreisberechnung berücksichtigt. Da die Entfernungen ohnehin nicht korrekt in die Tarife einfließen, konnte man es sich auch erlauben, die tatsächliche Streckendifferenz einfach durch einen entsprechend korrigierten Kilometerstein auszugleichen. Dieser Ausgleichsstein stand bis 1981, als die Strecke neu vermessen und bezeichnet wurde, im Bereich des Bahnhofs Wilster.

Der neue Bahnhof, der zeitgleich mit der Hochbrücke in Betrieb genommen wurde, lag in der neu entstandenen Bahnhofstraße, die unmittelbar nördlich der alten Bahnstrecke von der Burger Straße abzweigte. Die alte Bahnhofstraße wurde in Taggstraße¹¹ umbenannt. Das Bahnhofsgebäude war ein repräsentativer und großzügiger Bau für die Stadt Wilster, die durch die neue Trassenführung der Marschbahn jetzt sogar zum Umsteigebahnhof für die Zweigbahn nach Brunsbüttelkoog geworden war. Die neue Bahnhofstraße und die Bahnhofsflächen, insgesamt mehr als 18 Hektar, wurden 1921 von der Gemeinde Landrecht nach Wilster eingemeindet. Nach und nach wuchs der Verladebahnhof für den Güterverkehr, der nun zwischen dem neuen Bahnhof und dem Stadtzentrum gelegen war. Zur Verbesserung der Erreichbarkeit des neuen Bahnhofs aus Richtung Steindamm wurde eine stählerne Fachwerk-Eisenbahnbrücke erbaut, die die sichere Bahnquerung für den Fußgängerverkehr über das Gleis nach Brunsbüttelkoog und weitere Gleise des Güterbahnhofs ermöglichte.

¹⁰ Nordischer Kurier, 01.06.1920

¹¹ Nach den Geschwistern Ida Caroline Friederike Tagg und Reichsgerichtsrat Wulf Tagg, die ihrer Geburtsstadt zur Versorgung bedürftiger Personen, die keine Armenunterstützung erhielten, nach ihrem Tode 1914 einen großen Geldbetrag hinterließen. Vgl. Voss, S. 243 f.



Das Bild von einer Postkarte, aufgenommen etwa 1930, zeigt den zweiten Bahnhof Wilsters an einem belebten Nachmittag. Auf den folgenden Bildern sind die beiden Warteräume für die Reisenden abgebildet. Unschwer zu erkennen ist, dass es unterschiedlich ausgestattete Warteräume für die verschiedenen Fahrkartenklassen gab.

Der alte Bahnhof in der Taggstraße wurde um 1930 abgebrochen. An dieser Stelle entstand später ein Wohngebäude in Bahneigentum und 1927 im westlichen Bahnhofsgelände die Meiereigenossenschaft Wilster.

Der neue Bahnhof wurde dann aber doch möglicherweise zu sparsam gebaut, denn man hatte beim Bau offenbar auf eine in der Wilstermarsch notwendige sorgfältige Gründung des Fundaments verzichtet. Wenn in solchem Stil bei Kudensee wirklich eine Hochbrücke errichtet worden wäre, hätte es dort wahrscheinlich große Probleme gegeben. Der zweite Wilsteraner Bahnhof, der unter anderem über mehrere Warteräume verfügte und alle Funktionen einer wichtigen Bahnstation bot, wurde nach einer Nutzungsdauer von nicht einmal 40 Jahren wegen Baufälligkeit abgerissen. Setzungen hatten das Gebäude statisch derart instabil werden lassen, dass bereits die Schließung des Bauwerks wegen Einsturzgefahr drohte.

Veränderungen an der Marschbahn in neuerer Zeit

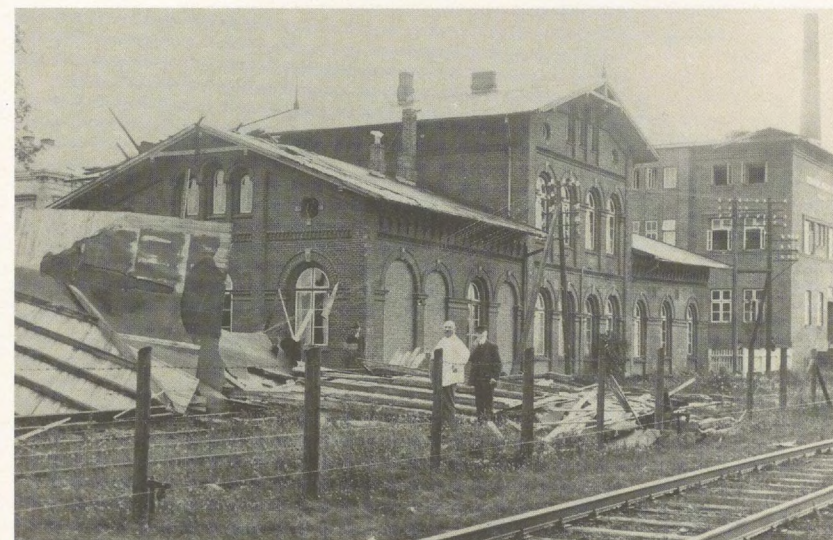
Auf dem Bahnhofsgelände unmittelbar hinter dem zweiten Bahnhofsgebäude entstand 1959 nun der dritte Bahnhof Wilsters, ein Zweckbau mit Walmdach im Stil der Nachkriegszeit. Auch dieses Gebäude hatte neben der Fahrkartenausgabe, die mit großen Glaswänden dem



Postkarte: Gemeinsames Archiv des Kreises Steinburg und der Stadt Itzehoe

Bahnhofsbediensteten einen guten Überblick über beide Bahnsteige ermöglichte, eine Gepäckannahmestelle und eine Bahnhofsgaststätte mit Kiosk.

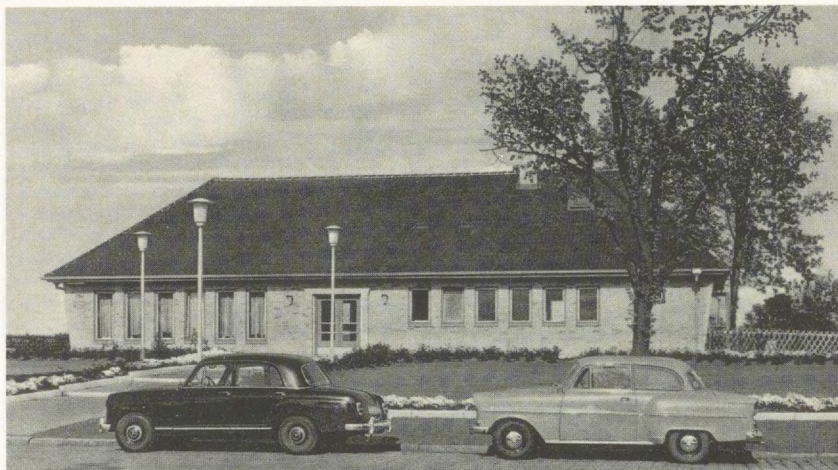
Inzwischen ist auch das dritte Bahnhofsgebäude Wilsters einem neuen Zweck zugeführt worden, denn es ist kein Bahnhof mehr, sondern im Eigentum der Stadt Wilster. Hier werden heute benachteiligte Jugendliche und Erwachsene fortgebildet und betreut. Mit der Stilllegung des Personenverkehrs auf der Strecke Wilster – Brunsbüttel im Mai 1988 wurden als nunmehr vierter Bahnhofsbaubau zwei kleine Pavillons, einer mit Toilette und Warteraum, der andere offen als Fahrradunterstand, in Betrieb genommen. Diese Bauten dokumentieren auch äußerlich, dass Wilster keine Station mehr für Fernreisende ist, die



„Nach einer Sturmnacht“ betitelte der Wilsteraner Fotograf das Bild, das den bereits nicht mehr für den Bahnbetrieb genutzten alten Bahnhof zeigt. Im Vordergrund sind hinter dem Zaun noch ein paar – vermutlich stillgelegte – Gleise erkennbar, einige Fenster des Gebäudes wurden bereits durch Mauerwerk verschlossen. Wenige Jahre später wurde das Gebäude abgebrochen.
Foto: Sammlung Werner Behning



Dieses Foto von 1959 zeigt rechts den dritten Bahnhof, an dem noch Restarbeiten durchgeführt wurden und den Nordflügel des zweiten Bahnhofs. In diesem Gebäuderest des bereits weitgehend abgerissenen Bahnhofs von 1919 wurde bis zur Fertigstellung des Ersatzgebäudes der Schalterbetrieb provisorisch abgewickelt.
Foto: Schult



Der dritte Bahnhof kurz nach seiner Fertigstellung auf einer Postkarte aus den 1960er Jahren. Postkarte: Gemeinsames Archiv des Kreises Steinburg und der Stadt Itzehoe

einen Wartesaal nutzen oder eine Bahnhofsgaststätte aufsuchen möchten, sondern dass hier in erster Linie Schulkinder und Pendler ein- und aussteigen, um in möglichst geringer Zeit Itzehoe oder Hamburg zu erreichen.

Wilster hatte von 1920 bis zur Ende der 1980er Jahre erfolgten Inbetriebnahme des vollelektronischen Stellwerks in Itzehoe, das heute die Marschbahn zwischen Glückstadt und der Kanalbrücke überwacht, drei Stellwerke. Eines befand sich von Itzehoe kommend etwa einen Kilometer vor Wilster, dort wo die ersten Weichen für den Güterbahnhof von der Hauptstrecke abzweigten. Unmittelbar an den Weichen für das Brunsbütteler Gleis lag das zentrale Stellwerk für den Bahnhof. Ein weiteres, vermutlich noch aus der Zeit des ersten Bahnhofs stammendes Stellwerk, das auch den Bahnübergang in der Burger Straße sicherte, befand sich dort auf dem Gelände der heutigen Tankstelle.

Bis zum Ende der 1980er Jahre hatte der Bahnhof Wilster eine bedeutsame Güterverladestation, allerdings wurden der Stückgut-Frachtverkehr und der Rangierbetrieb im Schichtdienst mit einer eigenen Lok bereits Anfang der 1970er Jahre eingestellt. Hier wurden oft Groß-, Kleinvieh und landwirtschaftlichen Güter, beispielsweise auch Kohl aus Dithmarschen, verladen. Ganze Züge mit Vieh gingen wöchentlich – oft am Montagmorgen – ab Wilster zu Schlachthöfen nach Hamburg und auch darüber hinaus. Umgekehrt wurde hier Kohle für die Beheizung angeliefert und noch in den 1980er Jahren mit Pferd und Wagen eines Wilsteraner Kohlenhändlers in der Stadt ausgeliefert. Die Wilsteraner Stadtwerke ließen sich seit 1965, als die



Dieses Gebäude stand unmittelbar westlich auf der Nordseite des Bahnübergangs Burger Straße. Es diente zur Signalführung und Sicherung des dortigen Bahnübergangs. Kurz nach der Umstellung des Bahnübergangs etwa 1982 auf automatische Halbschranken wurde das Gebäude abgerissen. Foto: W. Schröder

Ferngasversorgung durch die Itzehoer Gasanstalt endete, per Bahn mit Propangas beliefern. Eine Propan-Doppelleitung wurde vom Bahnhof zu den Stadtwerken im Klosterhof verlegt. Auch als 1977 die Gasversorgung durch die Schleswig aufgenommen wurde, mischte man zur Senkung des Spitzenverbrauchs Propangas hinzu, bis im Dezember 1981 durch ein Feuer die Anlagen auf dem Gelände der Stadtwerke vernichtet wurden.

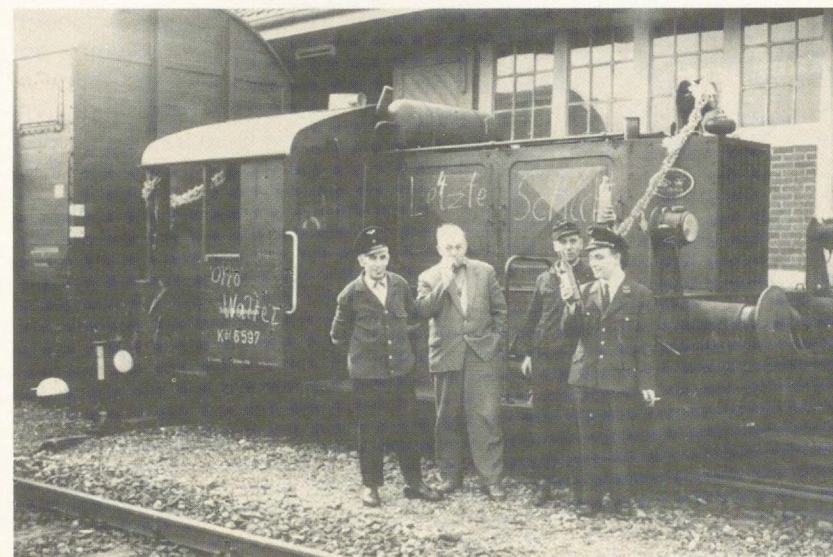
Die Wewelsflether Werft ließ sich auch noch nach der teilweisen Stilllegung des Güterbahnhofs ihre großen Stahlplatten per Bahn nach Wilster bringen und lud diese erst hier auf Lastkraftwagen um. Zu dieser Zeit waren die Güterbahnhofsanlagen aber schon verfallen und in weiten Teilen durch starken Bewuchs unbrauchbar geworden. Die Bahn reduzierte bereits die Gleise und legte nach und nach die Weichen still. Die rote kleine Rangierlok, die noch in den siebziger Jahren in einem kleinen Lokschuppen unmittelbar unter der Fußgängerbrücke untergebracht war, verkehrte schon lange nicht mehr.

Die langen Gleise, die der Wilsteraner Güterbahnhof vorhalten konnte, wurden in den siebziger und achtziger Jahren von der Bahn oft genutzt, um saisonal nicht benötigtes rollendes Material abzustellen. So war es in dieser Zeit ein gewohnter Anblick, wenn im Sommer ganze Züge, bestehend aus Kohlenschüttwagen, und im Winter zahlreiche Reisezugwagen mit Aufschriften bekannter Pauschalreisenanbieter in Wilster geparkt waren.

Im Herbst des Jahres 2000 schließlich wurde der gesamte Bereich des ehemaligen Güterbahnhofs neu überplant. Im stadtnahen Teil hatte sich bereits eine Motorradwerkstatt angesiedelt, ein weiteres altes Gebäude des Güterbahnhofs wurde schon seit Jahren als Möbellager des Vereins „Jugend und Beruf“ genutzt. In unmittelbarer Nähe neben dem ehemaligen Güterabfertigungsgebäude hatte sich ein Verbrauchermarkt angesiedelt. Mit dem Neubau eines Post-Verteilzentrums für die Wilstermarsch, der Verlagerung und Erweiterung eines bereits seit Jahren im Bereich des Güterbahnhofs ansässigen Baumarktes sowie eines Zimmereibetriebes und schließlich mit dem Neubau des Wilsteraner Einkaufszentrums veränderte sich das Erscheinungsbild des ehemaligen Güterbahnhofgeländes vollständig. Von den Bahnanlagen ist heute nicht viel mehr übrig geblieben als das Gleis, das bereits seit 1878 nach Flethsee führt, heute aber nur noch für den Gütertransport von der Brunsbütteler Industrie genutzt wird. Selbst die alte und inzwischen renovierungsbedürftige Fußgängerbrücke, die im Zuge der Bahnreform gegen eine Entschädigungszahlung an die Stadt Wilster eher unfreiwillig übereignet wurde, musste dem Neubau des Einkaufszentrums weichen und wurde durch einen ungesicherten ebenerdigen Fußgängerbahnübergang ersetzt.

Der Fahrweg der Marschbahn

Wer sich in Wilster vor fünf Jahren auf die damalige Fußgängerbrücke am Bahnhof stellte und hier den weiten Blick über die Marsch genoss, konnte fast den gesamten Fahrweg der Marschbahn von Itzehoe bis Burg überblicken.



Die letzte Schicht der Rangierlok, abgebildet zusammen mit den zuständigen Bahnbetriebsstellen an der Wilsteraner Güterabfertigung, die um 1970 geschlossen wurde, ist auf diesem Bild festgehalten.
Foto: Schult

Ein Zug, der aus dem Itzehoer Bahnhof abfuhr, ließ an der Liethbergbrücke die letzten Masten der Elektrobahn hinter sich. Aus diesem Grunde sind allen Zügen, die weiter nach Norden fahren sollten, spätestens in Itzehoe Dieselloks vorgespannt worden. An der Liethbergbrücke, die bis vor wenigen Jahren noch aus dem alten Bauwerk mit zwei Brückenöffnungen bestand, wurde die alte im Jahr 1878 eröffnete Strecke verlassen. Die heute befahrene Strecke, die die Lindenstraße bereits in Höhe der Dorfstraße kreuzt, gibt es in dieser Form erst seit 1931. Der damalige Bürgermeister Itzehoes, Adolf Rohde, der in Itzehoe viele innovative Projekte angestoßen hat, hatte sich in den zwanziger Jahren für die Verlegung der Marschbahn in Sude eingesetzt. Die Marschbahn führte damals zunächst mitten durch das Wohngebiet Sude und im weiteren Verlauf direkt an der Gasanstalt vorbei in Richtung Schütterberg, um dann etwa in Höhe der heutigen Auffahrt auf die Störbrücke wieder dem Verlauf der Marschbahn nach Heiligenstedten zu folgen.

In erster Linie städtebauliche Aspekte – eine Eisenbahn im Bereich Sude störte die Entwicklung dieses Bereiches – werden dazu geführt haben, dass man sich für die Verlegung der Marschbahn auf die heutige Trasse, damals mitten auf die grüne Wiese, einsetzte. Auch die Entwicklung der Betriebe im Bereich der Gasstraße wäre möglicher-

weise durch eine stark befahrene zweigleisige Bahntrasse behindert worden. Die vorher bestehenden niveaugleichen Bahnübergänge der Strecke nach Wrist und der Strecke nach Wilster in der Lindenstraße, heute etwa in Höhe der Einmündung Papenkamp, wurden beseitigt, da in der Lindenstraße nördlich der Einmündung Dorfstraße eine Brücke gebaut wurde, die jetzt beide Bahnlinien überspannte.¹² Diese Brücke wurde in den 1990er Jahren komplett neu errichtet, ebenso die alte Liethbergbrücke. Aus heutiger Sicht ist diese Verlegung der Marschbahn fragwürdig, weil dort, wo 1930 nur Wiesen waren, heute mit dem Itzehoeer Stadtteil Sude-West noch erheblich mehr Wohnbebauung entstanden ist, als im Bereich Sude jemals vorhanden war. Mit der Maßnahme wurde die alte Strecke nur noch für gelegentlichen Güterverkehr zu den Betrieben im Bereich Gasstraße genutzt und vor einigen Jahren demontiert.

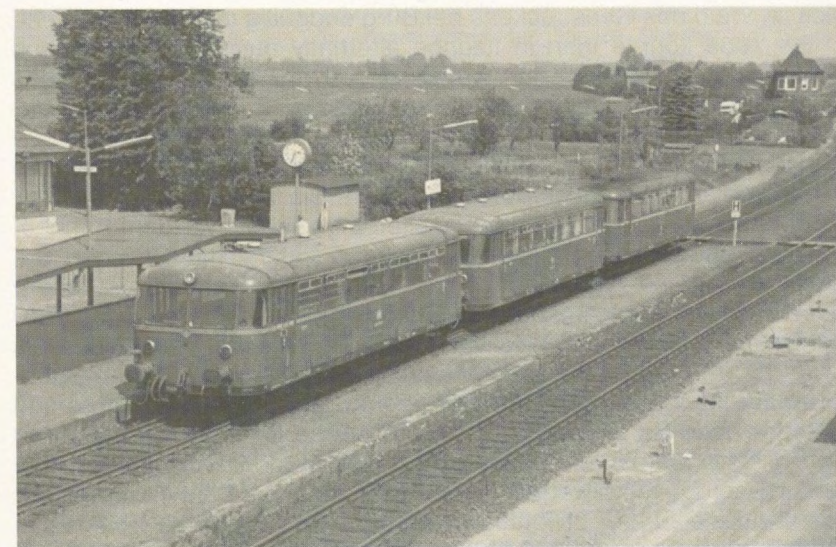
Auf der weiteren Fahrt des Zuges wurde dann Heiligenstedten erreicht. Hier befand sich bis zum Beginn der 1980er Jahre an Stelle der Betonbrücke ein beschränkter Bahnübergang. Schon ein paar Jahre eher wurde der Haltepunkt Heiligenstedten aufgegeben. Die weitere Fahrt in die Marsch führte dann parallel zur Bundesstraße 5, die 1985 in diesem Bereich neben der Bahn neu errichtet wurde. Kurz vor Bekdorf wurde zunächst die Bekau gekreuzt, im weiteren Verlauf befand sich früher ebenfalls ein beschränkter Bahnübergang für die Bundesstraße nach Meldorf, der bereits in den 1960er Jahren auf automatischen Betrieb umgestellt wurde. Seit 1954 bis Mitte der 1970er Jahre hielten in Bekdorf die Schienenbusse, die auf dem Weg nach Brunsbüttel waren. Heute steht an dieser Stelle eine große Betonbrücke. Sie dient der Überführung der Landstraße nach Meldorf (ehemalige B431) über Bahn und B5 und ermöglicht zusätzlich eine für die Bundesstraße kreuzungsfreie Auf- und Abfahrt.

Der Reisezug, der von Itzehoe jetzt direkt auf Wilster zufuhr, konnte bereits nach kurzer Fahrt hinter Bekdorf die Bremsung für den Halt in Wilster einleiten. Weichen wurden überfahren – hier zweigt das Gleis nach Brunsbüttel ab – dann lief der Zug in Wilster ein. Seitdem der Bahnhof nicht mehr mit Personal besetzt ist, gibt es in Wilster zwei Bahnsteige, jeweils so angelegt, dass ein „Überschreiten der Gleise im Bahnhofsbereich“ eigentlich überflüssig ist, da ein sicherer Übergang am Bahnübergang unmittelbar hinter den Bahnsteigen ermöglicht wird. In der Praxis erweist sich diese Ausführung als wenig akzeptiert, da zahlreiche Pendler ihre Fahrräder an den Bahnhofs-Pavillons abgestellt oder ihre Fahrzeuge auf dem Bahnhofsvorplatz geparkt haben und sich dann den Umweg zum Bahnübergang ersparen. Zudem blickt so mancher Reisende, der in Wilster aussteigt, irritiert

¹² vgl. Irmisch, Rudolf: Geschichte der Stadt Itzehoe, Itzehoe 1960, S. 410



Blick auf den Heiligenstedtener Bahnhof von der Straße aus gesehen, die nach Oldendorf führt. An dieser Stelle befindet sich heute die Rampe für zwei Betonbrücken über die Marschbahn und die Bundesstraße 5. Die Aufnahme ist undatiert.
Postkarte: Gemeinsames Archiv des Kreises Steinburg und der Stadt Itzehoe

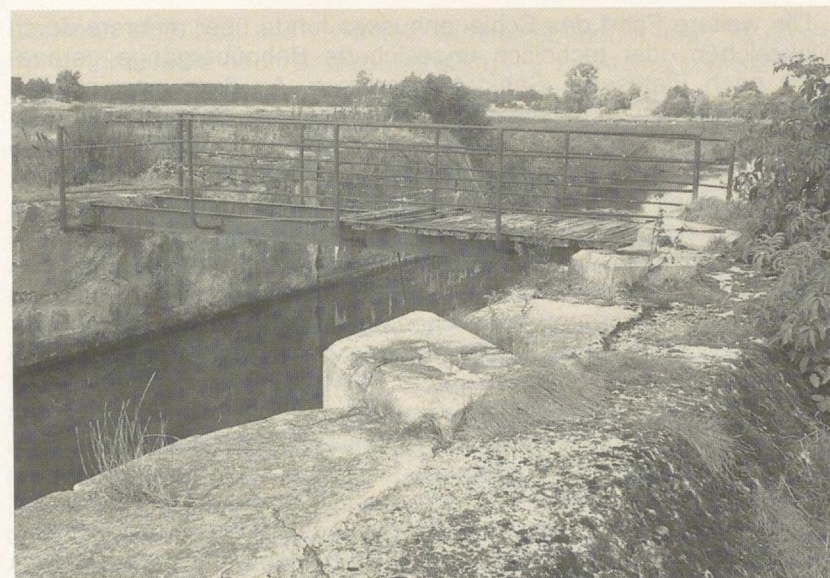


Die roten Schienenbusse prägten über mehrere Jahrzehnte den Personenzugverkehr zwischen Itzehoe und Brunsbüttel. Das Bild zeigt den Schienenbus auf einer seiner letzten Fahrten im Mai 1988. Der Fotograf stand hier auf der inzwischen abgebrochenen Fußgängerbrücke.
Foto: Kühl, Wilster

um sich, denn an dieser Stelle ist – von Itzehoe kommend – nichts von einer Ortschaft zu sehen, dafür wird ein ungestörter Rundblick in die weite Marsch bis nach Kleve geboten.

Wenn der Zug wieder angefahren ist, beginnt der weite Bogen, in dem der Zug in Richtung Geest zur Hochbrücke geführt wird. Auf dem Weg werden noch drei automatisch gesicherte Bahnübergänge gekreuzt, bevor noch mitten in der Marsch bereits der Damm einsetzt und der Zug kontinuierlich an Höhe gewinnt. Schnell ist die Geest erreicht, hier befindet sich das Gleis zunächst wieder in tieferen Einschnitten. Der Erdaushub wurde beim Bau der Hochbrücke für den gewaltigen Damm verwendet, auf dem die Bahn auf den letzten Kilometern vor der Brücke geführt wird. Auf dem Weg gibt es noch mehrere nicht mehr niveaugleiche Kreuzungen. Bereits in großer Höhe auf dem Damm befand sich der Bahnhof Vaale, der seit 1987 stillgelegt ist. Mit Geschwindigkeitsreduzierung möchte man derzeit die Belastung für die in Sanierung befindliche Hochbrücke reduzieren, deshalb schleicht der Zug relativ langsam über die stählerne Brücke, die dem Reisenden einen weiten Ausblick ermöglicht. Unmittelbar vor dem Befahren des Schwebeträgers wird der Kreis Steinburg in seinen heutigen Grenzen verlassen. Passanten am Wilsteraner Bahnhof können bei klarem Wetter jetzt den Zug, der von Wilster bis zur Hochbrücke etwa zehn Minuten Fahrtzeit benötigt hat, noch einmal sehen, bevor er sich im Wald des Geestrückens bei Burg endgültig dem Blick entzieht.

Bis 1988 konnte man in Itzehoe alternativ auch einen Zug nach Brunsbüttel besteigen. Dies waren in den letzten Jahrzehnten des Betriebs fast ausschließlich die roten dreiteiligen Schienenbusse der Baureihe 798, die über einen Motorwagen, einen mittleren Wagen ohne Antrieb, aber mit erster Klasse und einen ebenfalls antriebslosen Steuerwagen mit Raucherabteil verfügten. Bis Wilster verlief die Reise ebenso wie auf der Hauptbahn, allerdings bereits vor dem Bahnhof Wilster kündigte die rumpelnde Passage zahlreicher Weichen an, dass der Zug die Hauptstrecke verlassen hatte, bevor der Schienenbus in Wilster am Brunsbütteler Bahnsteig unmittelbar vor der Fußgänger-Bahnhofsbrücke hielt. Es folgte die Weiterfahrt über den bis etwa 1980 mit großen handbetätigten Schranken versehenen Bahnübergang in der Burger Straße, vorbei an der Meierei – hier befand sich der erste Bahnhof Wilsters. Die hölzerne Brücke im Bereich der Sportplätze, die als eine weitere Fußgängerbrücke vor allem für die Abkürzung des Schulweges für die Kinder aus den Baugebieten nördlich der Eisenbahn notwendig geworden war, hat es zu Zeiten des Schienenbusses noch nicht gegeben, denn die Brücke wurde erst nach der Stilllegung des Personenverkehrs nach Brunsbüttel errichtet. Immer wieder hat es in der Vergangenheit Vorschläge gegeben, an dieser Stelle einen Haltepunkt „Wilster-Mitte“ einzurichten, allerdings



Brückenfragmente am Bütteler Kanal, 2003

Die Marschbahn wurde bereits von Anfang an über den Bütteler Kanal geführt. Zu diesem Zweck wurde eine Brücke errichtet, die vermutlich in der Zeit der Kanalerweiterung zweigleisig ausgebaut wurde, erkennbar an den unterschiedlichen Baumaterialien Beton und Ziegel, die an den Stützmauern Verwendung fanden. Das zweite Gleis zwischen Sankt Margarethen und der Drehbrücke war notwendig geworden, weil die Wartezeiten am Kanal durch den Drehbrückenbetrieb zunehmend den Zugverkehr behinderten. Mit dem zusätzlichen Gleis konnten die an der Brücke wartenden Züge auf der Südseite aneinander vorbeifahren. Die alten Brückenlager dienen heute als Fundament für den stark abgängigen Steg, der vermutlich für landwirtschaftliche Zwecke errichtet wurde.

Foto: Schröder

wurde dieser Vorschlag von Seiten der Bahn nie ernsthaft in Erwägung gezogen, zumal vermutlich der Bahnhof Wilster und der Haltepunkt Rumfleth ohnehin nur knapp zwei Kilometer voneinander entfernt waren. Ein dazwischen liegender Haltepunkt, wie beispielsweise 1954 von der Steinburger Kreishandwerkerschaft gefordert¹³, hätte den Schienenbusbetrieb möglicherweise zu sehr verlangsamt.

In Rumfleth hielt der Schienenbus erneut. Auch hier hat es über Jahrzehnte handbetätigte Schranken, sowohl an der Rumflether Straße, als auch an der Kreisstraße 15 gegeben. Beide Übergänge sind heute automatisch gesichert. Zwischen den beiden Straßen wurde die Wilsterau überquert. Diese Brücke wurde in den 1990er Jahren komplett erneuert.

¹³ Norddeutsche Rundschau, 06.10.1954

Die weitere Fahrt des Schienenbusses führte über mehrere durch Blinkzeichen oder technisch ungesicherte Bahnübergänge geradewegs nach Flethsee / Sankt Margarethen. An den ungesicherten Bahnübergängen geben die Züge auch heute noch Schallsignale. Diese kilometerweit in der Wilstermarsch hörbaren Pfeiftöne sind eine akustische Ankündigung des nahenden Zuges. So mancher Fahrgast, der nahe einer Haltestelle wohnte, brauchte sich erst auf den Weg zum Bahnsteig begeben, wenn er diese Signale hörte.

Auf der Strecke von Wilster nach Brunsbüttel gab es in Zeiten des Schienenbusses insgesamt sieben Haltepunkte, die teilweise nur nach Bedarf bedient wurden: Wie schon erwähnt Rumfleth, es folgten Schotten, Nortorf, Landscheide, Flethsee, hier gab es auch ein richtiges Bahnhofsgebäude von 1878, das 1974 abgerissen wurde, weiter nach Kudensee und schließlich Ostermoor, bevor der Zug kurz vor dem Fähranleger der Kanalfähre Brunsbüttel seine Fahrt im Bahnhof beendete. Im Bereich von Flethsee fand noch über Jahre Güterverkehr, unter anderem für einen dort ansässigen Holz verarbeitenden Betrieb statt. Mehrere Gleise deuten auch heute noch an, dass an dieser Stelle mehr war als ein einfacher Haltepunkt. Wer sich hier zu Fuß in Richtung Kanal begibt, kann neben dem Verlauf der heute sichtbaren Bahnstrecke in Richtung Kanal blickend den alten Bahndamm von 1878 erkennen, der sich relativ deutlich sichtbar aus dem Gelände abhebt. Auch die Rampen für die erste Kanalbrücke, die abweichend vom ursprünglichen Verlauf leicht geschwungen geführt sind, damit die Brücke rechtwinklig im Kanal stehen konnte, sind in der flachen Landschaft zwischen Kudensee und der heutigen Kanalhochbrücke erkennbar.

Für die Schienenbusse musste nicht die Lok umgespannt werden, vielmehr wurde der Zug auf der Rückfahrt nach Itzehoe dann durch den zweiten Fahrstand im Steuerwagen bedient.

Ausblick

125 Jahre Marschbahn in Wilster können Anlass sein, zurück zu blicken und nach vorne zu schauen, stellen aber keinen besonderen Anlass für Jubiläen oder Feierlichkeiten dar. Wilster ist im Gegensatz zu vielen anderen Städten und Gemeinden im Kreis Steinburg noch immer ein Haltepunkt, die Stadt hat einen funktionierenden Bahnanschluss, der in dieser Form sicher nicht mehr gegeben wäre, wenn die Strecke nach Norden seit 1920 nicht den großen Umweg durch die Wilstermarsch zur Hochbrücke nach Hochdonn gemacht hätte. Die Brücke wird seit 2003 umfangreich saniert. Insoweit scheinen der Verkehr nach Norden und damit auch der Anschluss Wilsters an die Bahn für die Zukunft sichergestellt.

Dennoch ist Wilster seit 1988 kein Umsteigebahnhof mehr, denn der Personenverkehr nach Brunsbüttel wurde – mit Ausnahme der Tage der Feierlichkeiten zum einhundertjährigen Kanaljubiläum – eingestellt und eine Wiederinbetriebnahme ist trotz verschiedener Ansätze, beispielsweise der örtlichen Grünen und des SPD-Ortsvereins, schon aus ökonomischen Gründen derzeit nicht realistisch. Der Güterverkehr per Bahn wurde in unserer Region – ausgenommen ist die Brunsbütteler Industrie – nahezu vollständig eingestellt, entsprechende bauliche Anlagen in Wilster komplett abgerissen oder anderweitig verwendet.

Die Elektrifizierung der Bahn und damit auch der Anschluss an einen leistungsfähigen Regionalverkehr in der Metropolregion Hamburg endet seit 1998 in Itzehoe. Seither gibt es Tendenzen, die den Bahnverkehr von Wilster nach Hamburg eher wieder unbequemer machen: Umsteigen in Itzehoe, verlängerte Fahrtzeiten aufgrund vermehrter Halte auf der Strecke nach Hamburg und der Wechsel von Dieselloks auf elektrische Lokomotiven in Itzehoe. Zu vermuten ist, dass der gelegentlich auf politischer Ebene geäußerte Wunsch nach Ausweitung des Tarifgebietes des Hamburger Verkehrsverbundes ebenfalls in Itzehoe enden wird.

Ob der vor einigen Jahren beschrittene Weg zurück zur Privatisierung des Eisenbahnbetriebs, der dazu führen soll, dass ab 2005 auch auf der Marschbahnstrecke möglicherweise andere Betreiber als die Deutsche Bahn Leistungen anbieten, sich für die Eisenbahnkundschaft wirklich als Vorteil darstellen wird, bleibt abzuwarten. Ein erster Konkurs einer Privatbahn in Schleswig-Holstein im Sommer 2003 und Meldungen von Betriebsstörungen und Unglücksfällen aus Ländern, in denen Privatisierung viel weiter fortgeschritten ist, lassen für die nächsten Jahre eher gedrückte Stimmung aufkommen. Eine Wertung des aktuellen Trends hin zur Privatisierung soll an dieser Stelle nicht erfolgen, jedoch ein Rückblick auf die Argumente, die Preußen vor knapp 125 Jahren den Anlass gaben, die Eisenbahnen zu verstaatlichen:

Finanzpolitische, militärischen Gründe, Aspekte der Verkehrssicherheit und vor allem tarifliche Überlegungen führten ab 1879 zur Verstaatlichung der Eisenbahnen in Preußen. Neben „Unregelmäßigkeiten“ durch „indirekte Vergünstigungen“ waren „auch die Tarife infolge ihrer Abhängigkeit von der Konkurrenz und der Konjunktur nicht gleichmäßig und nicht stetig und liefen somit den Vorbedingungen einer gesunden Entwicklung von Landwirtschaft und Industrie zuwider.“¹⁴ Unter dem Aspekt, dass es derzeit – im Spätsommer 2003 – keineswegs selbstverständlich ist, dass ein Fahrschein, der bei der

¹⁴ vgl. Hedrich, Die Entwicklung des schleswig-holsteinischen Eisenbahnnetzes, S. 135

Deutschen Bahn erworben wurde¹⁵, auch bei den in Schleswig-Holstein verkehrenden Privatbahnen gilt, haben die preußischen Überlegungen aus dem ausgehenden 19. Jahrhundert wieder Aktualität erlangt.

Ob die Existenz des Haltepunktes Wilster gesichert ist, wenn auf der Strecke in erster Linie die wirtschaftlichen Interessen privater Unternehmens verfolgt werden, kann nur die Zukunft zeigen, ist aber vermutlich stark von den aktuellen Fahrgastzahlen abhängig. Angesichts weiter zunehmender Straßenverkehrsdichte und steigender Luftverschmutzung bleibt zu hoffen, dass die Bürgerinnen und Bürger der Stadt Wilster mit ihrem Nutzungsverhalten Einfluss darauf nehmen, dass die Eisenbahn für Wilster auf Dauer Bestand haben wird.

Geschichten von der Marschbahn

Erinnerungen an Heiligenstedten

Wilhelm Schult, 1922 geborener ehemaliger Eisenbahner, hatte im Laufe seines Erwerbslebens praktisch alle Bahnhöfe an der alten Marschbahntrasse kennen gelernt. Zunächst war er in Heiligenstedten, dann in Sankt Margarethen, es folgten Brunsbüttel, später in Wilster der zweite Bahnhof, dann der Güterbahnhof Wilster und schließlich für die letzten Jahre der Itzehoeer Güterbahnhof.

Bereits als Kind war Schult mit der Bahn von seinem Wohnort Heiligenstedten nach Wilster zum Jahrmarkt gefahren. Er berichtete aus Heiligenstedten weiter: „Der Bahnhof hatte schon immer eine Bedeutung. Die Herren vom Dienst waren Kühl, Dierks und Meier. Nach vielen Jahren kehrte ich dorthin zurück. Ich wurde 1944 aus der Wehrmacht entlassen, da ich dreimal verwundet war. Ich wurde Eisenbahner. Wurde in vielen Abteilungen ausgebildet.“

1954 trat er seinen Dienst im Bahnhof Heiligenstedten an. Seine Aufgaben waren die Arbeit am Fahrkartenschalter, die Express-Aufsicht, sowie Schranken und Signale bedienen. Am meisten war in der Güterabfertigung zu tun: „Ich nenne den Ottenhof, das Kinderheim. Güterverkehr: Kohlen, Dünger, Viehversand, Stückgut für die Firmen Wienke, Voss, Ladenthin und Saatgut für Rühmann, sowie Geflügel und Gemüse wurden verschickt. Ganz wichtig war der Bahnhof für die Zugfolge in Itzehoe. ... Leider verlor der Bahnhof immer mehr an Bedeutung, bis er für immer geschlossen wurde.“¹⁶

¹⁵ Beispiel: Fahrscheine, die mit 50-prozentiger Ermäßigung per Bahncard gekauft wurden.

¹⁶ Schriftlicher Bericht von Wilhelm Schult, Eisenbahner der Marschbahn



Der Bahnsteig von Heiligenstedten mit einem von Itzehoe kommenden Zug, der noch von einer Dampflok gezogen wird. Deutlich zu erkennen ist die Kurve, die an dieser Stelle erst durch die Marschbahnverlegung von 1931 entstand. Zuvor verlief die Strecke direkt in Richtung Kirchturn zum Bahnhof Itzehoe.

Die Perspektive dieses Fotos, das in den 1950er Jahren entstand, kann heute aufgrund der umfangreichen Bauten für den Straßenverkehr nicht mehr nachvollzogen werden. Foto: Schult

Am 1. Juni 1927 im Vorabendprogramm: Reichspräsident Hindenburg fährt durch Wilster

An jenem Abend herrschte in Wilster am noch neuen Bahndamm der Marschbahn nach Hochdonn reges Treiben. Auslöser war die an diesem Tag erfolgte Eröffnung der Bahnstrecke quer durchs nordfriesische Wattenmeer nach Westerland auf Sylt. Vormittags gegen elf Uhr war der erste Zug von Klanxbüll über den fortan so genannten Hindenburgdamm nach Westerland gefahren und eine über tausendköpfige Menschenmenge hatte den aus Anlass der Eröffnung anwesenden Reichspräsidenten Hindenburg begrüßt.

Bereits deutlich vor dem Beginn des Ersten Weltkriegs hatten Planungen begonnen, die touristisch aufstrebende Nordseeinsel mit einem Damm an das Festland anzuschließen. Mit Beginn des Krieges wurde diese Entwicklung jedoch vollständig blockiert und Sylt wurde wie auch andere Inseln zum Kriegsgebiet erklärt, das ohne Genehmigung nicht mehr betreten werden durfte. Nach Kriegsende und der durch Volksabstimmung erfolgten Abtretung Nordschleswigs wurde die Fahrt nach Sylt und die Wiederaufnahme touristischer Aktivitäten nicht nur aus wirtschaftlichen Gründen beschwerlicher, sondern auch, weil im neuen Grenzbahnhof Süderlügum nunmehr die Loks gewechselt werden mussten. Anschließend wurden die Waggons verschlossen, um dann die Fahrt ins nun dänische Hoyerschleuse zu den Sylter Fährschiffen anzutreten.¹⁷

Der Dammbau nach Sylt hatte sich durch die historische Situation von einer Maßnahme zur Verbesserung der Verkehrserschließung der aufstrebenden Ferieninsel Sylt zu einer nationalen Frage entwickelt. Entsprechend groß war der Jubel um den 1925 gewählten Ersatzkaiser, der als Monarchist dem parlamentarisch-demokratischen System misstrauisch gegenüberstand und der später Wegbereiter der nationalsozialistischen Diktatur war.

Am Abend des 1. Juni 1927 fuhr der Zug mit dem fast 80-jährigen Reichspräsidenten kurz nach 18 Uhr bei Wilster auf der Marschbahnstrecke zurück nach Berlin. Zuvor hatten sich bereits mehrere hundert Personen am Bahndamm eingefunden und zahlreiche Fahnen in der Nähe angebracht.¹⁸

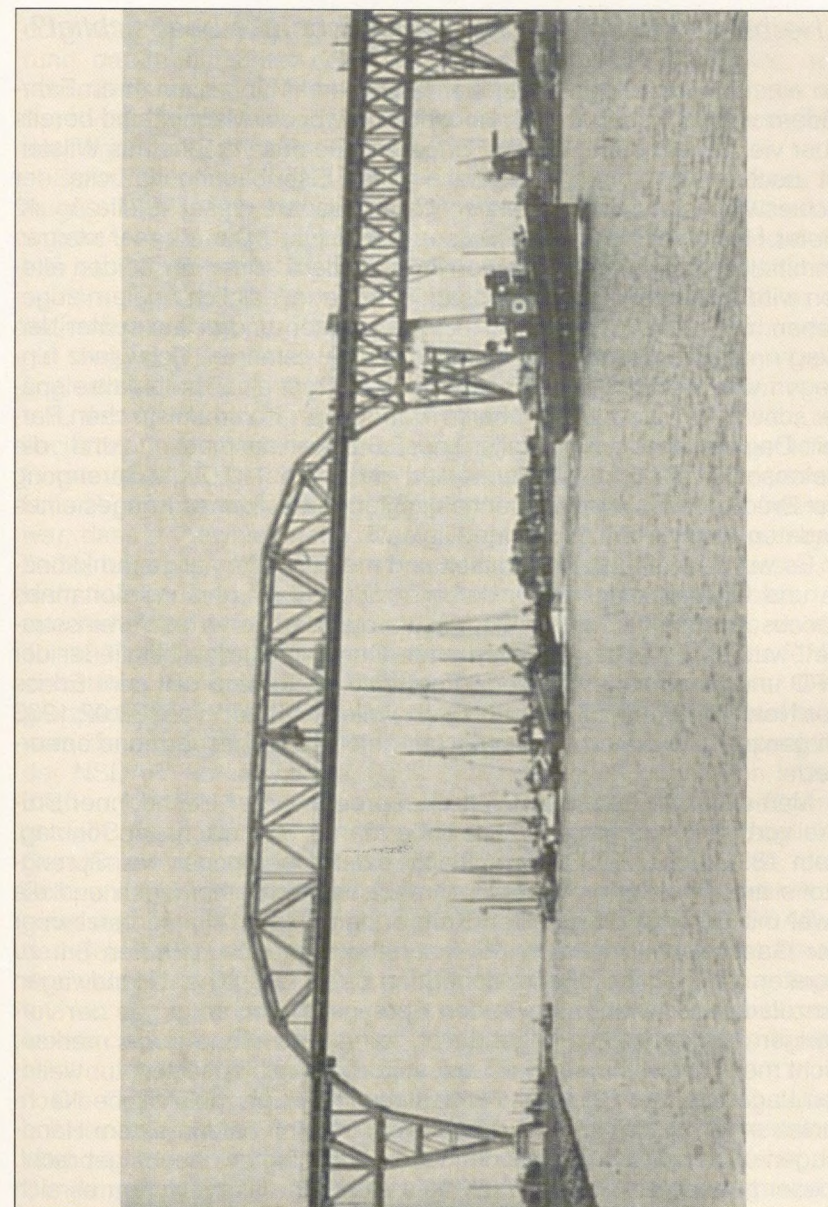
Als der Zug mit dem Reichspräsidenten in Sicht kam, „ging das Jubeln schon los und lautes Hoch- und Hurrarufen sowie Tücherschwenken setzte ein“, vermutlich wollte man eine Reaktion des umjubelten Idols provozieren. Weil der Zug in der Kurve bei Wilster ohnehin langsamer fahren musste, habe man schließlich im vorletzten Wagen tatsächlich den Reichspräsidenten erkennen können, „der auch wieder zurückwinkte“.

Dieser zahlreiche Jubel für den greisen Reichspräsidenten war Ausdruck des politischen Rechtsrucks, der spätestens mit der Wahl des Reichspräsidenten auch in Wilster und in der Wilstermarsch eingesetzt hatte.¹⁹

¹⁷ vgl. Bock, Hans: Die Marschbahn ..., Heide 1989, S. 139 ff.

¹⁸ Die Farbgebung der Fahnen wurde nicht beschrieben. Wilstersche Zeitung, 02.06.1927

¹⁹ Zur politischen Situation vgl. Friedrichs, Robert: Wilsters Weg ins „Dritte Reich“ 1918 – 1933, Hamburg 2000, S. 96



Die Hochbrücke, vermutlich noch nicht vollständig fertig gestellt, da noch Arbeitsgeräte an der Brücke erkennbar sind, wird von einem Schleppzug mit Segelschiffen passiert. Der Blick ist nach Osten gerichtet, erkennbar an der Mühle, die am Südufer steht. Aufnahme um 1920. Foto: Sammlung Lewerenz / Wasser- und Schifffahrtsdirektion Kiel

Herbst 1931: Sprengung der Hochbrücke beabsichtigt?

An einem Nachmittag im Oktober fahren drei Männer auf ihren Fahrrädern von Brunsbüttel nach Hochdonn. Zwei der Männer sind bereits über vierzig, der dritte, Walter Schwanitz, Gemüsehändler aus Wilster, ist noch etwas jünger. Ihr Ziel ist die Eisenbahnhochbrücke der Schleswig-Holsteinischen Marschbahn, die an dieser Stelle in 42 Meter Höhe über den Nord-Ostsee-Kanal führt. Die Männer steigen unmittelbar unter der Brücke von ihren Rädern. Einer der beiden älteren wird später vor Gericht aussagen, er habe lediglich Anglern zugehört, die hier am Ufer ihre Ruten auswarfen und er sei später den Weg nach Brunsbüttel allein wieder zurück gefahren. Schwanitz hingegen wird sich selbst und seine Begleiter fast eineinhalb Jahre später schwer belasten: Man habe im Auftrage der Kommunistischen Partei Deutschlands die Pfeiler der Brücke ausmessen und die Betonsockel auskundschaften wollen, da „von der KPD die Sprengung der Brücke beabsichtigt sei, angeblich für den Fall eines Krieges eines anderen Staates mit der Sowjet-Union“²⁰.

Es wurde umfangreich ermittelt und mehrere ehemalige Funktionäre und Mitglieder der KPD, darunter auch Karl Lühr und Johannes Jacobs aus Wilster, sowie Otto Raatz aus der Nortorfer Vereinsstraße²¹ wurden im März 1933 verhaftet. Ohnehin wurden Mitglieder der KPD und ihnen nahe stehende Personen spätestens seit dem Erlass der Notverordnung zum „Schutz von Volk und Staat“ vom 28.02.1933 im ganzen Deutschen Reich verfolgt, gefoltert, eingesperrt und ermordet.

Man warf den Beteiligten vor, die Sprengung der Hochdonner Brücke vorbereitet zu haben. Auch habe man – vermutlich am Sonntag, dem 18. Oktober 1933 nachmittags – den Überbringer des Sprengstoffs am Wilsteraner Bahnhof gemeinschaftlich empfangen und die zwei mit Sprengstoff gefüllten Koffer übernommen. Im Hinterzimmer der Gastwirtschaft Kock in Wilster habe man sich getroffen um zu beraten und anschließend den Sprengstoff auf einen Handwagen umzuladen. Schwanitz wollte den Sprengstoff nun entgegen der vorherigen Absprache aus Angst davor, seine Frau könne etwas merken, nicht mehr übernehmen. Karl Lühr wurde deshalb zunächst zur weiteren Lagerung des Sprengstoffs bestimmt. Da Lühr polizeiliche Nachforschungen befürchtete, wurde der Sprengstoff bald in einem Handwagen unter einer Kartoffelladung zum Angeklagten Jacobs gebracht. Dieser behauptete später, überhaupt nicht zu wissen, worum es sich eigentlich gehandelt habe. Schließlich kamen die Pakete aus Pappe

doch noch zu Schwanitz, der sich aber nun bei der Itzehoeer Parteiführung darum bemühte, dass der Sprengstoff abgeholt würde, was schließlich auch durch einen Motorrad-Kurier geschah. Damit war der Sprengstoff wieder verschwunden und blieb es auch. Die Brücke ist in der folgenden Zeit nicht beschädigt worden.

Schwanitz hatte bald die Farben gewechselt, denn bereits im August 1932 war er Mitglied der SA, schon im November 1932 wurde er zum Geschäftsführer der Ortsgruppe der NSDAP bestellt und er leitete ab Dezember 1932 die NSBO²². Als Walter Schwanitz dann mit seinem „Geständnis“ die ehemaligen Genossen im März 1933 an die nationalsozialistischen Verfolger auslieferte, kam er vergleichsweise gut weg, denn die meisten der ehemaligen Parteigenossen wurden sogleich verhaftet und später zu langjährigen Zuchthausstrafen verurteilt, darunter Karl Lühr zu drei Jahren und Jacobs zu einem Jahr und sechs Monaten Zuchthaus. Außerdem wurden ihnen die bürgerlichen Ehrenrechte für mehrere Jahre aberkannt. Raatz wurde trotz „erheblicher Verdachtsmomente“ freigesprochen, da ihm nicht zu beweisen war, dass er gewusst habe, was sich in den Koffern, die er getragen hatte, befand. Auch Schwanitz wurde verurteilt, aber er musste die Haftstrafe im Gegensatz zu allen anderen Beteiligten nicht absitzen, er war nicht einmal in der Zeit vor dem Sondergerichtsprozess vom 6. Juli 1933 in Untersuchungshaft, da sich seine braunen Freunde für ihn einsetzten. So schrieb Rechtsanwalt Dr. Herzog, damals der Ortsgruppeneiter der NSDAP in Wilster, in seiner Eingabe als Rechtsanwalt, die er sogleich noch „in seiner Eigenschaft als Ortsgruppenleiter der NSDAP“ kommentierte, dass Schwanitz sich „mit seinen letzten Kräften für den Aufbau des nationalen Deutschland zur Verfügung“ gestellt habe, dass er von der Gefahr umgeben sei, „als möglicher Denunziant kurzer Hand beseitigt zu werden“ und schließlich, dass Schwanitz ein Mensch von ordentlichem Charakter und Gesinnung gewesen“ sei. Herzogs Eingabe als Ortsgruppenleiter der NSDAP an das Schleswig-Holsteinische Sondergericht beim Landgericht Altona, das unter dem Vorsitz von Landgerichtsdirektor Schulenburg tagte, enthielt aber die Erläuterung, dass die Sprengungen vorgenommen werden sollten, „damit in einem Kriegsfall keine englischen Kriegsschiffe durch den Kanal nach Russland kommen könnten.“

Die Qualität des Gerichtsverfahrens ist nach mehr als 70 Jahren schwer zu bewerten. Immerhin wurden zwei Beteiligte freigesprochen, aber es ist zu vermuten, dass auch in diesem Verfahren, wie in den Sondergerichtsverfahren²³ jener Zeit üblich, das Recht gebeugt wurde,

²⁰ Sondergerichtsakte im Landesarchiv Schleswig-Holstein, Schleswig, Abt. 358 Nr. 8411

²¹ vgl. Niendorf, Manfred-Otto: Nortorf in der Wilstermarsch, Nortorf 1992, S. 178

²² Nationalsozialistische Betriebszellen-Organisation

²³ Beispielsweise in den Verfahren um den so genannten Altonaer Blutsonntag (17.07.1932) und in zahlreichen Prozessen gegen Jehovas Zeugen.

denn es galten seit Beginn des Jahres 1933 nicht mehr die rechtsstaatlichen Grundsätze der Verfassung, sondern die totalitären Prinzipien des NS-Staates. Ob die Geständnisse freiwillig gebracht wurden, ob Walter Schwanitz, der auch noch nach 1945 eifrig an der Wiederherstellung seiner „Ehre“ bastelte und dafür auch wieder Behörden bemühte, in seinem Geständnis die Wahrheit gesagt oder vielleicht nur Stammtischgerede ausgeschmückt hatte, lässt sich nach Einsicht der im Schleswig-Holsteinischen Landesarchiv Schleswig vorliegenden Akten ohne weitere Nachforschungen – beispielsweise durch Befragung im Bereich der Nachkommen – nicht mehr rekonstruieren. Vermutlich haben die Wilsteraner Kommunisten etwas abenteuerlich oder überheblich gehandelt, als sie sich in diese Geschichte verwickeln ließen, mussten dafür aber durch schwere Strafen teuer bezahlen.

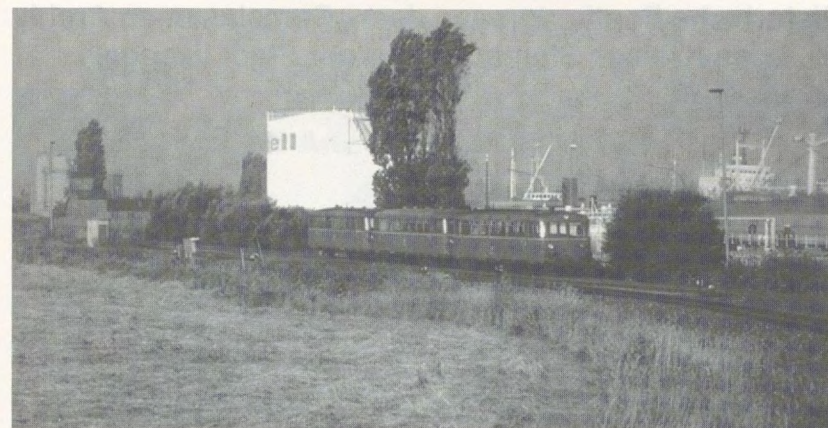
Die Absichten einzelner Betroffener, das Gerichtsurteil nach dem Krieg aufheben zu lassen, scheiterte hier wie bei anderen Verurteilten an dem Sachverhalt, dass man auch nach dem Zweiten Weltkrieg über viele Jahre die Urteile der Sondergerichte für rechtmäßig hielt, wenn die „Tat“ vor dem 30. Januar 1933, dem Tag der so genannten Machtergreifung, stattgefunden hatte.

Die Brücke hatte keinen Schaden genommen. Die Theorie des Wilsteraner Nazi-Anwalts Herzog, die Brücke könne im Falle einer Sprengung ein Hindernis für Kriegsschiffe sein, ist insoweit fragwürdig, weil bereits bei der Planung der neuen Brücken über den Kanal im Jahre 1907 darauf hingewiesen wurde, dass die Bauwerke so zu konstruieren seien, „daß die Beseitigung der Massen, welche in einem solchen Falle in den Kanal stürzen, nicht zu schwierig ist.“²⁴

Quellen- und Literaturangaben:

- Bock, Hans: Die Marschbahn von Altona nach Westerland, Eine Fotochronik der Baugeschichte, Heide 1989
 Friedrichs, Robert: Wilsters Weg ins „Dritte Reich“ 1918 – 1933, (Magisterarbeit) Hamburg 2000
 Hedrich, Otto: Die Entwicklung des schleswig-holsteinischen Eisenbahnwesens (Dissertation), Altona 1915
 Irmisch, Rudolf: Geschichte der Stadt Itzehoe, Itzehoe 1960
 Koch, Manfred: Wilsters Weg in das Industriezeitalter, in: Ritter, Alexander und Fischer, Peter (Hrsg.): Steinburger Jahrbuch 1988, Itzehoe 1987, S. 101 - 115
 Landesarchiv Schleswig-Holstein, Schleswig, Sondergerichtsakte Abt. 358 Nr. 8411

²⁴ Vgl. Schulz, Walter: Der Nord-Ostsee-Kanal, S. 21



Auf Internetseiten engagierter Eisenbahnfans finden sich zahlreiche interessante Hinweise auch über die Eisenbahn in unserer Region. Dieses Foto vom Schienenbus kurz vor Brunsbüttel bei Ostermoor entstand im Juli 1984. Quelle: www.eisenbahnarchiv.de

- Nagel, Frank Norbert: Die Entwicklung des Eisenbahnnetzes in Schleswig-Holstein, in: Ritter, Alexander und Fischer, Peter (Hrsg.): Steinburger Jahrbuch 1983, Itzehoe 1982, S. 15 – 28
 Nagel, Frank Norbert: Die Entwicklung des Eisenbahnnetzes in Schleswig-Holstein und Hamburg, unter besonderer Berücksichtigung der stillgelegten Strecken, in Mitteilungen der Geographischen Gesellschaft in Hamburg, Bd. 71, Wiesbaden 1981
 Niendorf, Manfred-Otto: Nortorf in der Wilstermarsch, Nortorf 1992
 Schulz, Walter: Der Nord-Ostsee-Kanal vor dem Ersten Weltkrieg, Fotochronik der Kanalerweiterung, Heide 1989
 Staisch, Erich (Hrsg.): Der Zug nach Norden, 150 Jahre Eisenbahnverkehr in Schleswig-Holstein, Hamburg 1994
 Thomsen, Wolfgang: Die Kleinbahn Rendsburg – Hohenwestedt – Schenefeld, in: Ritter, Alexander und Fischer, Peter (Hrsg.): Steinburger Jahrbuch 1983, Itzehoe 1982, S. 29 - 36
 Voß, Otto: Wilster im Wandel der Jahrhunderte, 1282 – 1982, (Schreibmaschinenmanuskript, Itzehoe) 1982
 Wasser- und Schifffahrtsdirektion Kiel (Hrsg.): Nord-Ostsee-Kanal, Kiel Canal, 75 Jahre, Heft 1/2, Kiel 1970
 Wessel, Hans-Peter: von der Gerberei zur Lederfabrikation, in: Ritter, Alexander und Fischer, Peter (Hrsg.): Steinburger Jahrbuch 1988, Itzehoe 1987, S. 116 - 131

Historische Postkarten aus dem „Gemeinsamen Archiv
des Kreises Steinburg und der Stadt Itzehoe“



Bahnhof



Wartesaal

Bahnhof Schenefeld, ca. 1920

Eisenbahnverbindung Wrist – Kellinghusen – Itzehoe

„Den Anschluss verpasst“

Von
Richard Kolang (Kellinghusen)

Um 1840 muss es gewesen sein, als weitblickende Bürger aus Altona, Neumünster und Kiel ein „Comite“ bildeten zum Bau einer Dampf-eisenbahn zwischen Altona und Kiel für eine Personen- und Warenbe-förderung. Warum Altona? Man muss wissen, zur damaligen Zeit gehörte Altona zu Holstein.

Sie warben mit ihren Plänen durch Ausschreibungen und Verträge in den Orten des Einzugsgebietes der geplanten Bahnstrecke. Jeder dieser Orte sollte eine bestimmte Zahl von Anteilscheinen zeichnen, um die Baukosten zu sichern.



Gastwirtschaft C. Gloy, später Tonhalle

Über eine solche Versammlung in Kellinghusen „am 30. May 1842 beim Gastwirt Claus Gloy“ (später Tonhalle) liegt noch die Akte im Stadtarchiv.

Es war eine Versammlung „Sämtlicher Fleckensbewohner“, einbe-rufen auf Grund eines Schreibens des Altonaer Eisenbahn Comites, „damit jeder zu der hinsichtlich gewünschten Actien – Zeichnung von etwa 23 Stück je 100 Spez. Taler = 4,50 Mark) abgeben könne und als

solche für Rechnung der Fleckens Commune aufgenommen werden solle oder nicht, sind zu dem Zwecke die Anwesenden aufgefordert, um ihre Stimme folgender Maße zu Protokoll zu geben[...]“.

Es hält sich in Kellinghusen hartnäckig das Gerücht, dass dieser „Volksentscheid“ von den in Kellinghusen bestehenden Fuhrunternehmern durch Gegenpropaganda beeinflusst worden seien.

Da die Bauerlaubnis vom König von Dänemark erteilt wurde, muss ein genauer Plan in Kopenhagen vorgelegen haben und die Gesellschaft war daran gebunden, so dass eine Änderung wohl kaum möglich gewesen ist. Da im September 1844 bereits der erste Zug fuhr, ist anzunehmen, dass der Bau am 30. Mai 1842 bereits begonnen war. Unter der Berücksichtigung, eine betriebsfähige Strecke von 106 km Länge mit den damaligen Hilfsmitteln herzustellen, war sicherlich eine Arbeit von mehreren Jahren. Wenn eine Möglichkeit bestanden hätte, den Bahnverlauf zu Gunsten von Kellinghusen zu ändern, dann hätte die Versammlung in ihrer Resolution bestimmt darauf hingewiesen. Gebaut wurde die Bahn nach Gesichtspunkten des billigsten Landerwerbs und der geringsten Geländeschwierigkeit.

Ob ein Bahnhof in Kellinghusen schneller zur Entwicklung des Fleckens zu einer Stadt, eventuell von etwa 15 000 Einwohnern, geführt hätte, kann man wohl bezweifeln. Man vergleiche die Entwicklung von Horst und Wrist, die beide 1844 einen Bahnhof bekamen.

Schienenbahn von Kellinghusen nach Wrist oder Die Pferdebahn

Die jetzige Friedrichstrasse hieß deshalb früher Eisenbahnstraße, weil sie zum Bahnhof Wrist führte.

Aber schon bald nach der Eröffnung der Ostseebahn fanden sich Kellinghusener Bürger zusammen, die eine Schienenbahnverbindung mit Wrist herstellen wollten, um so Anschluss an den neuzeitlichen Verkehr zu erhalten.

Sie bildeten ein „Comite“, und dieses erhielt durch „Allerhöchste Resolution“ vom 4. April 1845 die Erlaubnis, die erforderlichen Vorarbeiten zum Bau dieser Linie vornehmen zu lassen. Die technischen Vorarbeiten, z.B. Ausführung der Nivellierungsarbeiten und der Entwurf eines Kostenvoranschlages lagen in den Händen des Bahningenieurs Clementz und wurden beendet durch den Oberingenieur der Altona-Kieler Bahn, Dietz. Ehe das fertige Projekt der „Allerhöchst verordneten Eisenbahncommission zur Prüfung und eventuellen Genehmigung“ vorgelegt wurde, musste die finanzielle Seite auch geregelt sein.

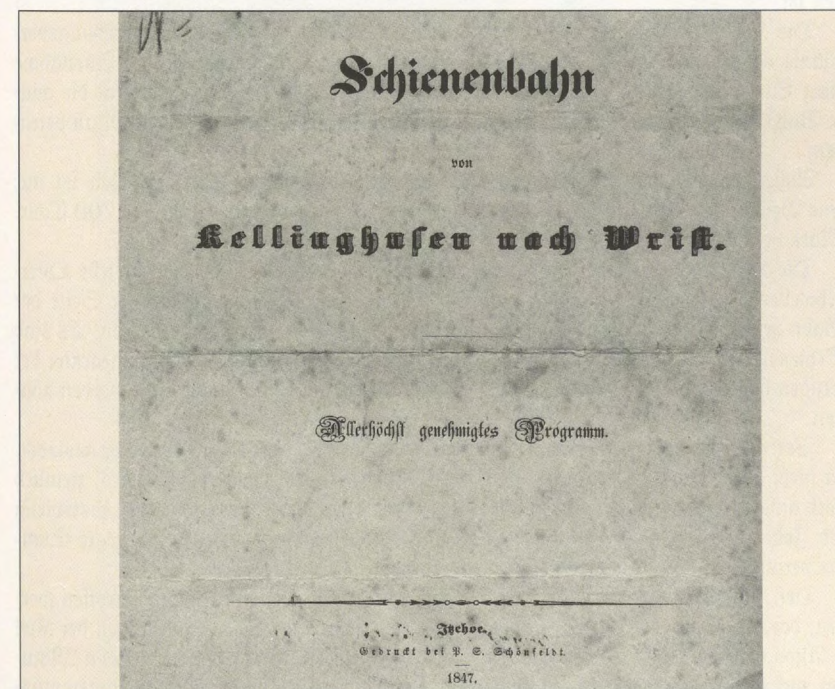
Am 6. Juli 1846 fand deshalb eine durch die Viermänner (1842 Vorsteher genannt) eingeladene Versammlung sämtlicher Hausbesitzer statt. Nachdem man die Wichtigkeit ausdiskutiert hatte, sollte folgendes von der Fleckensversammlung genehmigt werden:

Ob die bereits gezeichneten und die noch nicht gezeichneten Aktien der Kellinghusener Zweigbahn vom Flecken übernommen werden.

Die Versammlung muss gut besucht gewesen sein, denn mit 94 Ja-Stimmen gegen 4 Nein-Stimmen wurde die Resolution angenommen. Unterschrieben ist die Akte von H.F. Thöl (Fleckensvorsteher), J. Jargstorff, J. Solterbeck und H. Mehrens jun.

Am 30. September war die Generalversammlung der Aktionäre. Der Flecken zeichnete 377 Aktien. Daraus ist zu ersehen, wie wichtig dem Flecken Kellinghusen diese Verbindung war. Für die ihm zustehenden sieben Stimmen beordnete der Flecken den Fleckensvertreter Sekretär Solterbeck, den Fleckensvorsteher Thöl sowie Herrn Scherff. Diese Herren waren bereits auf einer Fleckensversammlung am 23.9.1846 gewählt worden.

Zur Durchführung des Bahnbaus und der Schritte zu ihrer Genehmigung wurde eine „Kellinghusener Zweigbahn – Gesellschaft“ gebildet.



Ihrem 1847 gedruckten, im Dezember 1846 beschlossenen Programm entnehmen wir nur das Wichtigste:

„Die projectierte Schienen- und Pferdebahn beginnt auf dem Bahnhofe Wrist, geht dort eine kurze Strecke längs der Kiel – Altonaer Eisenbahn auf deren Planum, biegt dann in einem Bogen von 80 Ruthen Halbmesser ab, geht theils in schwachen Biegungen, theils in gerader Linie bis über die Mühlenau in Vorbrügge, und von dort in einem scharfen Bogen nach der Stör zu, westlich von der großen Störbrücke, woselbst ein Ladeplatz eingerichtet, und zu diesem Behuf eine Vorsetze von 100 Fuß Länge in unmittelbarer Nähe der Störbrücke erbaut wird, um bequem die Güter aus und in die Schiffe laden zu können.

Die Kosten des Baues sind von dem Herrn Director Dietz in runder Summe von 75 000 Courant Mark

veranschlagt worden, wofür derselbe jedenfalls, obgleich der Betrag der Vergütung für Landabtretungen sich nicht mit Sicherheit vorher bestimmen läßt, wird ausgeführt werden können, da das Terrain sehr günstig ist und keine bedeutenden Erdarbeiten erfordert, andererseits aber das abzutretende Land, mit Ausnahme des Lageplatzes, zu den weniger werthvollen gehört. Auf allerhöchster Verfügung ist jedoch dieses Ladeplatzes wegen, und in der Annahme, daß der Ansatz der Expropriationskosten (Enteignungskosten) zu niedrig berechnet worden, das Actiencapital um 60 Actien, à 50 Rthlr., erhöht worden, wonach die Anschlagsumme auf 43 000 Rthlr. oder 80 625 Courant Mark zu berechnen ist.

Die Kronbreite der Dämme in Schienenhöhe beträgt 12 Fuß, das Böschungsverhältnis sowohl für Auf- als Abtrag ist wie 1 : 1 ½ angenommen, und mit Ausnahme einer Steigung von 1:350 bei dem Anschluß an die Kiel-Altonaer Bahn, liegt die ganze Bahn horizontal, so daß die Kosten der Erdarbeiten nur 5480 Courant Mark betragen.

Außer wenigen aus einfachen Bohlen anzufertigenden Entwässerungssielen ist nur eine Brücke über den Mühlenbek erforderlich, welche, von Holz ausgeführt, zu 700 Cour. Mark veranschlagt worden ist.

Die Kosten des Oberbaues, bei welchen die auf den übrigen Bahnen übliche Querschwellenconstruction angenommen worden ist, so daß die Zugpferde auf der Seite der Bahn gehen werden, sind im Total mit 31 000 Mark Cour. berechnet worden. Es sind Schienen von 40 – 44 Pfund Schwere per Yard gewählt worden, welche ungeachtet der jetzigen hohen Eisenpreise für 8 Pfund Sterling in Kellinghusen angeliefert werden können.

Verhältnismäßig bedeutende Kosten werden durch den Ladeplatz an der Stör asslässt, da nicht allein die Expropriationskosten, mit Rücksicht auf die Lage des Platzes, ziemlich hoch anlaufen, sondern auch die Anlegung genügend haltbarer Vorsetzen sehr kostspielig ist. Jedenfalls dürfte aber anzunehmen sein, daß die Bahn für die veranschlagte Summe vermuthlich noch bedeutend billiger erbaut wird.

Den Betrieb auf dieser Zweigbahn anlangend, so wird die Einrichtung getroffen werden, daß die Züge auf derselben sowohl mit den Personen- als den Güterzügen der Kiel – Altonaer Eisenbahn correspondieren, so daß mit der Ausnahme der wenigen Minuten, welche die Züge vor der bestimmten Zeit auf dem Wristen Bahnhofe ankommen müs-

sen, überall kein Aufenthalt stattfindet. Die Packwagen werden nach einem desfälligen Uebereinkommen mit der Altona – Kieler Gesellschaft, deren genehmigte Reglements überall bei diesem Betriebe zur Richtschnur dienen werde, von dieser zum Transport derjenigen Güter, welche von der Altona – Kieler Bahn kommen, oder für diese bestimmt sind, unentgeltlich geliehen. Es wird daher vorläufig nur ein Personenwagen für Reisen der 2ter und 3ter Classe angeschafft werden, welcher genügen dürfte.

Das Laden, Abladen und Umladen der sämtlichen Güter, insofern letzteres erforderlich sein sollte, hat die Wrist – Kellinghusener Gesellschaft auf ihre Kosten zu besorgen.

In Bezug auf die Kosten des Betriebs der Bahn ist Folgendes veranschlagt worden:

Zur Unterhaltung der Bahn dürften erforderlich sein, zugleich um die Einmündung in die Altona – Kieler Bahn zu beaufsichtigen, 2 Wärter, welche unter dem Aufseher des Halteplatzes bei Kellinghusen stehen; hierfür, sowie für fortwährende Nachfüllung des Gleises mit Kies, Unterhaltung aller Bahnanlagen und später die Auswechslung von Schwellen und Schienen, angenommen zu 3 Courant Mark per Ruthe im Jahr oder für 500 Ruthen, sind berechnet 1500 Courant Mark, wobei jedoch bemerkt werden muß, daß diese Kosten etwas geringer sein werden, da nach Uebereinkunft mit der Altona – Kieler Gesellschaft die Aufsicht über die beiden Weichen an der Hauptbahn von den dort jetzt stationierten Wärtern übernommen wird.

Bekanntmachung.

Nachdem das Projekt einer Schienenbahn von Kellinghusen nach Wrist durch die im Bau begriffene Eisenbahn Wrist-Itzehoe gegenstandslos geworden, hat der Ausschuß am 27. d. M. beschlossen, die Gesellschaft aufzulösen und das vorhandene Vermögen an die derzeitigen Einzahler von je 5 pCt. pro Aktie zurückzuzahlen.

Es entfallen mit Zins und Zinseszinsen auf jede eingezahlte 2½ Reichsbankthaler oder 5 Mk. 62½ Pf. = 14 Mk. 40 Pf.

Die Inhaber von Interimssquittungen werden hierdurch aufgefordert, bis spätestens zum 31. Dezbr. d. J. ihr Guthaben gegen Einlieferung der quittirten Interimssquittungen bei der Spar- und Leihkasse hier selbst in Empfang zu nehmen.

Kellinghusen, den 31. Mai 1887.

Der Ausschuß
der projectirten Kellinghusen-Wristen
Schienenbahn.



Bis zur Eröffnung der Bahnverbindung wurde der Personenverkehr zwischen Wrist und Itzehoe mit dieser Pferdebahn des Herrn Christen durchgeführt.

Es folgt dann in dem Programm eine ausführlicher Kostenvoranschlag über die Rentabilität der geplanten Pferdebahn. Selbst die Personen, Güter und Tiere wurden geschätzt und zwar:

2906 Personen 2. Klasse
30374 Personen 3. Klasse
12 745 842 Pfund Güter
258 Stück Pferde und Ochsen
2102 Stück kleines Vieh

(1957 befuhren nach amtlichen Unterlagen durchschnittlich ohne Durchreisende 33.000 Personen monatlich die Strecke Wrist - Kellinghusen).

Nach Auswertung aller Ein- und Ausgaben blieb ein Überschuss von 60 Mark Courant. Dem Bau der Pferdebahn hätte jetzt nichts mehr im Wege gestanden.

Es kam aber anders. Durch die Erhebung der Schleswig-Holsteiner von 1848 und ihren unglücklichen Ausgang kam der Plan nicht zur Durchführung. Bis 1876 enthält das Protokoll keine Eintragungen.

Am 31. Mai 1887 wird die Gesellschaft aufgelöst und am 4. Juni 1887 im „Stör Boten“ und auch in den „Itzehoe Nachrichten“ veröffentlicht.

Bahnverbindung Wrist – Itzehoe

Von
Richard Kolang (Kellinghusen)

Die Bahnverbindung Wrist – Itzehoe bestand ab dem 1. August 1889. Es hat an mancherlei Projekten, Kellinghusen an den Eisenbahnverkehr anzuschließen, nicht gefehlt. Das Projekt einer Verbindung über Hohenwestedt nach Rendsburg, um dort den Anschluss an die Schleswiger Bahn zu bekommen, diente nach einem Schreiben des Kellinghusener Bürgermeisters Jargstorff aus dem Jahre 1879, nur dazu, der „Altona – Kieler – Eisenbahn den Ankauf der Neumünster – Rendsburg – Zweigbahn zu erleichtern“. Im Juli 1884 lässt ein Schreiben des Itzehoeer Bürgermeisters Steinbrück erkennen, dass Kellinghusen 500 Mk. zu den Vorarbeiten einer Eisenbahnlinie Itzehoe – Wrist – Segeberg – Lübeck aufbringen wolle.

Am 6. August 1884 wird nun das damals übliche „Comite“ gebildet. Ihm gehören aus Itzehoe Bürgermeister Steinbrück, aus Kellinghusen Bürgermeister Jargstorff und Herr Wichmann an. Ferner sind vertreten: Wrist durch Gasthofbesitzer Schmidt, und die Orte Hasenmoor, Bramstedt, Segeberg, Rohlstorf (Graf zu Rantzau), Lübeck und Bimöhlen.

Für die Nivellierungskosten sind bewilligt: Vom Senat und der Handelskammer Lübeck je 1000Mk., Subskriptionsbeiträge durch den Grafen Rantzau – Rohlstorf 1200 Mk., Stadt Segeberg vorläufig 600 Mk., Bramstedt 450 Mk., Kellinghusen 500 Mk., Itzehoe 1000 Mk. und Bimöhlen 150 Mk. Mit den Vorarbeiten wird die Firma Damm und Wendland (Berlin) beauftragt.

Die Eisenbahn sollte ungefähr folgende Ortschaften berühren: Itzehoe – Lockstedter-Lager – Kellinghusen – Wrist – Bramstedt (Wrist-Bramstedt nördlich der Chaussee), zwischen Bimöhlen und dem Clausberge auf Fuhlenröhe zu, nördlich von Hartenholm zwischen Todesfelde und Bark auf Wittenborn, nördlich hier vorbei in die Neumünster-Oldesloer Bahn vor der Travebrücke einmünden. Von Segeberg die Neumünster-Oldesloer Bahn bis in die Höhe von Christiansfeld benutzen und von da nördlich Weede und Steinbeck zwischen Geschendorf und Westerrade bei Neukoppel vorbei über Reinsbeck zwischen Krummbeck und Moenkhangen nach Eckhorst, Holzkamp, Fackelburg, Marienthal, in die Eutin-Lübecker Bahn vor der Stadtgrabenüberbrückung einbiegen.“

Das Landratsamt in Itzehoe weist ferner die ihm unterstehenden Gemeinden an, die Nivellierungsarbeiten zu unterstützen, die durch Vertrag der obigen Firma übertragen wurden. Er weist ferner die Firma an, möglichst wenig Flurschäden zu verursachen.

Eine Sammeliste für Beiträge zu den Nivellierungskosten (frei.) liegt für Kellinghusen auch noch vor. Sie enthält viele Namen und Spenden Alteingesessener. Die höchsten Summen wurden gezeichnet von Jac. Fleischer 20 Mk., Jargstorffs Erben 10 Mk., D. Brinkmann 10 Mk., C. Tewes 10 Mk., Aug. Junge 10 Mk. Der kleinste Betrag waren 50 Pfg. Auch der Baron Liliencron ist mit 5 Mk. eingetragen, aber von einer Frauenhandschrift, wahrscheinlich von Auguste Brandt, seiner späteren zweiten Frau. Overndorf beschließt, das zum Bahnhofbau benötigte Land, „falls die Bahn zu Stande kommt, unentgeltlich an die Stadt Kellinghusen abzutreten“.

Zur Rentabilitätsberechnung mussten Güter- und Personenbenutzungserhebungen für das Projekt gemacht werden, und es ist nicht uninteressant, einmal in die Aufstellung hineinzuschauen. Jede größere und kleinere Firma Kellinghusens ist erfasst und für Kellinghusen ein Umschlag von 198000 Zentnern ermittelt. Die Personenverkehrserhebung ergibt für Wrist-Kellinghusen:

7 mal Omnibus a 4 Personen, hin und zurück = 56 Personen täglich, Fußgänger dieselbe Zahl, also 112 pro Tag und im Jahr rd. 40 320 Personen.

Itzehoe-Kellinghusen pro Tag 10 Personen (!) = 3600 im Jahr.

Kellinghusen-Lockstedter Lager 20 Personen x 360 = 7200

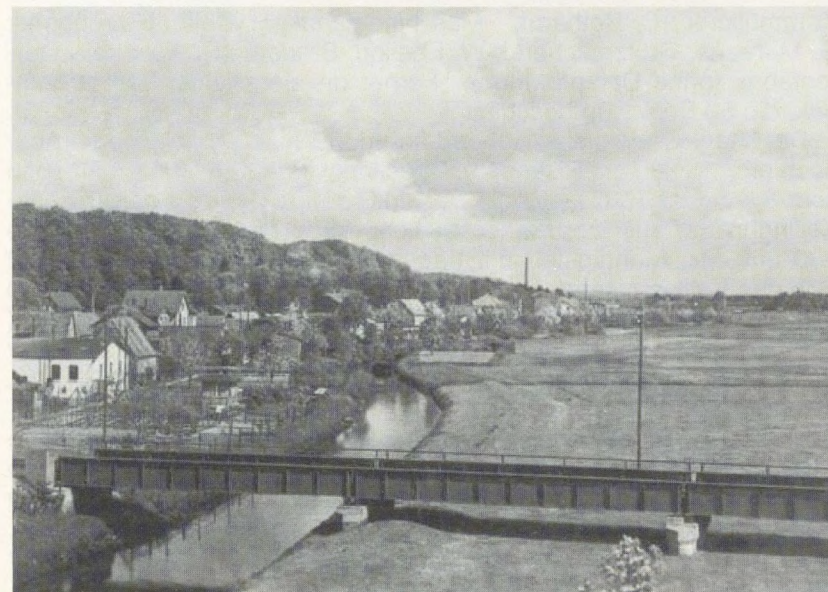
Kellinghusen-Lübeck 1800, das ergibt zusammen 52920 Bahnbenutzer.

Sämtliche Vorarbeiten auf statistischem Gebiet werden gedruckt und diese Broschüre mit Zeichnungen usw. dem »Königl. Staatsminister und Minister für öffentliche Arbeiten Herrn Maybach Exzellenz« am 1. Juli 1885 nach Berlin eingereicht. Der Titel der Broschüre lautet: »Ertragsberechnung der Eisenbahn untergeordneter Bedeutung Itzehoe-Wrist-Segeberg-Lübeck«. Die Bahn ist danach in drei Sectionen eingeteilt von denen die Strecke Itzehoe-Wrist, 18,7 km lang, 1.150.000 Mk. erforderlich machen würde.

Die ganze Strecke Itzehoe-Lübeck würde 95 km betragen und es würden auf dem Schienenweg von Itzehoe nach Lübeck via Altona 48 km gespart, also ca. 46% des Weges.

Die »Kgl. Eisenbahn Direction Altona« verlangt, vom Minister angewiesen, bereits am 20. Juli 1885 (man beachte die schnelle Behördenarbeit!) eine genauere Aufstellung der Bewohnerzahl von Kellinghusen und Nachbarorten, ihre Entfernung von dem evtl. Bahnhof in Kellinghusen, Angaben über gewerbliche Betriebe usw. Bürgermeister Jargstorff meldet am 25. Juli 1885 an Einwohnern von Kellinghusen und Umgegend 6141, und neben kleineren und mittleren Handels- und Gewerbebetrieben, die, welche mit Dampf betrieben, sich noch vergrößern könnten.

Diese sind damals: Gebr. Westphal, Gerberei; D. Andersen, Gerberei; Aug. Junge, Färberei; Kellinghusener Dampfmühlen AG, C. Mohr;



Eisenbahnbrücke über die Stör in Kellinghusen



Bahnhofsallee Kellinghusen 1902

Kornmüllerei ; C. Rothardt, Maschinenfabrik; H. Delfs, Holzsägerei; G. Mehrens, Grützmacherei; W. Ebeling, Brauerei; H. Köhnke, Zigarrenfabrik (ohne Dampfbetrieb); Ferner die Fernsichter Tonwarenfabrik, die 50 Personen beschäftigt.

Der Konkurrenzplan Itzehoe-Lägerdorf-Wrist wird »Oben« aber noch erörtert und die Eisenbahn Direction würde sich – laut Schreiben vom 8. August 1885 – für die Verwirklichung des Projektes Itzehoe-Kellinghusen-Wrist nur einsetzen können, wenn die Nutznießer die 200 000 Mk. Mehrkosten mit tragen würden. Daraufhin entschließt sich das Kellinghusener Stadtverordnetenkollegium am 29.8., 20.000 Mk. als seinen Anteil, im Verhältnis zur Einwohnerzahl von Itzehoe (2207 zu 9850), zu bewilligen. Am 31.8. stellt die Administration der Spar- und Leihkasse der Stadt ein zinsfreies Darlehen von 10000 Mk. auf zehn Jahre zur Verfügung.

Im April 1886 gibt Bürgermeister Steinbrück (Itzehoe) die weitere Bearbeitung des Projektes an Kaufmann Behn (Lübeck) ab, da die Linie Itzehoe-Wrist als Staatsbahn, lt. Gesetzesannahme der beiden preußischen Häuser (Abgeordneten- und Herrenhaus) gesichert ist. Die Lübecker haben die weitere Fortsetzung der Bahn trotz ihrer Bemühungen nicht verwirklichen können.

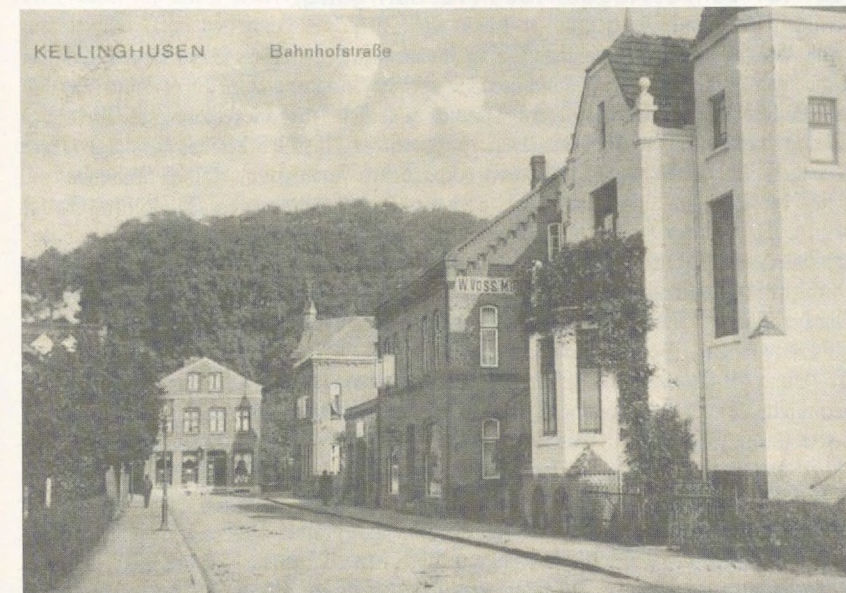
Das »Bau-Betriebs Bureau« wird vom Bürgermeister nach Kellinghusen gewünscht, der während der ganzen Bauzeit zwei geeignete Räume, eine große helle Salonstube und ein kleineres Zimmer, gratis zur Verfügung stellen will. Am 7. Juli 1886 kommt ein Vertrag mit dem Gastwirt Hermann Böge – Pächter der Rehder'schen Gastwirtschaft (später Näther) – zustande, in dem dieser sich der Stadt gegenüber verpflichtet, das in der von ihm gepachteten Gastwirtschaft »nach Süden gelegene Billardzimmer und erforderlichenfalls im I. Stock zwei nach Süden belegene Zimmer den Beamten des Eisenbahn-Bau-Bureaux, allerdings ohne Feuerung-, Licht, Reinigen und Mobiliar zu überlassen, ohne irgendwelche Ansprüche an die Stadt bzw. die Staatseisenbahn zu stellen«.

Laut »Stör-Bote« vom 3. August 1889 liegt der Baubeginn auf dem 1. August 1886; Im August 1888 wird vom Baubüro der Beginn der Erdtransporte mit Maschinen innerhalb der Gemarkung Overndorf-Grönhude dem Kgl. Kirchspielsvogt v. Motz angezeigt. Kleinere Reibereien zwischen Büro und Behörde konnten die Fertigstellung des Oberbaues bis Ende 1888 und der Schienenverlegung bis zum Eröffnungstermin am 1. August 1889 nicht aufhalten.

Nach – wiederum laut »Stör-Bote« – manchem Hin und Her bezüglich des Termins war es am Donnerstag, dem 1. August, soweit, obgleich das »Empfangsgebäude« noch im Bau begriffen war (das Bahnhofsbüro war erst im Güterschuppen untergebracht). Auch die Zufahrtsstraße war nicht fertig, da die gelieferten Kopfsteine nicht vor-



1906, Bahnhofshotel, Bahnhof und Bahnhofstraße



Bahnhofstraße 1911

schriftsmäßig gewesen waren und nicht abgenommen wurden. In Lockstedter Lager war der Bau des Bahnhofsgebäudes erst kürzlich ausgeschrieben worden. Ein schnell errichteter Schuppen mußte dort noch eine Weile die Betriebsleitung beherbergen.

Fünf Züge waren in jeder Richtung vorgesehen und sollten in Wrist bzw. Itzehoe die Anschlüsse erreichen. Da die Züge auch Güter mit befördern mussten, wurden die Reisenden sehr oft gezwungen, stundenlang zu warten oder sogar zu übernachten. Der »Stör-Bote« des Jahrgangs 1889 ist nicht frei von solchen Klagen.

Über die letzte Fahrt der Omnibusse und die Eröffnung der Bahn lasse ich untenstehend den damaligen Bericht des »Stör-Boten« (vom 3. August 1889) gekürzt folgen:

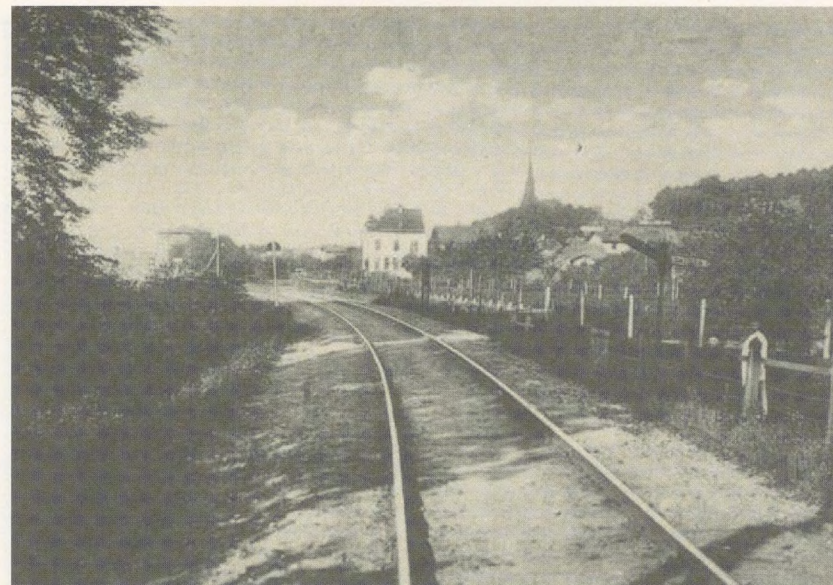
Die Auseinandersetzungen bezüglich des Landaustausches, Änderungen der Besitzverhältnisse, Reinigen der Wassergraben, Instandhaltungen der Übergänge usw. ziehen sich noch bis 1890/91 hin, wie die noch vorhandenen Akten, z.T. mit Katasterzeichnungen, beweisen. Bessere Fahrplanwünsche werden auch geäußert. Der Eisenbahn Direction gegenüber strikt abgelehnt wurde aber von ihr das Halten von Schnellzügen in Wrist. Da war es nach 70 Jahren durch den Halt der E-Züge in Wrist doch besser.

Auszug aus dem »Stör-Bote«

Nr. 1157 vom 3. August 1889 (12. Jahrgang)

Kellinghusen, 2. August

»Die Eröffnung der Eisenbahn Wrist-Itzehoe brachte unsere Bevölkerung aus der gewohnten Ruhe. Am Nachmittag des 31. vorigen Monats, an welchem Tage zum letzten Male der Omnibus des Herrn Christen zwischen Itzehoe-Kellinghusen-Wrist den Verkehr vermittelte, wurde demselben ein feierlicher Abschied bereitet. Bei der letzten Heimkehr von Wrist wurde den schon vorhandenen Fahnen und grünen Büschen, mit denen der Omnibus geschmückt war, noch ein Transparent mit der Aufschrift „So leb denn wohl, du altes Haus“ hinzugefügt. Bei der Ankunft vor Hotel „Stadt Hamburg“ empfing ihn schmetternde Musik, und nach kurzem Abschied des Besitzers von den erschienenen Kellinghusenern, mit welchen er so viele Jahre in Verbindung gestanden, fuhr derselbe, mit Vorspann versehen und unter Vorantritt der Musik in feierlichem Zuge zur Stadt hinaus. Bemerkenswert mag noch sein, dass diese Omnibusverbindung schon seit der Eröffnung der Altona-Kieler Eisenbahn bestanden hat, also den Verkehr seit 46 Jahren vermittelte. Eine photographische Aufnahme wird diesen Abschied auch der Nachwelt überliefern (siehe Bild aus dem das Bahlendiekschen Album). Auch der Omnibus des Herrn Albert Peperkorn hat seine Fahrten eingestellt, nur derjenige des Herrn David fährt noch zu den Abendzügen, zu welchen der Anschluss an die Züge der neuen Eisenbahn fehlt. Am gestrigen Morgen lief der erste fahrplanmäßige Zug auf unsern Bahnhof ein ohne dass indes irgend eine Feierlichkeit stattgefunden hätte. Auch die Zeit der früher üblichen Einweihungen einer neuen Bahnlinie scheint vorüber, ein solcher Akt schon veraltet zu sein. Die Bevölkerung aber brachte dem Tage der Eröffnung großes Interesse entgegen:



Bahnlinie 1915

die Häuser der Stadt hatten Flaggenschmuck angelegt, und zu Hunderten strömten Neugierige zum Bahnhof, um die ersten Züge zu sehen, oder eine Probefahrt nach den benachbarten Stationen zu machen. Ein freudiges Gefühl beherrschte Alle; Alt und Jung stürmte auf den Zug ein, als wenn es ganz etwas Neues für sie sei, einmal auf einer Eisenbahn zu fahren. – 44 Jahre hat es gedauert, bis Kellinghusen an das große Eisenbahnnetz angeschlossen wurde. Die allgemeine Freude war daher begreiflich, und die Teilnahme an der Eröffnung der Bahn würde eine weit größere gewesen sein, wenn irgend eine offizielle Feier stattgefunden hätte.“

Am 14. September wird in Kellinghusen das Empfangsgebäude mit der Gaststätte eingeweiht. Der erste Bahnhofsvorsteher wird Hermann Putzkat. Er war Bahnhofsvorsteher bis 1899.

Die weiteren Bahnhofsvorsteher im zeitlichen Ablauf waren:

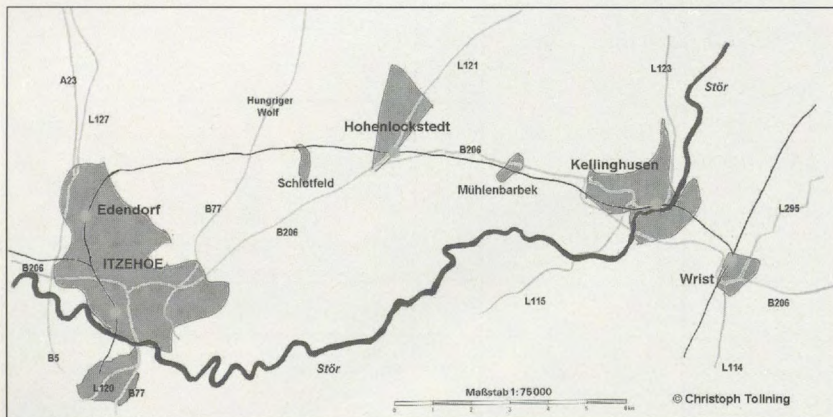
1899 - 1908	Albert Michaelis
1908	Heinrich Murmeier
1938 - 1942	Heinrich Hinz
1942 - 1945	Karl Schleife
1945 - 1949	Paul Brieger
1949 - 1955	Thomas Friis
1956	Friedrich Teßmann
ab 1957 letzter Bahnhofsvorsteher	Max Freese

[illegible]

Das Versandbuch
Im Versandbuch vom Lockstedter Lager (heute Hohenlockstedt) wurden alle Frachtsendungen, die am Bahnhof abgegeben wurden, erfasst.

[illegible]

Das Nebengebührenbuch
In diesem Buch wurden alle Nebengebühren berechnet, die bei einer Gütersendung entstehen konnten. Darunter fallen z.B. Gebühren wie Wagenstandsgeld, Lagergeld und Überführungsgebühr.



Die Bahnstrecke Itzehoe – Wrist war ungefähr 19 km lang. Die Bahn hielt früher an den Bahnhöfen Itzehoe im Westen und Wrist im Osten. Außerdem konnte man an die Haltepunkten Itzehoe-Edendorf, Hohenlockstedt und Kellinghusen ein- und aussteigen. Während des Krieges wurde in Schlotfeld – an der Stelle, wo die B77 die Trasse kreuzte – eine Haltestelle eingerichtet, die dem Zweck diente, der ausgebombten Reichsbahndirektion Hamburg – Altona, die provisorisch am Flugplatz „Hungriger Wolf“ (in der Nähe von Schlotfeld) untergebracht war, einen direkten Anschluss an das übrige Streckennetz zu ermöglichen. Dieser Haltepunkt wurde nach Kriegsende wieder aufgegeben. Dafür wurde eine Bedarfshaltestelle eingerichtet. Auch Mühlenbarbek erhielt eine solche Haltestelle. Hier hielt der Zug nur an, wenn jemand ein- oder aussteigen wollte.

Deutsche Reichsbahn.

Änderungsanzeige

zu Eil-Frachtbrief Nr. 1 vom 25. 11 von Dresden nach Lübeck

* Absender Fingermann * Empfänger H. Engelke

	Unrichtig:		Richtig:		Befandbuch-Nr. <u>fehlt**</u> ist doppelt vorhanden **
	Nr.	Mt.	Nr.	Mt.	
Befandbuch-Kammer					<u>f. d. Begründung R.</u> $\frac{177}{1062} = 16$ <u>283,-</u>
Inhalt			Rosen		
Wirtliches Gewicht . kg			17,50		
Berechnetes Gewicht kg			16,00		
Tariffasse			Werte 2		
Sabegewicht (Tonnen)					
km					
Tarifsaß					
Nachnahme			12	12	
Nebengebühren			283,-	283,-	
Fracht					
Geld für Ausgabe des Interesses an der Beförderung					
Im ganzen			284,-	284,-	
Hiervon {			Freibetrag		
			Überweisung	284,-	

Um Nichtigung des Befandbuchs der Berechnung im Empfang wird ersucht.
Kleinmann, den 29. 11 1927

Eilgut-Abfertigung.
Güter- Kleinmann

* Hier anzufügen, soweit es im einzelnen Falle nötig ist.
 ** Das nicht Zutreffende ist zu durchstreichen.

Nr. 601 17. Änderungsanzeige.
 Die A. 2, 6b stützt sich auf die A. 1 und 2 des RM 1927, 1928, 1929.

Die Änderungsanzeige
Mit einer Änderungsanzeige wurden fehlerhaft eingetragene Frachtsendungen richtiggestellt.

Eisenbahn-Directionsbezirk Altona.
Am Freitagsonntag und Samstagmontag, den 25. und 26. Mai d. J., verkehrt auf der Strecke Brift-Itzehoe in jeder Richtung ein Sonder-Perijenzug mit I. bis III. Classe zum und im Anschluß an den Nachtschnellzug von Altona nach folgendem Fahrplan:

I. Zug:
Itzehoe ab 10.30 Abends,
Esendorf " 10.35 " "
Lodstedter Lager " 11.03 " "
Kellinghusen " 11.23 " "
Brift an 11.30 " "

II. Zug:
Brift ab 11.55 Abends,
Kellinghusen " 12.02 " "
Lodstedter Lager " 12.15 " "
Esendorf " 12.30 " "
Itzehoe an 12.36 " "

Zu diesen Sonderzügen gelten die gewöhnlichen Fahrkarten.
Altona, den 21. Mai 1890.
Königl. Eisenbahn-Direction.

Itzehoe Nachrichten;
Sonnabend, 24. Mai 1890

Holsteinische Eisenbahnen.

I. Tägliche regelmäßige Personenzüge.
1) Von Altona . . . Morgens 8 Uhr 10 Min.,
Nachmittags 5 Uhr 10 Min.;
2) , Kiel . . . Morgens 7 Uhr,
Nachmittags 4 Uhr;
3) , Rendsburg . Morgens 6 Uhr 45 Min.,
Nachmittags 3 Uhr 45 Min.;
4) , Glückstadt . Morgens 8 Uhr 15 Min.,
Nachmittags 5 Uhr,
nach allen Endpunkten der Holsteinischen Bahnen.

II. Tägliche regelmäßige Güterzüge
bis weiter.

5) Von Kiel nach Altona Morgens 8 Uhr 45 Min.
6) , Altona nach Kiel Nachmittags 1 Uhr.

Hamburger Geldcours
vom 2ten Dech.

Geld-Sorten.	Banca.	Gr. Com.	Pr. Thlr.
		(26 1/2)	(127)
Sovereigns	13 3/4	16 11 1/2	16 12 1/2
1 £ met.	109 1/2	130	127 1/2

Itzehoe Wochenblatt;
8. Dezember 1852

König Christian VIII. Ostseebahn.

Abfahrts-Stunden.

I. Von Altona nach Kiel:
Von Altona . . . 8 Uhr Morg. 3 1/2 Uhr Nachm.
Finneberg . . . 8 1/4 " 3 1/4 " "
Tornesch . . . 8 1/2 " 4 " "
(Vetersen)
Elmsborn . . . 9 1/4 " 4 1/4 " "
Morst . . . 9 " 4 1/2 " "
Wrist . . . 9 1/2 " 5 " "
(Kellinghusen)
Krummst. 10 1/4 " 5 1/2 " "
Bordesholm 10 1/2 " 6 " "

II. Von Kiel nach Altona:
Von Kiel . . . 7 Uhr Morg. 2 1/2 Uhr Nachm.
Bordesholm 7 1/4 " 2 1/4 " "
Krummst. 7 1/2 " 2 1/2 " "
Wrist . . . 8 1/4 " 3 1/4 " "
(Kellinghusen)
Morst . . . 9 1/4 " 4 1/4 " "
Elmsborn . . . 9 " 4 1/2 " "
Tornesch . . . 9 1/2 " 4 1/2 " "
(Vetersen)
Finneberg . . . 9 1/2 " 5 " "

Die Direction.

König Christian VIII. Ostseebahn.
Personenfrequenz
in der Woche vom 22sten bis 28ten Septbr. 1844.
Besetzt sind

Itzehoe Wochenblatt;
5. Oktober 1844

Schleswig-Holsteinische Marschbahn-Gesellschaft.
Auf Vorschlag des Aufsichtsraths ist die Dividende für das Jahr 1889 in der heutigen Generalversammlung der Actionaire, wie folgt, festgesetzt:

a. für die Prioritäts-Actien Lit. A (Glückstadt-Itzehoe) auf 4 1/2 % = 20.25 M. pro Actie,
b. für die Stamm-Prioritäts-Actien Lit. B auf 5 % = 22.50 M. pro Actie,
c. für die Stamm-Prioritäts-Actien Lit. C auf 2 1/2 % = 11.25 M. pro Actie,
d. für die Stamm-Actien Lit. A (Glückstadt-Elmsborn) auf 2 % = 9 M. pro Actie.

Glückstadt, den 21. April 1890.
Der Aufsichtsrath.
Wesselhöft, Vorsitzender.

Mit Bezugnahme auf vorstehende Bekanntmachung des Aufsichtsraths der Schleswig-Holsteinischen Marschbahn-Gesellschaft zeigt die Direction hierdurch an, daß die Erhebung der für das Jahr 1889 zu zahlenden Dividenden gegen Einlieferung der bezüglichen Dividendenheime vom 1. bis 5. Mai d. J. täglich in den Vormittagsstunden von 9 bis 12 Uhr, mit Ausnahme der Sonntage, bei unserer Hauptcasse bieselbst, sowie in Altona bei der Filiale der Vereinsbank in Hamburg, in Elmsborn bei Herrn Matth. Kahle, in Itzehoe bei dem Cassirer des Creditinstituts, Herrn A. Witt, in Rendsburg bei Herrn Landesgerollmächtiqen Wesselhöft, gechehen kann.

Glückstadt, den 21. April 1890.
Die Direction.

Itzehoe Nachrichten;
Donnerstag, 24. April 1890

Holsteinische Marschbahn-Gesellschaft.
Gewinn- und Verlustrechnung pro 1887.

Einnahme.		Ausgabe.		Bilanz ultimo December 1887.	
M.	A.	M.	A.	M.	A.
Ueberschlag aus dem Vorjahre	1 004 36	Allgemeine Verwaltung	68 699 54	Actien-capital, Gläubiger-Itzehoe	2 416 500
Personen- und Expeditions-Gehälter	422 456 78	Rechnungsverwaltung	178 129 54	Itzehoe-Itzehoe	6 083 550
Werkstätten-Gehälter	494 638 40	Reparaturverwaltung	230 453 98	Itzehoe-Itzehoe	6 711 478 92
Begleitung für Ueberführung von Betriebsmitteln	20 304 32	Begleitung zur Amortisation der Eisenbahnen	577 183 06	Itzehoe-Itzehoe	20 000
Erlöse aus Veräußerungen	47 200 43	Ueberschlag	40 781 98	Itzehoe-Itzehoe	24 000
Sonstige Einnahmen	20 861 04	Ueberschlag	32 497 83	Itzehoe-Itzehoe	176 000
	1 004 660 97	Ueberschlag	9 785 15	Itzehoe-Itzehoe	377 369 46
		Ueberschlag	339 688 88	Itzehoe-Itzehoe	87 767 36
		Ueberschlag	6 229 91	Itzehoe-Itzehoe	39 025
		Ueberschlag	355 703 06	Itzehoe-Itzehoe	560 539 30
		Ueberschlag	1 006 165 33	Itzehoe-Itzehoe	53 719
		Ueberschlag		Itzehoe-Itzehoe	24 437 35
		Ueberschlag		Itzehoe-Itzehoe	304 525 27
		Ueberschlag		Itzehoe-Itzehoe	140 410
		Ueberschlag		Itzehoe-Itzehoe	3 258 73
		Ueberschlag		Itzehoe-Itzehoe	9 785 15
		Ueberschlag		Itzehoe-Itzehoe	339 688
		Ueberschlag		Itzehoe-Itzehoe	6 229 91
		Ueberschlag		Itzehoe-Itzehoe	355 703 06
		Ueberschlag		Itzehoe-Itzehoe	24 354 283 69

Glückstadt, den 24. April 1888.

Die Direction der Schleswig-Holsteinischen Marschbahn-Gesellschaft.
Matth. Kahle.
Der Aufsichtsrath: Wesselhöft.

Itzehoe Nachrichten; Sonnabend, 28. April 1888

Historische Postkarten aus dem „Gemeinsamen Archiv
des Kreises Steinburg und der Stadt Itzehoe“



Lockstedter Lager, im Hintergrund der Bahnhof, 1910



Verteilen von „Liebesgaben“ an durchfahrende Truppen am Bahnhof Glückstadt, 1915

Anmerkungen zur Eisenbahngeschichte in Kellinghusen

Von
Hans-Georg Bluhm (Kellinghusen)

Im Bestand des Museums Kellinghusen befindet sich ein Schild aus starkem Eisenblech, 50 x 140 cm, weiß emailliert mit der schwarzen Beschriftung „Kellinghusen (Mittelholstein)“. Es handelt sich um das frühere Stationsschild des Kellinghusener Bahnhofs. Auf Grund seiner Größe und seiner ursprünglichen Funktion ist es ein „Leitfossil“ der lokalen Eisenbahngeschichte. Im Folgenden wird dieser Geschichte in den wichtigsten Entwicklungssträngen nachgegangen.

England ist das Geburtsland der Eisenbahnen: 1825 befuhr erstmals ein von einer Dampflokomotive gezogener Güterzug die Strecke zwischen den Orten Stockton und Darlington. Die erste öffentliche Eisenbahnverbindung für den Personenverkehr wurde 1830 zwischen den Städten Liverpool und Manchester für den Verkehr freigegeben. 1835 folgten Streckenbauten in Belgien und in Deutschland die Verbindung von Nürnberg nach Fürth. Im Verlauf des 19. Jahrhunderts entwickelte sich der Eisenbahnbau zum Motor der Industrialisierung und Modernisierung.

Sensible Geister ahnten die kommenden Entwicklungen. So sah Heinrich Heine bereits 1844 in seinem Epos „Deutschland. Ein Wintermärchen“ das Ende des romantischen Zeitalters voraus:

„Der Enkel wird essen und trinken genug,
Doch nicht in beschaulicher Stille;
Es poltert heran ein Spektakelstück,
Zu Ende geht die Idylle.“¹⁾

Die Ostseebahn 1844

Erste Diskussionen über Eisenbahnprojekte in Schleswig-Holstein reichen bis in das Jahr 1831 zurück. 1835 setzte König Friedrich VI zur Prüfung der Pläne eine Kommission ein. Der erste konkrete Anstoß zum Bau einer Eisenbahnverbindung in den Herzogtümern ging jedoch von privater Seite aus: 1839 diskutierten bürgerliche Kreise in Altona und Kiel die Anlage einer Strecke zwischen den beiden Hafen-

¹⁾ Deutschland. Ein Wintermärchen, Kaput XXV; in: Heinrich Heine: Sämtliche Werke, Neue Ausgabe Bd. 4 (Nachdruck der Ausgabe Hamburg 1887), Augsburg 1998, S. 592.

städten. Da die königliche dänische Regierung an einer rentablen Transitverbindung zwischen Nord- und Ostsee mit guten Anschlussmöglichkeiten an das dänische Mutterland interessiert war, fand dieser Plan die erforderliche Zustimmung.

1841 wurde eine Aktiengesellschaft gegründet, deren Hauptanteile-eigner die königliche Regierung selbst, die an der Bahn gelegenen Kommunen und einzelne Privatleute waren. Im Juni 1842 erhielt die daraus hervorgegangene „Altona-Kieler-Eisenbahngesellschaft“ die königliche Konzession für den Bau und den Betrieb. Die am 18. September 1844 eröffnete „Christian VIII.-Ostseebahn“ verband das direkt neben Hamburg an der Elbe gelegene Altona, damals die größte Stadt in den Herzogtümern mit seinem traditionellen Seehandel und aufstrebenden neuen Produktions- und Gewerbebezügen, über Pinneberg, Tornesch, Elmshorn, Wrist, Neumünster und Bordesholm mit dem Ostseehafen Kiel. Die Bahn berührte Kellinghusen - vermutlich auf Grund der topographischen Lage - nicht direkt, der Flecken erhielt aber im 4 km entfernten Wrist, damals einem Bauerndorf mit 165 Einwohnern, eine Bahnstation ²⁾.

Es zeigte sich bald, dass die Eisenbahn, nach anfänglichem Zögern, von den Bewohnern der umliegenden Ortschaften als modernes Transportmittel angenommen wurde. Otto Hedrich wertete in seiner Dissertation unter anderem die Geschäftsberichte der Altona-Kieler-Eisenbahngesellschaft bis zum Jahr 1884 aus und kam dabei zu der Schlussfolgerung:

„Bekanntlich war der vornehmste Zweck der Altona-Kieler Stamm-bahn, den nordostseeischen Transit über ihre beiden Endpunkte zu leiten, doch hat sie, (...) dieses Ziel nicht erreicht. Die umfangreichen Transportmengen, sowohl des Personen- wie des Güterverkehrs, über die die Bahn seit ihrer Eröffnung verfügte, stammen also fast lediglich aus dem inländischen, vor allem dem Lokalverkehr.“ ³⁾

Verstaatlichung 1884

Die Altona-Kieler Bahn blieb auch nach der Angliederung der Herzogtümer an Preußen vorerst ein privat betriebenes Unternehmen, wie überhaupt die meisten deutschen Bahnen der Anfangsjahre Privatbahnen waren. Nach der Reichsgründung 1871 beeinflussten jedoch

²⁾ Karich, Christoph: Die Altona-Kieler Eisenbahn. Planung-Bau-Eröffnung; in: Zeitschrift der Gesellschaft für Schleswig-Holsteinische Geschichte, Bd. 119, Neumünster 1994, S. 149-194, hier: S. 159-170. „Unentbehrlicher Begleiter für Eisenbahnreisende auf König Christian VIII. Ostseebahn zwischen Altona und Kiel“, Altona 1844.

³⁾ Hedrich, Otto: Die Entwicklung des schleswig-holsteinischen Eisenbahnwesens, Diss. jur. Kiel, Altona 1915, S.121.

zunehmend militärische und volkswirtschaftliche Gesichtspunkte den weiteren Ausbau des Eisenbahnnetzes. Im Zuge der von Bismarck 1879 begonnenen Verstaatlichung der preußischen Eisenbahnen ging 1884 auch die Altona-Kieler Eisenbahn an den preußischen Staat über. Am 1.3.1884 übernahm die Königliche Eisenbahn-Direktion Altona den Betrieb. Die Stammaktien wurden gegen Staatschuldverschreibungen getauscht ⁴⁾.

Mit der Verstaatlichung der Eisenbahnen entstand auch das neue Berufsbild des Eisenbahnbeamten. Thomas Mann hat mit seiner treffenden Beschreibung des - bayerischen - Schaffners mit Lederbandelier, Wachtmeisterschnauzbart und wachsamem Blick in der 1908 entstandenen Erzählung „Das Eisenbahnunglück“ dem staatlichen Eisenbahnbeamten ein bleibendes Denkmal gesetzt.

Eisenbahnraum und Eisenbahnzeit

Der beschleunigte Transport durch die Eisenbahn verringerte die Distanzen. Wolfgang Schivelbusch berichtet, dass die Durchschnittsgeschwindigkeit der frühen Eisenbahnen in England 20 bis 30 Meilen betrug, ungefähr das Dreifache der von den Postkutschen erreichten Geschwindigkeit. Um eine bestimmte Strecke zurückzulegen, brauchte man jetzt also nur noch ein Drittel der bisher gewohnten Zeit ⁵⁾.

Damit einhergehend veränderten sich auf revolutionäre Weise die herkömmlichen Raum-Zeit-Erfahrungen. 1843 berichtete Heinrich Heine aus Paris nach Deutschland:

„Die Eröffnung der beiden neuen Eisenbahnen, wovon die eine nach Orleans, die andere nach Rouen führt, verursacht hier eine Erschütterung, die jeder mitempfindet, wenn er nicht etwa auf einem sozialen Isolierschemel steht. (...) Welche Veränderungen müssen jetzt eintreten in unsrer Anschauungsweise und in unsern Vorstellungen! Sogar die Elementarbegriffe von Raum und Zeit sind schwankend geworden. (...) In vierthalb Stunden reist man jetzt nach Orleans, in ebenso viel Stunden nach Rouen. Was wird das erst geben, wenn die Linien nach Belgien und Deutschland ausgeführt und mit den dortigen Bahnen verbunden sein werden! Mir ist, als kämen die Berge und Wälder aller Länder auf Paris angerückt. Ich rieche schon den Duft der deutschen Linden; vor meiner Tür brandet die Nordsee.“ ⁶⁾

⁴⁾ Frank Norbert Nagel: Die Entwicklung des Eisenbahnnetzes in Schleswig-Holstein und Hamburg; Wiesbaden 1981, (= Mitteilungen der geographischen Gesellschaft in Hamburg, Bd. 71), S. 31.

⁵⁾ Schivelbusch, Wolfgang: Geschichte der Eisenbahnreise, Wien 1977, S. 35.

⁶⁾ Lutetia. Berichte über Politik, Kunst und Volksleben, LI, Die Eisenbahnen (1843); in: Heinrich Heine: Sämtliche Werke, Neue Ausgabe Bd. 4 (Nachdruck der Ausgabe Hamburg 1887), Augsburg 1998, S. 48f.

Die Eisenbahnverbindung zwischen Altona und Kiel verkürzte die Reisezeit zwischen der Elbe und der Ostsee erheblich: Brauchte noch 1831 die wöchentlich verkehrende „Diligence“, die Eilpost, für die knapp 110 km lange Strecke 24 Stunden, so verringerte sich nun der Zeitaufwand auf - je nach Haltezeit - weniger als drei Stunden ⁷⁾. Mit der „Vernichtung des Raumes“ (Schivelbusch) durch gewonnene Zeit gelangte Kellinghusen in die unmittelbare Nähe Hamburgs. Eine Reise in die Elbmetropole wurde damit zum Ausflug.

Einen interessanten Beleg für das in wenigen Jahrzehnten gewandelte Raum-Zeit-Bewußtsein und die zunehmende Mobilität liefert Detlev von Liliencron, als Lyriker ein Wegbereiter des literarischen Impressionismus in Deutschland. Im Verlauf seiner Beamtenkarriere in der preußischen Verwaltung wechselte Liliencron 1883 von seinem Posten als Hardsesvot und Strandhauptmann auf der fernab und einsam gelegenen nordfriesischen Insel Pellworm in das Amt des Kirchspielsvogts in Kellinghusen. Im gleichen Jahr war sein erstes Buch, die „Adjutantenritte“, erschienen.

Am 26. November 1883 beklagte Liliencron zwar in einem Brief an seine Leserin Margarethe Stolterfoth die auch in Kellinghusen herrschende kleinstädtische Enge und Provinzialität, wies aber zugleich auf die stets verfügbare Möglichkeit hin, zumindest vorübergehend nach Hamburg flüchten zu können: „In einer guten Eisenbahnstunde kann ich dort sein, im Winter Theater und Concert besuchen und mich überhaupt des Genusses der großen Stadt erfreuen.“

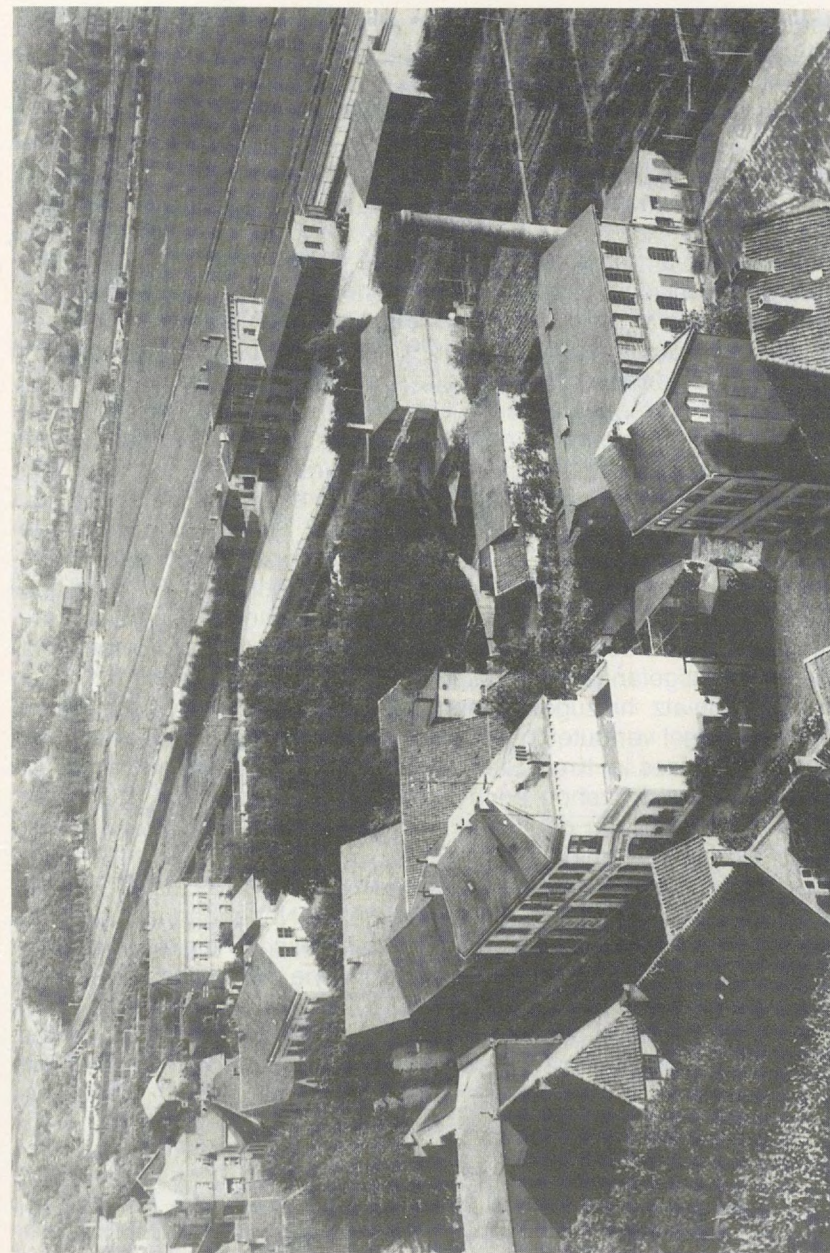
Tatsächlich machte Liliencron von diesem durch die Eisenbahn ermöglichtem Angebot wiederholt Gebrauch. Als Hauptmann der Reserve nahm er zudem mehrfach an Übungen beim Hamburger Bezirkskommando teil. ⁸⁾

Nebenbahn Itzehoe - Wrist

Vor allem in den Jahren zwischen 1884 und 1899 engagierte sich der preußische Staat beim Ausbau des Bahnnetzes in Schleswig-Holstein.

⁷⁾ Hedrich, a.a.O., S.10f; Lange, Ulrich: Modernisierung der Infrastruktur 1830-1918; in: ders. (Hg.): Geschichte Schleswig-Holsteins. Von den Anfängen bis zur Gegenwart, Neumünster 1996, S. 346-368, hier: S. 349.

⁸⁾ Zitat in: Dohnke, Kay: Die drei Leben des Detlev von Liliencron – Die Kellinghusener Jahre, Vaale 1994, S. 27. Siehe auch: Spiero, Heinrich: Detlev von Liliencron – Sein Leben und seine Werke, Berlin/Leipzig 1913, S.191 f; Detlev von Liliencron und Theobald Nöthig, Briefwechsel 1884-1909, hrsg. von Jean Royer, Herzberg 1986, Bd. I, S. 173f. Siehe zum veränderten Raum-Zeit-Bewußtsein auch: Asmus, Walter: Nähe, Ferne, Geschwindigkeit. Wandlungen des Zeit-Raum-Empfindens im 19. Jahrhundert an Beispielen aus Schleswig-Holstein; in: Rheinheimer, Martin (Hrsg.): Subjektive Welten. Wahrnehmung und Identität in der Neuzeit, Neumünster 1998 (=SWSG Bd. 30), S. 321-354.



Kellinghusen 1906. Blick vom Kirchturm nach Osten auf die Hauptstraße. Im Bild rechts der Bahnhof. Aufnahme: Detlev Vahlendick. Museum Kellinghusen

Neben dem Ankauf der wichtigsten Haupt- und Nebenstrecken aus privater Hand wurden dazu auch neue Verbindungen gebaut. Die staatliche Verkehrspolitik zielte dabei einerseits auf die Erschließung abseits gelegener ländlicher Räume, andererseits auf die Verkürzung der Schienenwege zwischen bestimmten Endpunkten⁹). Zudem beeinflussten militärische Planungen den Netzausbau. In diesem Zusammenhang erhielt auch Kellinghusen einen direkten Anschluss an das Bahnnetz:

1884/85 beantragte die Stadt Itzehoe beim Königlichen Staatsminister für öffentliche Arbeiten in Berlin eine West-Ost-Strecke von Itzehoe über Kellinghusen, Wrist und Oldesloe nach Lübeck. Im Hintergrund stand der Wunsch, eine direkte Landverbindung ins östliche Holstein und nach Mecklenburg sowie einen Zugang zum Transithandel über die Ostseehäfen nach Skandinavien zu erhalten. Eine gutachterliche Stellungnahme des Steinburger Landrats empfahl jedoch lediglich den Bau der Strecke Itzehoe – Wrist, da von hier aus über Neumünster die Ostseehäfen ebenso gut zu erreichen wären. Für die Querverbindung zwischen der Altona-Kieler Strecke und der sogenannten Marschenbahn Elmshorn – Heide sprach auch das zunehmende Transportaufkommen nach dem Lockstedter Lager – dem heutigen Hohenlockstedt –, das zwischen Itzehoe und Kellinghusen lag. Es war während des deutsch-französischen Krieges als Barackenlager für Kriegsgefangene errichtet worden und diente, nachdem auch ein Schießplatz hinzugekommen war, als Truppenübungsgelände. Frank N. Nagel vermutet in seinem Aufsatz über die „Entwicklung des Eisenbahnnetzes im Kreis Steinburg“ dass der Bau einer Strecke zwischen Wrist und Itzehoe auch strategischen Wünschen nach einer Verbindung zwischen dem Marinehafen Kiel und dem Raum Glückstadt – Brunsbüttel entgegenkam¹⁰).

Die etwa 20 km lange Strecke wurde 1886 bis 1889 als „Sekundärbahn“ erbaut. Die Normen für diese, später „Nebenbahnen“ genannten Strecken schrieben eine geringere Fahrgeschwindigkeit vor, ließen dafür aber einen leichteren Unterbau sowie eine weniger scharfe Bewachung des Bahnkörpers zu. Eine Bahn, nach diesen Normen erstellt, konnte daher bedeutend billiger gebaut und betrieben werden.

Die Bahn konnte am 1. August 1889 eröffnet werden. Sie bediente zwei Bahnhöfe – in Kellinghusen und Lockstedter Lager – sowie zwei

⁹ Nagel: 1981, a.a.O., S. 32.

¹⁰ Gripp, Ernst: Eisenbahnprojekte des vorigen Jahrhunderts im Kreise Steinburg; in: Steinburger Jahrbuch 1961, S. 38-40; ders.: Die erste „Staatsbahn“ im Kreise Steinburg; in: Steinburger Jahrbuch 1967, S. 139f. Nagel, Frank Norbert: Die Entwicklung des Eisenbahnnetzes im Kreis Steinburg; in: Steinburger Jahrbuch, 27. Jg. (1983), S. 15-28, hier: S. 19. Nicolai-Kolb, Britta: Itzehoe unter königlich-preussischer Regierung 1867-1918; in: Itzehoe. Geschichte einer Stadt in Schleswig-Holstein, Bd. 2, Itzehoe 1991, S. 113-193, hier: S. 132f.

Haltepunkte in Mühlenbarbek und Schlotfeld. Die Bahnhöfe in Kellinghusen und Lockstedter Lager waren fast baugleich in zweigeschossiger Klinkerbauweise mit Flachdach errichtet worden.

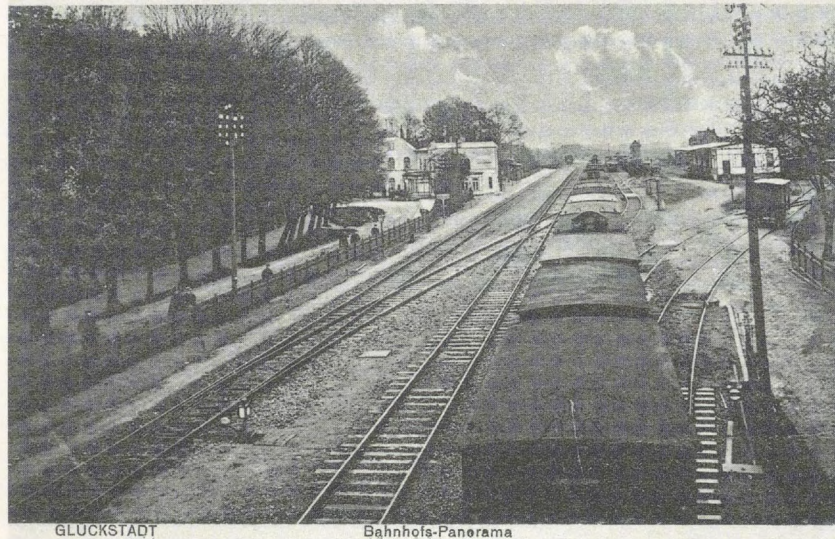
Die Eisenbahn führte zu erheblichen Veränderungen im Kellinghusener Ortsbild: Der Bahnhof lag auf einem früheren Freigelände südlich des Ortskerns an der Stör. Die neugebaute Bahnhofstraße verband die bereits bestehende Hauptstraße mit dem Empfangsgebäude. Dazwischen siedelten sich Gewerbebetriebe an, die vom Bahnanschluss profitierten. An der Hauptstraße selbst entstand ein Bahnhofshotel¹¹).

Die Strecke Itzehoe – Wrist erreichte niemals einen hohen Rentabilitätsgrad und wurde schließlich 1975 – mit zunehmender Verlagerung des Verkehrs von der Schiene auf die Straße – stillgelegt¹²).

¹¹ Nagel: 1983, a.a.O., S. 24-26.

¹² ebd., S. 19.

Historische Postkarten aus dem „Gemeinsamen Archiv
des Kreises Steinburg und der Stadt Itzehoe“



GLÜCKSTADT Bahnhofs-Panorama

Bahnhof Glückstadt, ca. 1910



Gruß v. Bahnhof St. Margarethen

Bahnhof St. Margarethen, ca. 1900

Der Bahnhof „Lockstedter Lager“ und die Entwicklung von Hohenlockstedt

Von
Manfred Koch (Itzehoe)

Als nach dreijähriger Bauzeit die Eisenbahnlinie „Wrist-Itzehoe“ endlich fertig gestellt und am Donnerstag, d. 1. August 1889 der Bahnhof „**Lockstedter Lager**“ (im Volksmund „LoLa“) eingeweiht wurde, ging damit im heutigen Hohenlockstedt die *PferdekutschENZEIT* zu Ende. Freilich war alles noch etwas unvollkommen, wie man dem „Stör-Bote(n)“ jener Tage entnehmen kann: Der Bau des Bahnhofsgebäudes war reichlich knapp ausgeschrieben worden und noch nicht fertig. Ein schnell errichteter Schuppen musste noch eine Weile die Betriebsleitung beherbergen. Fünf Züge pro Tag waren fürs erste in jeder Richtung vorgesehen und sollten in Wrist die Anschlüsse nach Kiel und Flensburg (über Neumünster/Rendsburg) einerseits und in Itzehoe die Anschlüsse nach Glückstadt-Elmshorn bzw. Wilster-Brunsbüttelkoog andererseits erreichen. Da die Züge anfangs zugleich Güter und Personen zugleich beförderten, wurden die Reisenden sehr oft gezwungen, stundenlang auf die Be- und Entladung der Güter zu warten oder sogar zu übernachten. Der „Stör-Bote“ des Jahres 1889, der mir als Großkopie vorgelegen hat, ist nicht frei von solchen Klagen und bissigen Kommentaren. Das war um so bedauerlicher, als die Fahrzeit auf der „Hauptbahnstrecke“ Kiel-Altona zwischen 1844 und 1884 von 180 Minuten auf 100 Minuten verkürzt werden konnte (vgl. U. Lange, *Modernisierung der Infrastruktur 1830-1918*, a.a.O., 1996, S. 351.).

Der Sommerfahrplan (vom 1. Mai 1905) für die Züge von Itzehoe nach Wrist (über Lockstedter Lager) und von Wrist (über Lockstedter Lager) nach Itzehoe sah vor knapp hundert Jahren wie folgt aus:

Abfahrt von Itzehoe nach Wrist (über Lockstedter Lager):

5.43 Uhr - 9.16 - 11.52 - 14.14 - 16.38 - 20.16 - 23.19* Uhr

(*Nur Sonn- und Festtags.)

Ankunft der Züge in Itzehoe von Wrist (über Lockstedter Lager):

7.40 Uhr - 8.58 - 11.24 - 13.42 - 16.07 - 19.38 - 22.39 - 01.08* Uhr

(*Nur Sonn- und Festtags)

(Quelle: „Itzehoer Nachrichten“, Ausgabe zum 1. Mai 1905)

Nach dem Bericht des „Stör-Bote(n)“ vom 3. August 1889 war mit dem Bau der Eisenbahnlinie von Wrist nach Itzehoe am 1. August 1886 begonnen worden, während die Planung dieser Verbindung bis

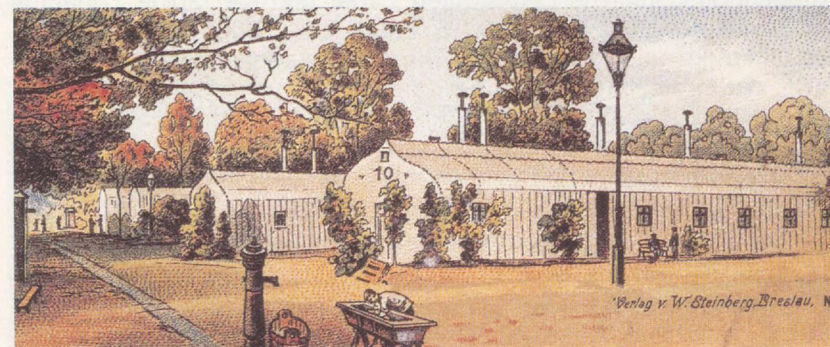
in den August 1884 zurückreicht, als sich ein für den Bahnbau damals übliches „Comité“, d.h. eine Privatinitiative von „Interessenten“ aus Politik und Wirtschaft, gebildet hatte (vgl. Lange, a.a.O., S. 348), dem neben dem Itzehoeer Bürgermeister Steinbrück und dem Kellinghusener Bürgermeister Jargstorff Geschäftsleute aus Wrist, Bramstedt und Lübeck angehörten. Nach den Absichten dieses „Comités“ sollte eine richtig große Bahnlinie quer durch Schleswig-Holstein gebaut werden, nämlich von Itzehoe über Wrist und Segeberg bis nach Lübeck mit einer Gesamtlänge von 95 km. Dieses Projekt einer Bahn von Itzehoe nach Lübeck aber scheiterte. Übrig blieb nur der Plan für eine Bahnlinie von Itzehoe nach Wrist mit knapp 19 km Länge. Dafür gab es als Trostpflaster von höchster politischer Ebene, d.h. von der *preußischen Staatsregierung*, noch im April 1886 den Segen für den Baubeginn einer *Staatsbahn* von Itzehoe im Westen über Edendorf, Lockstedter Lager, Kellinghusen nach Wrist im Osten. Als diese politisch und juristisch wichtige Entscheidung gefallen war, gab der Itzehoeer Bürgermeister Steinbrück die Leitung der Planungsgruppe der Bahnlinie Itzehoe-Wrist ab. Es sollte aber noch drei Jahre dauern, bis die Bahnlinie am Geestrand fertig wurde.

Im benachbarten Wrist hatte die neue Eisenbahnzeit schon 1844 begonnen, als die „Christian VIII.-Ostseebahn“ von Kiel nach Altona am 18. September 1844, dem Geburtstag des dänischen Königs eröffnet worden war (vgl. C. Degn, a.a.O., S. 216). Selbst Horst (1844), Glückstadt (1845) oder Itzehoe (1857) waren schon mehr als 30 oder sogar 40 Jahre früher, also ebenfalls noch in dänischer Zeit, an die Bahn angeschlossen worden. Horst lag sowieso auf der Strecke Kiel-Altona, aber von dieser Hauptstrecke wurde bereits 1845 die Zweigbahn Elmshorn-Glückstadt (1857 verlängert bis Itzehoe) gebaut. Die Marschensiedlungen Wilster und St. Margarethen waren seit 1878 von Itzehoe und Heide aus per Bahn erreichbar.

Hatte man auf der Geest zwischen Wrist und Itzehoe um 1840 den „Anschluss an das Industriezeitalter verpasst“, hatte man den „Schrittmacher der Modernisierung“ nicht wahrgenommen? Richtig ist vielmehr, dass es jedenfalls von Kellinghusener Bürgern bereits 1846 einen ersten Projektvorschlag Bürgern gegeben hatte, über eine „*Schienen- und Pferdebahn*“ von Kellinghusen nach Wrist Anschluss an die Gleisführung der *Dampfeisenbahn* Kiel-Altona zu erhalten, der aber gescheitert war. Und die ältesten Pläne einer „Schienenbahn“ auf der Geest gehen in Kellinghusen genau auf das Jahr 1840 zurück.

Für die „Gründerzeit“ des heutigen Hohenlockstedt, *Lockstedter Lager*, stellt sich die Sache noch ganz anders dar. Denn die Existenz des einstigen „*Amts- und fiskalischen Gutsbezirkes Lockstedter Lager*“ begann überhaupt erst nach dem deutsch-dänischen Krieg von 1864, als die ausgedehnten Heideflächen zwischen Kellinghusen und Itze-

hoe ab 1865 preußischen Einheiten der Infanterie und Artillerie des IX. Armeecorps als Schießplatz dienten und erste Zeltbehausungen entstanden.



Grußkarte vom Schießplatz Lockstedter Lager 1903

Nach der territorialen Einverleibung Schleswig-Holsteins durch Preußen (offiziell am 24.1.1867) wurden die Zeltbehausungen sukzessive durch den Aufbau massiver Unterkünfte nebst Versorgungseinrichtungen ersetzt und bis 1871, also nach dem deutsch-französischen Krieg von 1870/71 bezogen. Noch vor der Errichtung der Bahnlinie Wrist - Itzehoe hatten infrastrukturelle Maßnahmen wie der Straßenbau oder der Aufbau einer Poststation und lokale Gewerbesiedlungen eine autarke „Soldatenstadt entstehen lassen“, die ab 1884 einen zusätzlichen Wachstumsschub erwarten durfte, als ab 1884 in Itzehoe und Kellinghusen die oben erwähnten Pläne für eine Bahnlinie von Itzehoe nach Wrist konkrete Formen annahmen und diese Schienenführung eine Berührung mit dem Truppenübungsplatz *Lockstedter Lager* vorsah (vgl. R. Kolang, a.a.O.). Nach dem Bahnanschluss mit seinen neuen logistischen Möglichkeiten für das militärische Übungsgelände „LoLa“ tätigte der Staat ab 1895/96 etliche Aufkäufe von Heideflächen nordwestlich der Linie Lohbarbek-Mühlenbarbek, die eine Ausweitung der bisherigen Schießplätze in einen riesigen Truppenübungsplatz ermöglichten. Außer Teilen der Ortschaften Ridders, Lohbarbek, Mühlenbarbek, Silzen und Schlotfeld wurde das Gut Bücken vom Staat käuflich erworben. 1898 nahm der Truppenübungsplatz eine Fläche von 6000 ha ein (vgl. H. Glismann, a.a.O. Itzehoe 1962). Beinahe jeder junge Mann der preußischen Provinz Schleswig-Holstein hatte im Rahmen seines Wehrdienstes einmal Station in „LoLa“ gemacht, wie der Truppenstandort *Lockstedter Lager* besonders in Soldatenkreisen genannt wurde. Auch das deutsche Kontingent des europäischen Expeditionskorps zur Niederschla-

gung des sog. chinesischen Boxer-Aufstandes von 1900 wurde hier zusammengestellt. Die Effekte des Truppenübungsplatzes und des Bahnanschlusses verstärkten sich gegenseitig: Die Ausweitung des Truppenübungsplatzes Lockstedter Lager und die rapide Zunahme der Bevölkerung von rund 300 (1875) auf knapp 3000 (1910) Einwohner verlangte aus logistischen Gründen geradezu nach der Eisenbahn, die ihrerseits ab 1889 für Jahrzehnte zum wichtigsten Personen- und Güterbeförderungsmittel avancierte und noch vor dem Lastkraftwagen und Personenkraftwagen des 20. Jahrhunderts den ständigen Nachschub an Soldaten, Lebensmitteln, Kleidung, Textilien, Waffen, Munition und Baustoffen ermöglichte.



Die Trassenführung der Bahnlinie Itzehoe - Lockstedter Lager

Dazu kam die verkehrsstrategisch günstige Lage der Ortschaft Lockstedter Lager insgesamt: Dort, wo sich die Landstraße von Itzehoe in Richtung Kiel und Lübeck aufgabelte, durchschnitt die neue Bahnlinie Wrist-Itzehoe die beiden Landstraßen wie die dritte (nördliche) Seite eines Dreiecks von Ost nach West von 900 m Länge.

Westlich der Kieler Straße baute man nach Eröffnung der Bahn und deren neuen Transportkapazitäten für Güter aller Art mit 'Voll dampf' systematisch die Militäranlagen mit zweistöckigen gemauerten Wohnblocks aus, erweiterte das Wasserwerk, die Kanalisation und die Kläranlage. Daneben vergrößerte man außerhalb der Standortanlagen und westlich der Kieler Straße die zivile Ansiedlung, von der aus die Truppen mit Dienstleistungen des täglichen Bedarfs, die jetzt leichter und reichlicher per Bah herangeschafft werden konnten, versorgt wurden.

Diese planmäßige Anlage von Straßen und Gebäuden im Süden des heutigen Hohenlockstedt zwischen 1865 und 1918 war zugleich die erste große Phase der Besiedlung. Im Sommer 1920 folgte eine zweite, als die Reichsregierung den aus dem Baltikum zurückgekehr-



Der Bahnhof „Lockstedter Lager“ um 1930

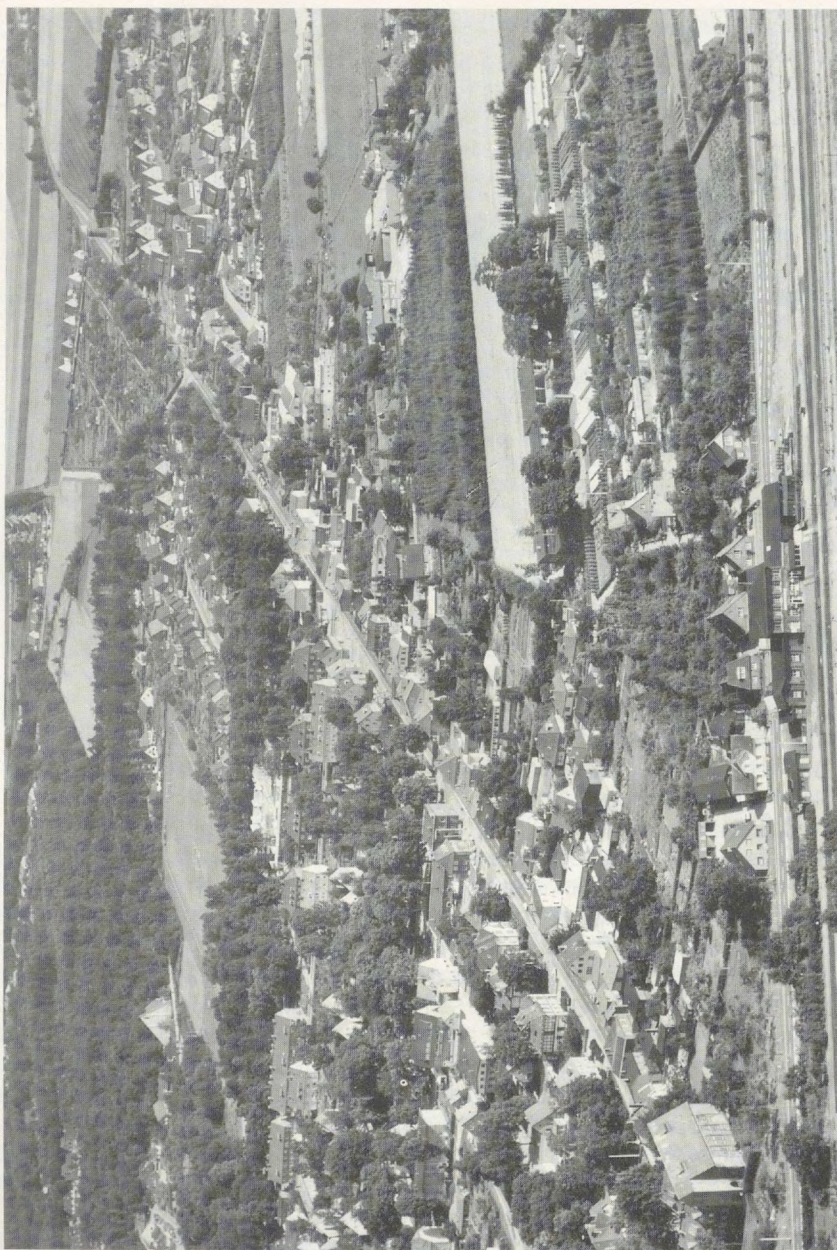
ten Soldaten den funktionslos gewordenen Truppenübungsplatz zur Besiedlung überließ. Das große Heide- und Ödlandgebiet wurde nun in mühseliger langjähriger Arbeit in fruchtbares Ackerland und Waldparzellen verwandelt.

Eine dritte Phase der Umwandlung des Ortes folgte in der NS-Zeit, insbesondere mit der Einrichtung der Heeresmunitionsanstalt LoLa Nord (im Volksmund „Muna“) und des Fliegerhorstes Hungriger Wolf im Jahre 1935, worauf wir weiter unten noch kurz eingehen werden, weil die Bahn von Itzehoe nach Hohenlockstedt davon betroffen war.

Zwei weitere Entwicklungsphasen lassen sich nach dem Ende des Zweiten Weltkrieges von 1945 erkennen. Die erste war durch den großen Zustrom von Flüchtlingen geprägt; die zweite Nachkriegsphase beginnt mit dem Jahr 1956, als der Ort Lockstedter Lager in Hohenlockstedt umbenannt wird und sich hier in den nächsten Jahrzehnten völlig neue Gewerbebetriebe ansiedeln (vgl. Atlas des Kreises Steinburg, hg. v. R. Naudiet u.a., 1994, S. 54-55).

Zwischen 1945 und 1954 erlebte der Bahnhof Hohenlockstedt noch einmal eine kurze Blütezeit, da die Großgemeinde Hohenlockstedt jetzt über 5000 Einwohner zählte, aber längst noch nicht jeder Arbeiter einen Pkw und nicht jeder Händler einen Lkw besaß, obwohl das 'Wirtschaftswunder' der fünfziger Jahre manches ermöglicht hatte.

Die höchste Verkehrsfrequenz und den größten Güter- und Personentransport erlebte der Bahnhof Hohenlockstedt während des Ersten Weltkrieges, als die militärischen Übungen dramatisch in Höhe



Eine Luftaufnahme von Hohenlockstedt mit dem Bahnhof in der vorderen Bildmitte aus den fünfziger Jahren (?)

schnellten und ca. 115.000 Soldaten pro Jahr daran teilnahmen (vgl. Schleswig-Holstein Lexikon, hg. v. K. Lorenzen-Schmidt u.a., S. 325).

Einen spürbaren Anstieg der Güter- und Personentransportleistung gab es dann wieder nach 1935, als die oben erwähnte *Heeresmunitionsanstalt* und der Fliegerhorst *Hungriger Wolf* gegründet worden war. Dabei gab es während des Zweiten Weltkrieges noch ein Kuriosum: In dieser Zeit wurde in Schlotfeld, an der Stelle, wo die B 77 die Trasse Wrist-Itzehoe kreuzte, eine extra Haltstelle eingerichtet, die dazu diente, der ausgebombten Reichsbahndirektion Hamburg-Altona, die provisorisch am Flugplatz „Hungriger Wolf“ untergebracht war, einen direkten Anschluss an das übrige Streckennetz der Bahn zu ermöglichen.

Ab dem 25. Mai 1954 verkehrten auf der Strecke Wrist-Hohenlockstedt-Itzehoe am Sonntag nur noch Schienenbusse und ab Mai 1962 wurden auch diese durch Bahnbusse ersetzt. Gleichzeitig wurden die am Werktag verkehrenden Dampfzüge von Schienenbussen abgelöst.

Das Aus für den Bahnhof Hohenlockstedt und für Bahn nach Itzehoe und Wrist wurde 86 Jahre nach Eröffnung dieser Linie eingeläutet. Am 27. September 1975 um 8.33 Uhr fuhr der letzte Personenzug von Wrist ab, der um 9.02 Uhr Itzehoe erreichte (38,68 km/h im Mittel). Die einfache Fahrt für diese damals 29-minütige Reise kostete 1,80 DM (0,92 EURO). Mit Inkrafttreten des Winterfahrplans 1975/76 gab es keine Personenbeförderung mehr auf der Bahnstrecke Itzehoe-Hohenlockstedt-Wrist.

Literaturhinweise

Atlas des Kreises Steinburg. Innenansichten einer Region. Hrsg. v. R. Naudiet, K.-H. Arlt, U. Jansen u. D. Maiwald. Hansen & Hansen 1994.

Atlas zur Verkehrsgeschichte Schleswig-Holsteins im 19. Jahrhundert. Hrsg. v. W. Asmus u.a. Neumünster 1995 (SWSG, 25).

Degn, C.: Schleswig-Holstein. Eine Landesgeschichte. Historischer Atlas. Neumünster: Wachholtz 1994.

Glismann, H. A.: Die Geschichte des Truppenübungsplatzes Lockstedter Lager und seine Entwicklung zum Industriestandort Hohenlockstedt. Itzehoe 1962.

Kolang, R.: Eisenbahnverbindung Wrist – Kellinghusen –Itzehoe. „Den Anschluss verpasst.“ In: Steinburger Jahrbuch 2004. Itzehoe 2003.

Lange, U.: Modernisierung der Infrastruktur 1830 – 1918. In: Geschichte Schleswig-Holsteins. Von den Anfängen bis zur Gegenwart. Hrsg. v. U. Lange. Neumünster: Wachholtz 1996, S. 346-368.

Lorenzen-Schmidt, K.-J. u. Pelc, O. (Hrsg.): Schleswig-Holstein Lexikon. Neumünster: Wachholtz Verlag 2000, S. 324-325.

Stör-Bote. 11. Jahrgang von 1889 (in Fotokopien im DIN A 3-Format).

Historische Postkarten aus dem „Gemeinsamen Archiv des Kreises Steinburg und der Stadt Itzehoe“



Lockstedter Lager, ca. 1910

Der Kremper Bahnhof

Von

Klaus-J. Lorenzen-Schmidt (Glückstadt)

Beim Bau der Verlängerungsstrecke der Eisenbahn von Glückstadt nach Itzehoe 1856/57 war es zunächst nicht klar, ob Krempe unmittelbar von der Streckenführung berührt werden sollte. Es bestand jedoch kein Zweifel daran, daß die damals gerade gut 1200 Einwohner beherbergende Stadt, deren große Tage längst im Dunst der Geschichte entschwunden waren, einen Haltepunkt erhalten sollte. Als die Streckenführung dann doch den alten Stadtkern unmittelbar vor dem ehemaligen Borsflether Tor berührte, sollte das der Anstoß zu einem bescheidenen gewerblichen Aufschwung des Zentralortes des Krempermarsch werden. Bei Anlage der Strecke mußte die Kremperau – damals als schiffbarer Wasserweg noch von einiger Bedeutung für die Stadt – so überbrückt werden, daß Ewer mit umgelegtem Mast die innere Stadt erreichen konnten. Die Brücke wurde in unmittelbarer Nähe des zu errichtenden Haltepunktes gebaut. Ebenfalls sehr dicht am Haltepunkt befand (und befindet) sich der mit Schranken gesicherte Überführung der Neuen Straße und der Kremptorfer Straße, welche letztere nach Anlage des Bahnhofs von der Kreuzung Westerstraße/Breite Straße/Norderwall bis zur Gemeindegrenze nach Kremptorf den Namen Bahnhofstraße erhielt.

Der Kremper Bahnhof wurde mit einem modernen Empfangsgebäude versehen, das allerdings schon 1895 von Grund auf neu gebaut werden mußte;¹ es hat noch heute Bestand, nachdem die später angebauten Gepäck- und Kleingüterschuppen wieder abgerissen worden sind.

Nach dem zweigleisigen Ausbau der Strecke zu Beginn der 1880er Jahre und der Zunahme der Frequenz des Bahnhofs (er wurde erst jetzt ein Bahnhof mit Weichen, während er zuvor ein Haltepunkt ohne Weichen war) errichtete die Bahn ein Stellwerk südlich des Bahnhofes, von dem aus die Signale gestellt und die Schranke im Verlauf der Bahnhofstraße bedient werden konnten.² Übrigens waren im Bahnhofsbereich neben dem eben genannten öffentlichen Übergang (Bahnhofstraße) noch zwei Privatübergänge, die mit Hecktoren geschlossen werden mußten.

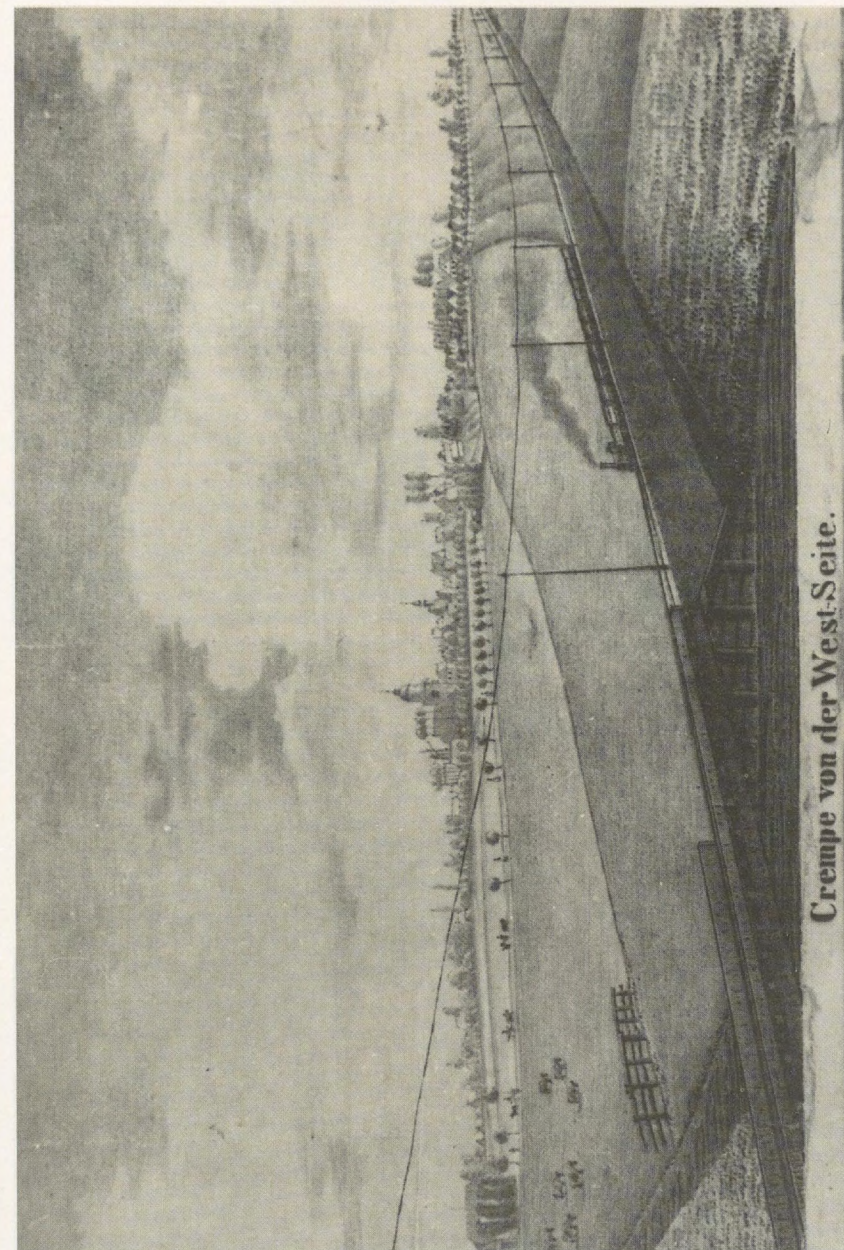
¹ H. Ruhe, Chronik der Stadt Krempe, Glückstadt-Hamburg-New York 1938, S. 203-206.

² Ich stütze mich im folgenden auf den Inhalt der Akte über den Bahnhof Krempe im Staatsarchiv Hamburg, Bestand 374-14 Eisenbahndirektion Liegenschaften, Sign. 1330.

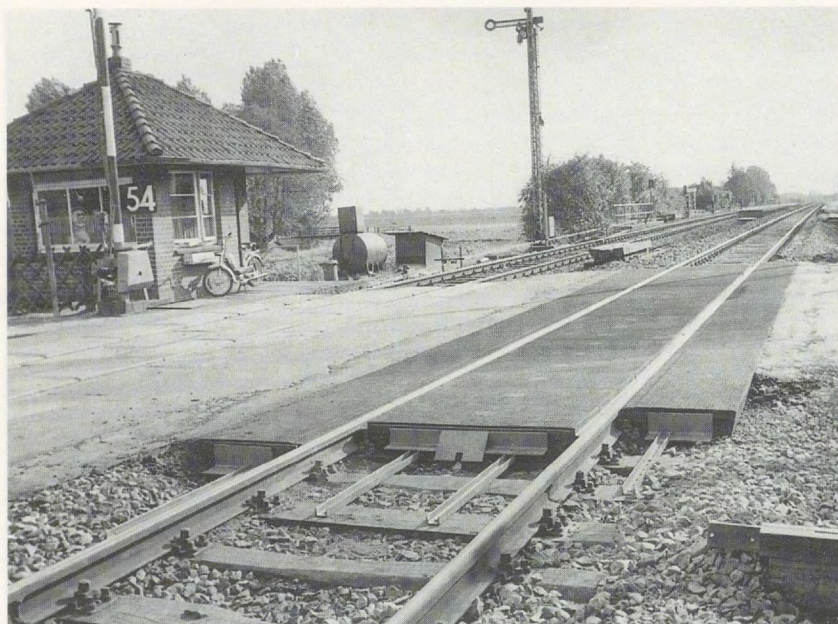
Als seit 1895 eine bestehende Lohgerberei an der Kremperau gegenüber dem Bahnhof zu den Kremper Lederwerken ausgebaut wurde, nahm der Güterumschlag am Kremper Bahnhof beträchtlich zu. Allein im August und September 1904 wurden hier 132 und 124 Güterwaggons be- und entladen. Das geschah auf einem Abstellgleis, das nach Ansicht des Besitzers der Lederwerke, H. Hallenstein, viel zu kurz war und dem zudem eine Kopframpe fehlte. Er forderte den Ausbau der Rangier- und Güterladegleise, was dann auch ziemlich rasch geschah. Die Anlagen wurden südlich des Bahnhofs in Richtung auf Krempe Dorf geschaffen. Die Zunahme des Güterverkehrs auf Bahnhof Krempe hatte allerdings für die Bürger der Stadt eine Schattenseite, denn oftmals mußten für langwierige Rangiermanöver die Schranken an der Bahnhofstraße lange geschlossen bleiben. Schon 1905 beschwerte sich der Kremper Bürgerverein bei der Bahndirektion über diesen Übelstand und schlug vor, einen Tunnel zu bauen. Das war nun allerdings bei dem Untergrund (der Bahnkörper lag auf dem alten Festungsgrabengelände!) nicht recht möglich und wurde deshalb von Seiten der Bahnverwaltung verworfen. Schon 1907 beklagte sich der Verein für Handel- und Gewerbetreibende in Krempe noch einmal nachdrücklich und brachte erneut die Tunnelidee vor. Die Bahn blieb hart — erst 2000-2003 ist im Rahmen der Kremper Ortsumgehung eine Überbrückung der Bahnstrecke erfolgt. Und heute gibt es schon lange keine Rangiertätigkeit mit Güterwaggons am Bahnhof mehr. Übrigens haben die Kremper Lederwerke niemals einen Antrag auf Anlage eines Anschlußgleises gestellt; sie hatten einfach eine ideale Lage zum Bahnhof und seinen Ladeeinrichtungen.

1910 erfolgte der Bau einer Kopframpe und mehrerer Viehbuchten an den Ladegleisen des Bahnhofs. Zu dessen Baulichkeiten gehörten zu dieser Zeit das Empfangsgebäude mit Warteräumen 1. und 2. Klasse (der späteren Bahnhofsgaststätte), dem Schalteraum für den Fahrkartenverkauf und der Bahnhofsvorsteher-Dienstwohnung. Der Abort lag nördlich des Bahnhofs in 20 m Entfernung nahe der Kremperau. Das Stellwerk Ks befand sich südlich des Bahnhofs und die Weichenstellerbude nahe der Schranke am Nordufer der Au. Die Güterverkehrseinrichtungen schlossen sich südlich dem Empfangsgebäude an; es waren zwei flache langgestreckte Schuppen mit Laderampen an beiden Seiten, dazu ein zweigeschossiger Schuppen. Die Ladestraßen waren mit Kopfsteinen gepflastert.

Erst nach dem Zweiten Weltkrieg geschah wieder einiges in baulicher Hinsicht, denn das Stellwerk Ks wurde niedergelegt, und hinfort mußten die Signale vom Empfangsgebäude aus bedient werden. Die Schranken an der Bahnhofstraße und am Königsweg wurden nun von dem kleinen Schrankenwärtergebäude am Übergang der Bahnhofstraße betätigt. Mit der Aufgabe und dem Abriß der Lederwerke 1975



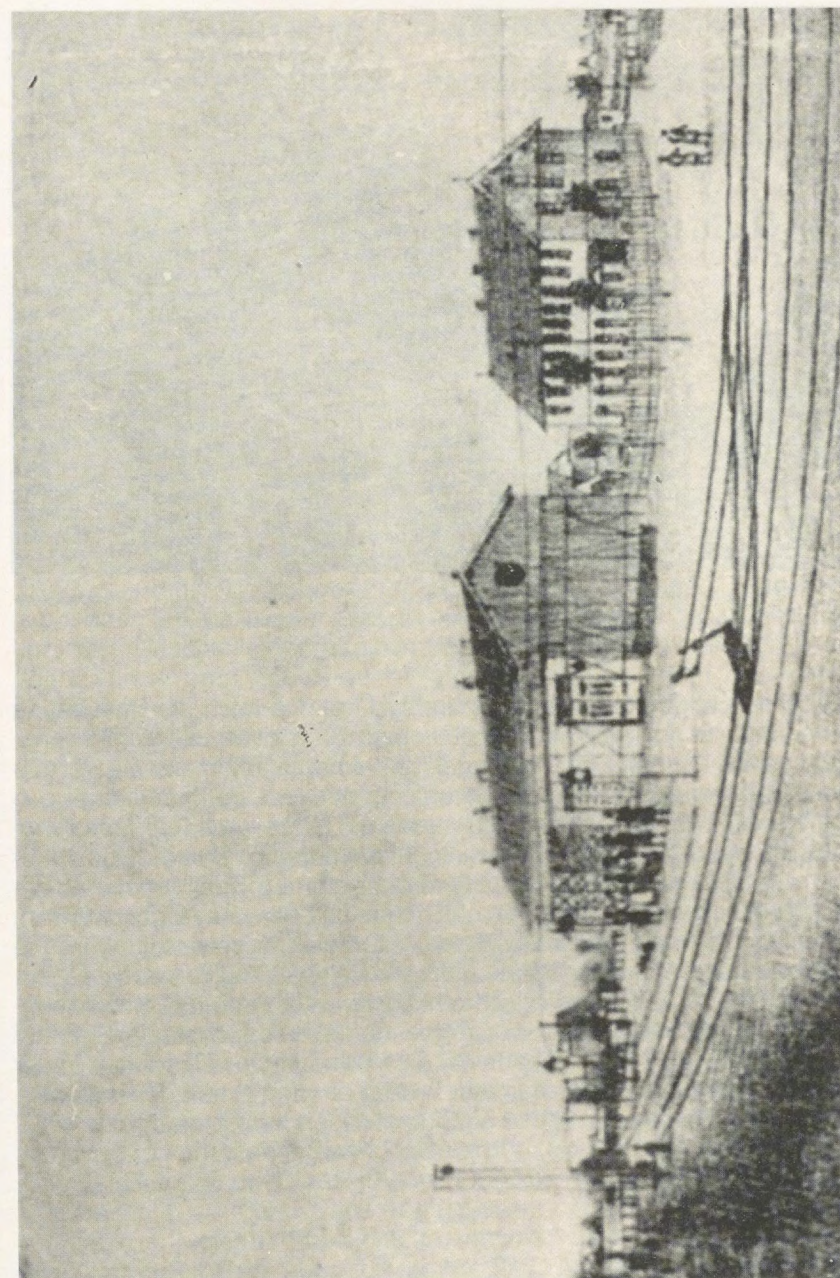
Die Eisenbahnstrecke Krempe-Itzehoe bei Krempe 1862. Im Vordergrund die Brücke über die Grevenkoper Außenwettem, links die Schmerlander Mühle



Der Bahnübergang an der Bahnhofstraße mit Schrankenwärterhäuschen 1988



Das neue Empfangsgebäude nach Entfernung des Güterschuppenanbaus 1988



Das erste Empfangsgebäude auf Bahnhof Krempe 1862



Die letzte Fahrt einer planmäßig eingesetzten Dampflokomotive auf der Strecke Westerland-Hamburg(-Altona) am 5. Juni 1988 — Halt am Kremper Bahnhof

fiel ein wichtiger Bahnkunde in Krempe fort. Da auch die Belieferung der Landwirtschaft mit Düngemitteln bzw. Baustoffen und der Abtransport landwirtschaftlicher Erzeugnisse immer stärker auf die Straße verlagert wurde, standen die Güterschuppen leer; immer seltener gab es Waggonen zu entladen. 1995 wurden die beiden Anbauten am Empfangsgebäude (Gepäck- und Kleingüterschuppen, Bahnhofsgaststätte) abgebrochen. 1998 war die Elektrifizierung der Strecke abgeschlossen. Der Fahrkartenverkauf, schon seit dem 29. August 1997 im Empfangsgebäude nur noch durch Automaten abgewickelt, wurde in einen modernen Informationspunkt nördlich des Gebäudes verlagert. Da die Schranken automatisch funktionieren, konnte das Schrankenwärtergebäude abgebrochen werden. Heute ist der Kremper Bahnhof ohne Personal. Sorgen gibt es bei den Kommunalpolitikern und in der Bevölkerung in Abständen immer wieder um den Erhalt der Haltestelle Krempe wegen des relativ geringen Reisendenaufkommens.

Horst Bahnhof

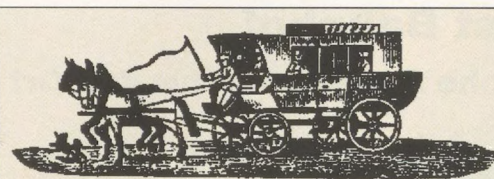
Seine wirtschaftliche Auswirkung für den Ort

Von
Werner Schlüter (Horst)

Bei der Planung der ersten Eisenbahnlinie von Altona nach Kiel, lag Horst nicht im Fokus der 1842 gegründeten „Altona – Kieler Eisenbahn – Gesellschaft“. Horst, oder genauer gesagt der Ortsteil Hackelshörn erhielt einen Bahnhof, weil sich die Linienführung zum Nachteil von Barmstedt mit einem Schwenk über Elmshorn veränderte. Elmshorn überzeugte mit seinen Standortvorteilen und einem größeren finanziellen Engagement gegenüber den Barmstedtern. Allerdings war es der Elmshorner Wirtschaft gar nicht recht, das so nahe ihrer Stadt schon ein weiterer Bahnhof gebaut werden sollte. Die Planer hatten dem Horst/Hackelshörner Bahnhof die Aufnahme des Reise- und Warenverkehrs aus Itzehoe und dem Nordwesten Holsteins zugeordnet und ließen sich von ihrem Vorhaben nicht mehr abbringen. Nur den Horstern kam man noch einmal entgegen, denn auch sie hatten Bedenken angemeldet. Die Einwohner des Ortes befürchteten Nachteile durch Landdurchschneidungen, hatten Sorge um Vieh und Pferde, aber auch Angst vor „schlechtem Gesindel“. Eigentlich war der Horster Haltepunkt beim Heidhof geplant. Nun wurde beschlossen, ihn 2 km vom Dorf entfernt nach Hackelshörn zu verlegen. Aus wirtschaftlicher Sicht haben die Horster sicherlich unklug gehandelt, doch sie waren damals in „guter Gesellschaft“, denn auch andere Orte wie z.B. Uetersen oder Kellinghusen wollten von der Bahn verschont bleiben. Wie zu allen Zeiten war der Fortschrittsglaube in den größeren Städten ausgeprägter als auf dem Land.

Bis zur Eröffnung des Bahnhofs im Jahre 1844 lebte Horst in erster Linie von Landwirtschaft, kleinen Handwerkern, Hökern, Krügern und den großen Ochsenmärkten, die seit 1720 zweimal im Jahr stattfanden. Zu diese Zeit wohnten in Horst um die 1300 Einwohner.

Nun stiegen der Verkehr zum und vom Bahnhof beträchtlich. War das Reisen früher eher Seltenheit - mancher Holsteiner hat in seinem Leben nie Hamburg kennen gelernt - begann jetzt eine Art Reisekrankheit. Dies war begründet in der kurzen Zeit, in der man sein Ziel erreichen konnte und in den geringeren Reisekosten. So brauchte man vor dem Bau der Bahn für die Strecke Altona – Kiel im Bauernwagen zwei Tage und bezahlte 10 Mark. Nach Fertigstellung der Chaussee 1831 kam man auf der gleichen Strecke schon nach 12 Stunden ans Ziel, für 12 Mark und 2 Schilling. Aber nun mit der Bahn fuhr man in 2 ½ Stunden für 2,50 Mark in der dritten Klasse von Altona nach Kiel.



Sobald die Eisen-
bahn eröffnet ist, fahre
ich mit meinem verdeck-
ten Federwagen jeden
Morgen von hier nach
Hackelshörn und des Nachmittags retour.
Itzehoe, den 23ten Juli 1844.
Joh. Fraun, Fuhrmann.

Anzeige im Itzehoer Wochenblatt 1844

Diese enormen Reisevorteile nutzten in der Zeit vom 19. September bis 2. November 1844 auch 5.445 Fahrgäste vom oder zum Horster Bahnhof. Diese kamen natürlich nicht alle aus dem Ort, sondern auch aus den umliegenden Dörfern und Städten. Fuhrleute richteten tägliche Verbindungen nach Horst u. a. von Krempe und Itzehoe ein.

So avancierte Horst sozusagen zum Vorortsbahnhof dieser beiden Städte, bis sie selbst 1857 ans Bahnnetz angeschlossen wurden. Eine Statistik aus dem Jahre 1847 verrät uns, wohin die Fahrgäste von Horst aus reisten. Gezählt wurden 25.380 Personen, von denen 12.092 (47,6%) nach Altona fuhren. Zweitwichtigster Zielort war Elmshorn mit 6.800 (26,8%) Reisenden. Dann folgten Rendsburg mit 9,2% und Kiel mit 4,4%. Etwa gleich viele Personen fuhren nach Neumünster (3,8%), Pinneberg (3,1%) und Tornesch (3,0). Nach Glückstadt (1,5%), Bordsesholm (0,4%) und Nortorf (0,2%) beförderte die Bahn nur noch insgesamt 523 Bahnfahrer.

Aber nicht nur der Reiseverkehr beflügelte den Horster Bahnhof, auch der Warenverkehr begann zu florieren. Schon im Dezember 1844 wurden für eine Million Pfund Handelswaren hier aus und eingeladen, die zum größten Teil vom oder zum Glückstädter Hafen gebracht wurden. Es erwies sich, dass die Rechnung der „Eisenbahn-Gesellschaft“ aufging, denn der Standort erfüllte seine geplante Aufgabe.

Wie in allen anderen Orten, die in diesen und den folgenden Jahren in Schleswig-Holstein an die Bahn angeschlossen wurden, wuchs das unmittelbare Umfeld des Bahnhofs zum Wirtschaftsfaktor. Es entstanden Empfangsgebäude, Güterschuppen, Viehboxen, Stellwerke und Dienstwohnungen für Eisenbahner, aber auch Handwerk, Handel und Gewerbe siedelte an der Bahn. Diese Entwicklung setzte auch in Horst ein.

Wenn man auf die unmittelbare Entwicklung der ersten Jahre des weit außerhalb des Dorfes liegenden Bahnhof schaut, sollte man bedenken, dass die Wege und Straßen zunächst noch unbefestigt

waren. Besonders vom Ortskern bis nach Hackelshörn war die Strecke oft eine einzige Wasserfläche und führte noch nicht direkt zum Bahnhof, sondern über den Heidhof. Selbst die Straße von Itzehoe nach Elmshorn war noch unbefestigt. Erst 1848, vier Jahre nach Bahnhofseröffnung, war der chausseeartige Ausbau dieser Strecke fertiggestellt. Auch die Horster wurden von den Fuhrleuten gedrängt aktiv zu werden, und so kam es 1852 zum gepflasterten Ausbau der Straße zum Bahnhof.

König Christian VIII. Ostseebahn.

Abfahrtstunden bis zum 14. September 1844.

I. Von Altona nach Kiel.

Von Altona Pinneberg Tornesch Elmshorn Horst Wrist Neumünster Bordsesholm
8 Uhr Morgens 8: 8: 9 9 9: 10: 10: Uhr.

II. Von Kiel nach Altona.

Von Kiel Bordsesholm Neumünster Wrist Horst Elmshorn Tornesch Pinneberg
2: Uhr Nachm. 2: 3: 3: 4: 4: 4: 5 Uhr.

Fahrplan von 1844 (Original im Industriemuseum Elmshorn)

Langsam entwickelte sich nun an dieser Pflasterstraße die neue innerörtliche Wirtschaftstangente. Standen um 1854 an diesem ehemaligen Sandweg nur 8 Häuser oder Katen, konnte die heutige Bahnhofstraße einige Jahrzehnte später eine geschlossene Bebauung bis zum Heidhof aufweisen.

Alle Straßen, die in den Orten Schleswig Holsteins zum Bahnhof führten, erlebten eine ähnliche Bebauung. Überall entstanden Kohlen-, Land- und Baustoffhandel, Handwerk, Meiereien, Fabriken, Einzelhandel, Post, Villen und Beamtenwohnungen. Die Bahnhofstraßen wurden zu Top-Adressen, so auch in Horst.

Somit wurden die Straßen „am Bahnhof“ und „Bahnhofstraße“ zum ersten geschlossenen Horster Gewerbegebiet. Von den neuerbauten Häusern wurden etwas über 70% im Laufe ihres Bestehens gewerblich oder als Arztpraxen genutzt.

Eine Gründungswelle mit dem Jahre 1844 setzte allerdings nicht gleich ein. Nur ein Getreidehandel und eine Gaststätte begannen zeitgleich mit dem Bahnhof in Hackelshörn.

Das Wirtschaftsleben von Horst entwickelte sich nur langsam. Von 1850 bis 1950, also in hundert Jahren, siedelten sich kleinere Handwerker, Höker, Dienstleister, Einzelhandelsgeschäfte, Fabriken etc., insgesamt 50 Betriebe, in dieser innerörtlichen Tangente an. Sie entwickelten sich unterschiedlich und bestanden zum Teil nur ein paar Jahre, aber viele hatten eine Lebensdauer von zwei und drei Inhaber-generationen, vier Betriebe sogar fünf Generationen. Nur sehr wenige haben die Wirren der letzten 1½ Jahrhunderte überstanden und sind noch immer an ihrem angestammten Platz zu finden.

Einige Betriebe, die schon recht früh in ihrer Entwicklung auf mitarbeitende Arbeitskräfte angewiesen waren, entwickelten sich nachhaltig.

Da ist zunächst die Getreidehandlung (1844 – 1911) von Peter Schlüter am Bahnhof zu nennen, die einen sehr großen Umfang annahm. 18 Jahre später gründete Schlüter zu seinem Handelsgeschäft noch eine Ziegelei (1862 – 1919), die in ihrer 57 jährigen Geschichte einige Bedeutung erreichte. Sie entwickelte sich von einer Handziegelei zu einer Dampfziegelei mit Maschinenbetrieb. Viele Menschen fanden bei Schlüter Arbeit, auch Fachkräfte sogenannte Ziegler aus dem Raum Lippe – Detmold.



Nachdem der Sohn von Peter Schlüter um 1911 seine geschäftlichen Aktivitäten nach Altona verlegte, entstand in dem stattlichen Geschäftshaus mit eigenem Bahnanschluss eine Dampfmaschine, die Peter Fock betrieb. Neun Jahre später eröffnete Erich Balewski hier die „Holsteinische Metallfabrik“ (1920 – 1963), die Erwin Mebus ausbaute und weiterentwickelte. Aluminiumartikel, z.B. Kochtöpfe, Bratpfannen, Siebe, Schüsseln, Wasserkessel, Kaffeekannen, Kuchenformen, Milchkannen, Schöpfkellen, Wassereimer und vieles mehr, wurden hier aus Aluminiumtafeln mit Hilfe von Maschinen herausgedrückt. Mebus war Erfinder des Entsafters, eines Haushaltsgeräts, das in keiner Küche fehlen durfte. Der Betrieb beschäftigte durchschnittlich 8 bis 10 Frauen und Männer.

Zum größten Arbeitgeber am Ort wuchs beständig die 1864 gegründete Spinnerei von Hermann Ottens. Er hatte 1856 mit dem Handel von Wollgarnen begonnen und konnte 8 Jahre später die erste

HOLSTEINISCHE METALLWARENFABRIK

ERWIN MEBUS

Inhaber: Horst Jensen

Tel. Horst 260 / Postscheckkonto: Hamburg 84700 — Bankkonten: Spar- und Darlehnskasse zu Horst / Spar- und Leihkasse Horst/Holst.

handgedrehte Spinnmaschine an seinem Elternhaus in Gang setzen. 1872 baute er gegenüber an der Bahnhofstraße das erste Fabrikgebäude und betrieb seine Maschinen nun mit Dampfkraft. Im Laufe der Zeit kamen dann eine Fabrikation von Kammgarnen, eine Färberei, eine Strumpfwirkerei, sowie in Elmshorn eine Strumpfstickerei hinzu.



Noch zwei weitere Spinnereien mit Dampfkraft gab es an der Bahnhofstraße, die der Fam. Steenbock.

Die in Horst aufgestellten Dampfmaschinen fertigte Wilhelm Bracklow (1871 – 1911), der zunächst mit einer Schlosserei in der Bahnhofstraße begann. Er erweiterte den Betrieb um eine Eisengießerei und die Fertigung von Dezimalwaagen. In vielen Schleswig-Holsteinischen Häfen waren diese Bracklowschen Waagen noch bis in die 30er Jahre des letzten Jahrhunderts anzutreffen. Bracklow war ein kleiner Erfinder und erhielt ein Patent für einen Dampfmaschinen-Regulator. Als Anerkennung seiner Leistungen konnte er auf Kosten der Gemeinde die Industrieausstellung in Wien besuchen. Bracklow beschäftigte einige Gesellen und bildete viele Lehrlinge aus.

Noch ein weiterer Betrieb für Waagenbau und Schlosserei entstand in der Bahnhofstraße. 1907 begann hier Ernst Steenbock zunächst in bescheidenen Verhältnissen mit dem Bau von Dezimalwaagen. Er vergrößerte seine Werkstatträume und konnte schon bald Viehwaagen in größeren Mengen herstellen. Ernst Steenbock beschäftigte mehrere Gesellen und Lehrlinge. Um 1927 entwickelte er eine vollautomatische Neigungszeigerwaage und später die ersten Fahrzeugwaagen. Die Fa. Ernst Steenbock & Sohn expandierte auch in den nächsten beiden Generationen erheblich. Noch heute steht sie am angestammten Platz.



Auf Mitarbeiter waren ebenso die Baumschulen angewiesen, die auf den Geestböden entlang der neuen Bahnlinie besonders im Kreis Pinneberg entstanden. Auch in Horst gab es ähnlich gute Voraussetzungen und so entstand die Baumschule von Johann Friedrich Schuld 1850, die er 1883 an die Bahnhofstraße verlegte. 1918 kaufte Wilhelm Sievers, der die von seinem Vater, Simon Sievers, 1883 gründete Baumschule übernommen hatte, diesen Betrieb. Wilhelm Sievers beschäftigte zwei Obergärtner, einen ersten Gehilfen, 10 Gehilfen, 5 Auszubildende, 12 – 15 Frauen, 8 – 12 Arbeiter und 3 Kutscher. Sein Sohn Wilfried übernahm den Betrieb, konnte ihn erfolgreich weiterführen und engagierte sich im Landesverband des Bundes deutscher Baumschulen, dessen Vorsitzender er ein Jahrzehnt war.

Am Bahnhof selbst befinden sich zwei weitere Baumschulen, die eine von Klaus Kölln seit 1950, die heute in den Händen von seinem Sohn Klaus-Peter liegt. Bei Köllns werden Gehölze für den Großhandel kultiviert. Die zweite Baumschule ist die von Steffen Kröger, der 1923 mit 5 ha Land begann. Sein Sohn Günther konnte den Betrieb vergrößern und zu einer Markenbaumschule qualifizieren. Die drei genannten Baumschulen bestehen noch heute.

Am Bahnhof betrieb Peter Piening eine Torfstreu fabrik (1880 – ca. 1910), anschließend wurde hier von Jacobs während des 1. Weltkriegs eine Muschelkalkmühle eingerichtet, deren Erzeugnisse die Bauern als Dünger nutzten.

Durch Erfindung der Zentrifugen konnte die Verarbeitung und Haltbarmachung von Milch erleichtert werden. Es war nun ein leichtes immer mehr Milch, Quark, Magermilch und Käse zu verarbeiten. Überall im Lande entstanden nun Meiereien. Auch die Horster Bauern entschlossen sich zum Bau von gleich zwei Meiereien. Die erste wurde 1891 in der Bahnhofstasse gegründet und hat sich durch stete Weiterentwicklung und Qualitätsverbesserung bis heute am Markt erfolgreich gehalten. Die zweite Meierei wurde am Bahnhof (1894 – 1947) errichtet, ihr wurde eine Schrotmühle angeschlossen. 1913 kaufte Hermann Lohse den Betrieb, um ihn als Privatmeierei zu betreiben.

Nach dem zweiten Weltkrieg kam Rudolf Finke nach Horst und gründete zunächst im Saal des Gasthauses „Zur Erholung“ dem späteren „Dorfkrug“ seine Horster Wäschefabrik (1948 – 1978). Ab 1951 konnte er an der Bahnhofstraße ein Grundstück erwerben und hier einen 300 qm großen Fabrikationsraum erstellen. Nun stellten 30 Mitarbeiter und weitere 20 Mitarbeiter in Heimarbeit in erster Linie Kinderkleider her. Finke hatte einen weiten Kundenstamm und belieferte auch Versandhäuser. Einer seiner größten Aufträge war der des Innenministeriums, für das er 10.000 Kinder-Nachthemden für Katastrophenfälle anfertigte.

Da die Holzbestände in Schleswig-Holstein zurück gingen, versprach sich Hinrich Schlüter mit dem Holzhandel (1854–1870) ein lohnendes Geschäft. Er führte seinen Betrieb am Bahnhof und schloss ihm eine Dampfsägemühle und eine Flachsrösterei an.

Das Lohndrusch – Unternehmen Johannes Harder (1875 - 1998), gegründet von Martin Behnke, siedelte 1912 von Heisterende an die Bahnhofstraße und konnte in Spitzenzeiten bis zu 30 Aushilfskräfte beschäftigen. Dreschmaschinen, Buschhacker, Grabenreinigungsmaschinen und 1955 der erste Horster Mäh-drescher kamen bei Harder zum Einsatz. Anneliese Harder erweiterte den Betrieb um eine Lohnbrütereie.

Im ersten sogenannten Horster Gewerbegebiet entwickelte sich auch das Handwerk.

Der erste Handwerker, der sich in der Bahnhofstraße ein Haus mit einer Tischlerwerkstatt baute, war 1853 Peter Schlüter. Er profitierte von dem aufstrebenden Ort und konnte schon bald zwei Gesellen beschäftigen. Er nutzte, allerdings auf kurioser Weise, die junge Bahn zum Holztransport. Sein in Elmshorn gekauftes Holz legte er auf die Puffer des letzten Waggons und warf es vor Hackelshörn den Bahndamm herunter. Im Laufe der Zeit kamen eine Zimmerei, Holzsägerei und ein Holzhandel hinzu. Unter seinem Sohn, seinen Enkeln und Urenkeln konnte sich der Betreib zu einem traditionellen Holzbaugeschäft entwickeln. Nicht nur aus Horst sondern auch aus einem großen Teil Schleswig – Holsteins und Hamburg kamen die Aufträge.

P. Schlüter
(Inhaber: Emil und Paul Schlüter)
HORST i. HOLST.
Baugeschäft, Holzhandlung
und Schneidemühle
Mechanische Bau- und Möbeltischlerei
Architektur-Büro
Gegründet 1850
Bankkonto: Westholsteinische Bank
Spar- und Darlehnskasse zu Horst
Spar- und Leihkasse Horst
Fernsprecher Nr. 53

Eine weitere Tischlerei (1890 – 2001) gründete Johs. Schuld, ein talentierter Handwerker. Der spätere Inhaber dieses Handwerksbetriebs Bernhard Kluck war der Begründer des heutigen Bestattungsunternehmens Kluck.

An der Ecke Bahnhofstraße/Heisterender Weg entstand die Tischlerei mit Möbelhandlung und Polsterei (1911 – 1971) von Ludwig Böhrs, die während des 2. Weltkriegs eine Knopffabrikation beherbergte. Günter Dibbern übernahm das Haus, betrieb als Raumausstattermeister dort wieder eine Möbelhandlung.

Otto Nöhren gründete seine Klempnerei 1907 in der Bahnhofstraße, nachdem er zunächst im Betrieb seines Vaters Julius (gegr. 1883 in der Schulstraße) mitgearbeitet hatte. Mit der Versorgung des Ortes von Überlandstrom führte Otto Nöhren auch Elektroinstallationen aus. Später kamen die Ausführungen von Gas- und Wasseranschlüssen, sanitären Anlagen und Heizungsbau hinzu. Noch heute finden wir die Fa. Otto Nöhren & Sohn in der dritten Generation am angestammten Platz, an dem die jeweiligen Ehefrauen einen Einzelhandel führten.



Da das Bauen von Häusern sich veränderte, vom Fachwerk zur Ziegelwand, entwickelten sich zusehends Maurerbetriebe, in Horst war es die Fa. Johs. Schmidt (1870 – 1939), die unter anderem das zweite Postgebäude baute, in dem heute die „Horster Stuben“ residieren.

Zu einer prosperierenden Landgemeinde gehören natürlich auch die Schmieden. Jeder Landwirt brauchte Spaten, Forken, Dreschflegel, Pflüge, Eggen, Sämaschinen und Dreschmaschinen. In der Bahnhofstraße fertigte alle diese Dinge die Schmiede von Claus Harder, die 1877 gegründet wurde, an seine Söhne Hermann und Martin übergang und noch heute in der ehemaligen Werkstatt von Wilhelm Bracklow besteht. Eng verbunden mit den Schmieden waren die Stellmacher. Friedrich Meyer hatte seine Stellmacherei (1902-1947) in der Bahnhofstraße und Heinrich Scheppmann (1912-1963) in der angrenzenden Poststraße. Sie fertigten z.B. Bretterwagen, Schottschekarren, Schubkarren und Handwagen, aber auch Torfformen zum Torfbacken.

Auf dem Eckgrundstück zwischen Bahnhofstraße/Heisterender Weg stand das Haus vom Maler Timm Otto Schuld (1883 – 1967). Er konnte in der wärmeren Jahreszeit bis zu vier Gesellen beschäftigen. Auch in den Wintermonaten hatte er mit dem Lackieren der Dezimalwaagen von Bracklow genügend zu tun. Sein Schwiegersohn Rudolf Balke übernahm die Malerwerkstatt.

Auf Grund der geringeren Vorratshaltung der so genannten kleineren Leute, ihnen fehlten die nötigen Mittel, konnten die Bäckereien und Schlachtereien eine wahre Blütezeit erleben. In Schleswig – Holstein stieg der Anteil der Bäckereien in den Jahren von 1860 – 1907 um 160%, der der Schlachtereien in der gleichen Zeit um 59%. So entstanden auch an der Bahnhofstraße gleich zwei Bäckereien, die von Böde 1873 (heute Ritscher) und die Bäckerei Schröder (1908 – 1977). Über 94 Jahre hielt sich die von Hermann Stolz gegründete und von Heinrich Blöcker übernommene Schlachtereier (1889 – 1982/83) am Bahnhof.

Der Ort wurde auch ein günstiger Standort für Schuster. In der Bahnhofstraße baute sich Paul Meyn (1894 - 1968) ein stattliches Haus und betrieb hier seine Schusterwerkstatt. Sein Sohn Johannes eröffnete zudem ein Schuhgeschäft. Der Enkel Paul stieg in den Handwerksbetrieb ein, entschloss sich dann aber zu einem Berufswechsel. In der gleichen Straße hatte auch Jacob Diekmann seine Schusterbude, in der Schuhe repariert wurden. In einem der beiden Häuser an der Bahnhofstraße, die „Türkei“ genannt werden, hatte Hans Schlüter von 1922 bis nach dem zweiten Weltkrieg seine Schusterwerkstatt.

Mit Leder arbeitete auch Hermann Brand seit 1910 am Bahnhof, er war Sattler. Er zog später in sein eigenes Haus in die Poststraße.

Fünf Jahre gab es eine Handweberei in der Bahnhofstraße. Von 1947 bis 1952 stellte Christel Harder mit 23 Mitarbeiterinnen an den Webstühlen handgewebte Stoffe her, die in der ganzen jungen Bundesrepublik verkauft wurden.

Der einzige Schneider (1949 – 1974) in der Bahnhofstraße war Kurt Boy, er arbeitete als Vertragsschneider vorwiegend für die Bundeswehr und belieferte die Luftwaffenstandorte Pinneberg und Appen.

Zum Handwerk gehörten auch die Putzmacher, die sich mit dem herstellen von Hüten beschäftigten. In Horst fertigte seit 1865 Anna Köhnke Damenhüte an, dann ihre Tochter Anna Diekmann und danach deren Tochter Greta Stolzenberg. Greta Stolzenberg hatte ihr kleines Geschäft mit einem Arbeitsraum in der Bahnhofstraße.

Auch für Uhrmacher wurde der Ort interessant. Maximilian Schröder (1905 – 1975) kam 1905 nach Horst und kaufte sich 1908 ein Haus in der Bahnhofstraße. Er ging nicht nur seinem Handwerk nach, sondern verkaufte auch Uhren, Schmuck, Silberwaren, Leuchter

und Bestecke. Um diese Zeit gab es noch einen weiteren Uhrmacher, Diedrich Ehlers, zwei Häuser nebenan. Als er verstarb, baute sich sein Gehilfe Jürgen Rohwedder ein Haus in der Bahnhofstraße und eröffnete eine Werkstatt mit angeschlossenem Uhrenhandel (1912 – 1914). Leider fiel er im ersten Weltkrieg. Seine Frau betrieb dann hier eine Weißnäherei, bis die Sparleika einzog. Mit Günter Villwock erhielt das Haus seine eigentliche Bestimmung zurück, er führte dort seine Uhrmacherwerkstatt (1958 – 1996) mit Einzelhandelsgeschäft für Gold- und Silberwaren.

Ein Herrenfriseurgeschäft (1914 – 1979) betrieb im Haus der Gastwirtschaft „Zur Erholung“ Ernst Kruse, das von Herrn Dette und später von Gustav David weitergeführt wurde. Ebenfalls in der Bahnhofstraße war Hermann Etzen (1939 – 1971) als Herrenfriseur tätig. Alfred Christel eröffnete (1948 – 1990) einen Friseursalon im Hause seines Schwiegervaters, dem Schuster Johannes Meyn. 1953 verlegte er den Betrieb in die Bahnhofstraße Nr. 17.

Reichhaltig entwickelte sich auch der Einzelhandel in der Bahnhofstraße und am Bahnhof. Von der Hökerei bis zum großen Kaufmannsladen war das Angebot einstmals groß. Hökerei wurde in der Gastwirtschaft „Zur Erholung“ betrieben. Die Ehefrau vom Malermeister Schuldt eröffnete einen Hökerladen (1883 – 1967) in ihrem Haus, der von ihrer Tochter weitergeführt wurde. Fam. Schuld betrieb auf ihrem Grundstück auch eine Räucherkatze.

Einen Handel mit Obst und Gemüse betrieb Anna Dieckmann in der Bahnhofstraße, die ihre Ware mit Pferd und Wagen ausfuhr. Hedwig Beuchling gründete zwei Jahre nach ihrer Flucht aus dem Ostseebad Kolberg/Pommern, wo sie zwei Obst- und Gemüsegeschäfte führte, ihr Geschäft (1947 – 1979) in der Bahnhofstraße. Am Bahnhof unterhielt Frau Böge seit Anfang der 20er Jahre einen Eierhandel. Sie verkaufte ihre Ware vorwiegend in Hamburg und nutzte in den ersten Jahren die günstige Bahnverbindung dorthin. Ein Textilhaus eröffnete in der Bahnhofstraße 1871 Heinrich Harder, das von seinem Sohn Siegfried weitergeführt und erheblich vergrößert wurde. 1990 übernahm Rosemarie Ahrens das Geschäft. Helene Nöhren begann vor dem ersten Weltkrieg in der Bahnhofstraße mit einem Lampen-, Elektroartikel- sowie Haushaltwarengeschäft (1909 – 1998), das dann von ihrer Schwiegertochter, Anne Kathrin, um Glas- und Porzellanwaren sowie Geschenkartikel und Spielwaren entscheidend erweitert wurde. Ihre Schwiegertochter, Angelika, vergrößerte die Verkaufsräume wie auch das Sortiment. Geschenktische für Hochzeiten, Jubiläen und Konfirmationen, Kochvorführungen und Ausstellungen wie „Der gedeckte Tisch“ waren Markenzeichen des Hauses. Zum größten Geschäft mit Eisen- und Hausaltwaren, sowie Lebensmittel (1873 – 1968) entwickelte sich das Geschäft von Jacob Christopher Soltau.



Er hatte zunächst ein Eisenwarengeschäft gegründet und es zwei Jahre später um Kurzwaren und Zigarren erweitert. 1888 wurde die Haupttätigkeit nach Altona verlegt. 1898 übernahm Johannes Voss das Geschäft und baute sich 1912 nebenan ein modernes Wohn- und Geschäftshaus. Nun erweiterte er das Angebot beträchtlich um Kolonialwaren und Haushaltswaren. Am Bahnhof unterhielt Wulf 1900 eine Filiale für Gemischtwaren, die dann mit dem Bau des Geschäftshauses von Johannes Jarren geschlossen wurde. Johannes Jarren (1908 – 1976) handelte mit Kolonialwaren, Gewürzen, Schreibwaren, Spielzeug, Kurzwaren, Tabakwaren und vielem mehr. Der Drogist Bruno Harder übernahm später das Geschäft, ergänzte es mit einer Farben- und Schädlingsbekämpfungsmittelabteilung. 1950 schloss er sich der SPAR Handelskette an, nachdem er sich eine Überlandtour aufgebaut hatte. Bruno Harder führte sein Geschäft 41 Jahre.



Nicht direkt zum Einzelhandel gehört die Kohlenhandlung und Essigbrauerei (1900 – 1953) von Heinrich Schüder in der Bahnhofstraße. Schüder hatte den Essighandel begonnen, als die Gebr. Kahlke an der heutigen Jahnstraße diesen aufgaben.

Nachdem Martin Mohrdiek sich 1883 ein Wohnhaus mit Stallungen am Bahnhof baute, ging er hier dem Viehhandel (1883 – 1950) nach.

Sein Sohn Adolf übernahm das Geschäft und baute das Haus grundlegend um. In der neuerrichteten Durchfahrt entstand eine Vieh- und Brückenwaage (1908 – 1972/73), die stark frequentiert wurde. Adolf Mohrdiek verlegte 1919 sein Geschäft, nun erweitert um den Pferdehandel, in das ehemalige Schlütersche Haus hinter der Bahn.

Begünstigt durch den Bahnbau und die Zunahme des Gewerbes konnten sich auch einige Fuhrbetriebe über Jahre in Horst halten. In der Bahnhofstraße waren es zwei, zum einen Friedrich Muhs (ab 1893) und Ludwig Wulf (ab 1934). Am Bahnhof unterhielt ab 1926 Claus Schmidt ein kleines Fuhrwesen. Sie fuhren Stückgut, Kohle, Dünger und vieles mehr, was mit der Bahn angeliefert wurde, in den Ort zu dem jeweiligen Adressaten.

Die Bahnhofstraße entwickelte sich nicht nur für Handwerk, Handel und Gewerbe zu einem guten Standort, auch Ärzte eröffneten in dieser Straße ihre Praxen. Die erste Praxis hier war die von Dr. Kroß, der 1878 nach Horst kam. Er kaufte sich ein Grundstück vom Gastwirt Evers, errichtete hier 1901 ein neues Haus, in dem nach ihm Dr. Brandt, Dr. Bredahl sen., Dr. Bredahl jun. und Dr. Klötzing praktizierten. Dr. Klötzing verlegte die Praxis 2000 in das neue Ärztehaus in der gleichen Straße. Dr. Hartmann (1896 – 1932) praktizierte in seinem Haus an der Wegespinne Bahnhofstraße/Horstheider Weg. Der Dentist Wilhelm Bleich verlegte seine Praxis, die er seit 1922 in der Schulstraße hatte, in das erste Postgebäude an der Bahnhofstraße. Wilhelm Bleich unterhielt einige Jahre auch eine sogenannte Zweigstelle in Kollmar. Im gleichen Haus praktizierte dann auch sein Sohn Friedrich Bleich, der ständig seine Praxis auf dem neusten technischen Stand hielt. Die Zahnarztpraxis ging dann über an Dr. Christian Drenske, der mit seinem Partner Dr. Frank Böttger 2000 in das Ärztehaus umzog.

Auch acht Gaststätten gab es in den genannten Straßen, von denen nur eine ausschließlich Haupterwerb für die jeweiligen Betreiber war. Diese war die Bahnhofswirtschaft im Bahnhofsgebäude (1870 – 1987), deren Pächter Ida Hansen, dann Schnau und Sauer waren. Die ältesten Gaststätten lagen in dem vorderen Teil der Bahnhofstraße und hatten seit 1838 ihre offizielle Schankkonzession, also schon sechs Jahre vor Eröffnung des Bahnhofs. Zwei von ihnen hatten nur eine kurze Lebensdauer, es waren die Wirtschaften von Christopher Schmidt im heutigen Haus der Fa. Nöhren und die von Otto Kühl im späteren Haus der Fam. Schuldt/Balke. Die längste Tradition nach dem „Kirchspielkrug“ am Markt kann das heutige „Stadt Hamburg“ aufweisen, heute das größte Haus am Platz. Früher war es verbunden mit einer Bäckerei und einer 8,7 ha. großen Landwirtschaft. Es ging von der Fam. Mohr an Markus Boje, dann an Heinrich, Hermann und Hans Evers. Jetzt gehört es den Brüdern

Klaus und Jürgen Sommer und wird von Joachim Gnewuch bewirtschaftet. Die Wirtschaft an die sich noch heute viele Horster unter dem Namen „Dorfkrug“ erinnern, stand am Platz des heutigen Ärztehaus. Christopher Wagner betrieb 1855 neben seiner Wirtschaft hier eine Viehspedition und baute ein neues Haus mit großem Saal. Unter Wilhelm Hüttmann erhielt das Haus 1885 den Namen „Zur Erholung“ und wurde zum beliebten Treffpunkt der Horster Handwerker und Kaufleute. Später ging es in die Hände von Ernst Kruse, deren Witwe Stiene noch heute vielen Horstern ein Begriff ist. Nach langem Leerstand wurde das Haus 1998 abgerissen und im Jahre 2000 entstand an dieser Stelle ein Ärztehaus. Gleich daneben hatte Griebel eine Wirtschaft, die 1893 von Adolf Muhs übernommen wurde und zunächst den Namen „Feuerwehrhalle“ trug und später in „Zur Horster Höh“ umbenannt wurde. Fam. Muhs betrieb nebenbei Landwirtschaft und ein schon oben erwähntes Fuhrunternehmen.

Am Bahnhof ist die erste Gastwirtschaft verbunden mit einer Fahrkartenausgabe im Hause von Lüdemann (1844 – 1928) unter dem Namen „Harzhöhe“. Im ersten Bahnhofsgebäude (nach 1844 – 1870) gab es auch eine Gastwirtschaft, die mit Neubau des zweiten Bahnhofsgebäudes einging. Der jüngste Gasthof „Horst-Bahnhof“ (1908 – 1960) wurde von dem Viehhändler Adolf Mohrdiek eröffnet. Gaststube und Clubraum waren lange Jahre Treffpunkt von Bauern, Viehhändler, Arbeiter der Ziegelei und den Horster Jägern.

Abgesehen von den beschriebenen Straßen „am Bahnhof“ und der „Bahnhofstraße“ gab es natürlich auch an der alten Hauptstraße des Ortes noch weitere Neugründungen von Handwerk, Handel und Gewerbe. Nur wie in dieser aufgezeigten Dichte hat sie dort nicht mehr stadtgefunden. Wenn auch die beschriebene wirtschaftliche Entwicklung des Ortes zunächst beeindruckend ist, konnte Horst mit dem kraftvollen Fortschritt von Elmshorn nicht mithalten. Die Bedenken der Elmshorner Wirtschaft gegenüber des Horster Bahnhofs waren unbegründet, denn Elmshorn's Standortvorteile waren einfach zu groß. Elmshorn hatte den Krückauhafen und damit Anschluss an die Elbe bis nach Hamburg. Schon 1845 erhielt dieser Flecken den Bahnknotenpunkt der Marschenbahn, die zunächst nach Glückstadt, 1857 bis Itzehoe und bis 1887 über Meldorf, Heide, Husum, Torndorn bis Ribe ausgebaut wurde. Vergessen darf man auch nicht, dass Elmshorn 1844 schon 67 größere Betriebe mit erheblichem Arbeitskräftebedarf aufzeigen konnte. Wuchs Horst in den Jahren von 1844 bis 1864, also in zwanzig Jahren, lediglich um 7 Neugründungen mit einer sehr geringen Anzahl von Mitarbeitern. Konnte Elmshorn 1854 schon 82 und 1864 sogar 252 Betriebe mit erheblichen Arbeitsplätzen aufwarten.



Stellwerk mit Bahnhofsgebäude 1934

Neben Elmshorn war auch Horst für kurze Zeit als Knotenpunkt der Marschenbahn in betracht gezogen worden. Wie sich dann der Ort entwickelt hätte steht auf einem anderen Blatt und ist aus heutiger Sicht rein spekulativ.

Fakt ist, dass Horst mit der Eröffnung des Haltepunkts und des späteren Bahnhofs der Ostseebahn von Altona nach Kiel eine entscheidende Entwicklung erlebte. Hatte 1840 der Ort 2097 Einwohner, stieg sie im Verlauf von 75 Jahren um 27% auf 2663, also um fast 1/3. 1845 fanden 125 Menschen als Tagelöhner und Handarbeiter Beschäftigung in Horst, nur allmählich stieg die Zahl in 80 Jahren um 100% auf 250 Arbeiter.

Selbstverständlich machte auch an unserem Ort die weitere Technisierung nicht halt. In den 1930er Jahren schritt der Straßenbau voran und der Lastkraftwagen wurde zusehends eine Konkurrenz der Bahn. Nun begann mit dem Jahre 1937 die Stilllegung von Bahnstrecken in Schleswig-Holstein, wobei zunächst die Kleinbahnen betroffen waren. Kurz unterbrochen durch die Nachkriegsjahre, in der die Bahn noch einmal eine positive Entwicklung erfuhr, wurde zunächst beim Güterverkehr der LKW ein immer größerer Mitbewerber, da er erheblich flexibler sein konnte. Als dann in den 1960er Jahren der Individualverkehr immer stärker wurde, reagierte man aus wirtschaftlichen Gründen mit weiteren Bahnhofsschließungen. Der Horster Bahnhof wurde zunächst nur noch ein Haltepunkt wie in seinen Gründerjahren. Dann mit Beginn des Sommerfahrplans 1987 wurde der Reiseverkehr eingestellt und auf Busverkehr umgestellt. 1988 gab es auch keine Stückgut Zu- oder Entladung mehr. Mit dem



Bahnhofsgelände mit Güterabfertigung 1934

Abbau der letzten Weichen 1990 war der Bahnhof im Sinne der Vorschrift nach 146 Jahren kein Bahnhof mehr.

Während im Sommer 2003 dieser Artikel über den ehemaligen Horster Bahnhof und seine wirtschaftlichen Auswirkungen für den Ort verfasst wird, beginnen im Horster Ortsteil Horstheide die Arbeiten für einen neuen Haltepunkt. Schon ab dem 14. Dezember, wenn dieses Jahrbuch erscheint, können die Reisenden auf der Strecke Altona – Kiel an einem Bahnsteig mit dem Namen „Horst“ wieder aus- oder einsteigen. Welche Auswirkungen dieser neue Bahnanschluss auf den Ort Horst in Holstein haben wird, ist zur Zeit noch vollkommen ungewiss.

Quellen:

- Brockstedt, Jürgen: Studien zur Wirtschafts- und Sozialgeschichte Schleswig-Holsteins, Band 5, Neumünster 1983
- Diederichs: Schleswig-Holsteins Weg ins Industriezeitalter, Hamburg 1986
- Frohriep, Monika: Ins Rollen gebracht, Heide 1990
- Gemeinde Horst in Holstein: Horst in Holstein einst und jetzt, Band II. Itzehoe 1882
- Juhl, Detlef: Horst in Holstein, einst und jetzt. Horst 1931
- Lichte, Ernst-Günter: Mit Dampf und Diesel, Lübeck 1979
- Marquardt, Jürgen: Alte Zeiten werden wach, Horst 1995
- Stadt Elmshorn: Beiträge zur Elmshorner Geschichte, Band 7, Elmshorn 1993
- Staisch, Erich: Der Zug nach Norden, Hamburg 1994
- Bilder: Ortsarchiv Horst

Historische Postkarten aus dem „Gemeinsamen Archiv des Kreises Steinburg und der Stadt Itzehoe“



Bahnhof Wrist, ca. 1900



Bahnhof Heiligenstedten, ca. 1900

Eisenbahnunglück in Horst

Von
Albert Ramm (Horst)

Am 29. Juni 1995 ereignete sich gegen 0.46 Uhr auf der zweigleisigen Hauptstrecke Hamburg – Kiel in der Nähe des Bahnhofs Horst bei Kilometer 38.130 ein schweres Zugunglück. Ein Regionalzug aus Richtung Neumünster war mit einer Geschwindigkeit von ca. 120 km auf einen Güterzug aufgefahren. Der Güterzug stand im Bahnhof Horst vor einem Haltesignal und war gerade im Begriff langsam anzufahren. Insgesamt wurden bei diesem Unfall 20 Personen verletzt, vier davon schwer. Fünf Güter- und Personenwagen hatten einen Totalschaden. Die Diesellok der Baureihe 218 wurde sehr stark beschädigt.

Zum Einsatzablauf:

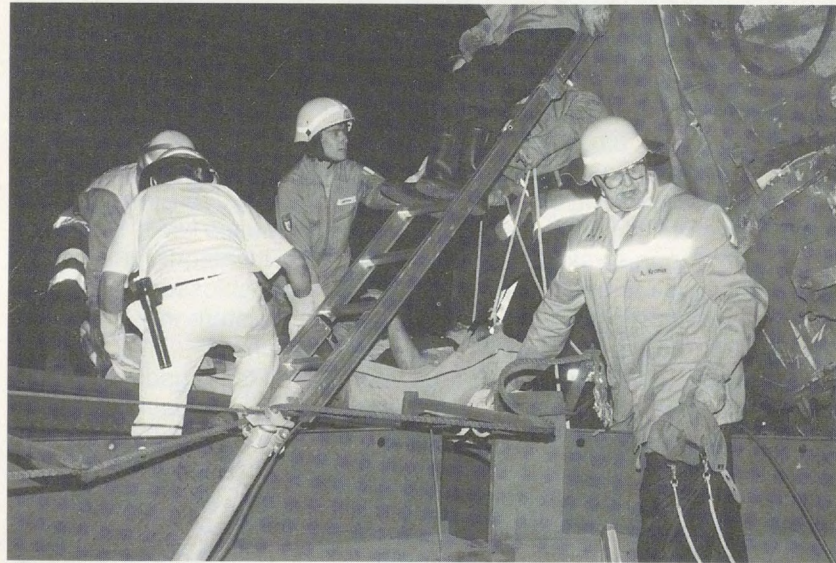
Die Alarmierung der Freiwilligen Feuerwehr Horst erfolgte über Funkmeldeempfänger um 01.06 Uhr mit der Durchsage: „Zugunglück in Horst-Hainholz.“ Das erste Einsatzfahrzeug meldete sich um 01.09 Uhr im Funkverkehr an und erreichte um 01.13 Uhr den Einsatzort, die Bahnlinie am Milchweg in der Nähe des Wohnhauses Nr. 1. Das zweite Löschfahrzeug erreichte um 01.14 Uhr den Einsatzort. Eine besondere Schwierigkeit bei der Anfahrt waren die geschlossenen automatischen Halbschranken am Bahnübergang in Heisterende. Das dritte Horster Fahrzeuge traf um 01.20 Uhr am Milchweg ein. Zwei Rettungswagen (RTW) und ein Notarztwagen des Rettungsdienstes waren bereits vor Ort. Auf dem Hofplatz am Wohnhaus konnte das Löschgruppenfahrzeug LF 16/12 stationiert werden. Die Fahrzeugbesatzung baute sofort mit Hilfe eines Lichtmastes eine Einsatzortbeleuchtung auf. Am Bahnkörper bot sich den Einsatzkräften ein schreckliches Bild. Direkt vor den Helfern lag der erste Reisezugwagen halb auf der Seite liegend auf dem Bahnkörper, im Übergangsbereich zum zweiten Reisezugwagen scharf abgeknickt. Das letzte Wagentrittel lag flach auf dem Gegengleis. Der zweite Wagen war ebenfalls aus den Schienen gesprungen, hatte eine starke Schräglage eingenommen und drohte umzukippen. Die weiteren Personenwagen, darunter ein Steuerwagen, waren nicht entgleist und kaum beschädigt. In Blickrichtung Horster Bahnhof hatte sich die 79 Tonnen schwere Diesellok vom Typ 218 auf einen Autotransportwagen und zwei Niederflerwagen geschoben.

Die Lok überragte in ca. 4 Meter Höhe das gesamte Unfallgeschehen. Auf dem Gegengleis befand sich ein zerstörter Schüttgutbehälter. Das verstreute Schüttgut vermischte sich mit Eisen- und

Blechteilen der zerstörten Güterwagen. Aus dem Tank der Diesellok zwischen den Drehgestellen lief in einem fingerdicken Strahl Dieselkraftstoff in den Bahnkörper. Die abgerissene, noch nicht im Betrieb befindliche Oberleitung hatte sich über das Trümmerfeld gelegt.

Rettungsmaßnahmen:

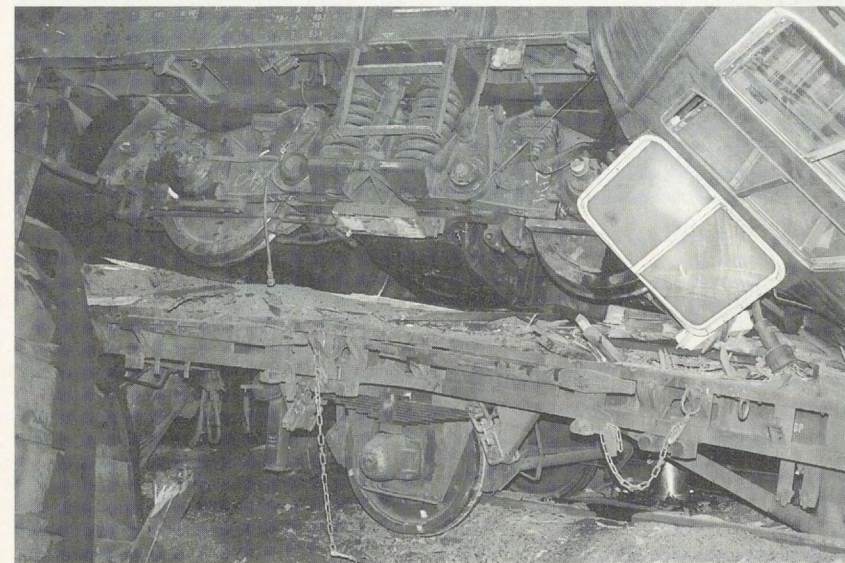
Durch Befragen der nicht verletzten Fahrgäste, der Rettungssanitäter und des Notarztes sowie durch eigene Erkundung stellte sich heraus, dass sich noch zwei schwerverletzte Personen im ersten Reisezugwagen befanden. Im total zerstörten Führerstand der Lok waren die beiden ebenfalls schwerverletzten Lokführer eingeklemmt. Um wirksame Rettungsmaßnahmen einleiten zu können, musste zunächst



Rettung der Lokführer

die Unfallstelle ausgeleuchtet werden. Diese Aufgabe übernahmen Teile der Horster Wehr sowie die inzwischen am Einsatzort eingetroffenen Wehren aus Elmshorn und Kiebitzreihe. Gleichzeitig wurde mit allen vorhandenen Wannen der auslaufende Dieselkraftstoff der Lok aufgefangen, um zu verhindern, dass weiter Kraftstoff in den Boden versickert. Die inzwischen aufgebaute Einsatzleitung veranlasste die Alarmierung des AC-Zuges des Kreises Steinburg (atomar u. chemisch, heute Löschzug Gefahrgut), um eine wirkungsvolle Gefahrenabwehr für die Umwelt sicherzustellen.

Um an die zwei schwerverletzten Fahrgäste heranzukommen, musste über Steckleitern die nach oben zeigende Seitenwand bestiegen werden. Durch ein Seitenfenster drangen dann Rettungskräfte der F.F. Horst und Elmshorn, ein Notarzt und ein Sanitäter zu den Verletzten vordringen. Beide Personen, eine Frau und ein Mann, waren ansprechbar. Der Mann war nicht eingeklemmt und konnte relativ schnell befreit, durch ein Fenster auf die Seitenwand gebracht und dem Rettungsdienst übergeben werden. Schwieriger gestaltete sich die Rettung der schwerverletzten Frau. Sie musste aus dem Trümmerfeld im Wageninneren befreit werden und wurde mit Hilfe eines Rettungstuches durch ein Personenwagenfenster auf die Fahrzeugseitenwand gebracht. Rettungsleinen sicherten die Trage, mit der die Patientin über Steckleiterpaare langsam auf den Bahnkörper herabgelassen

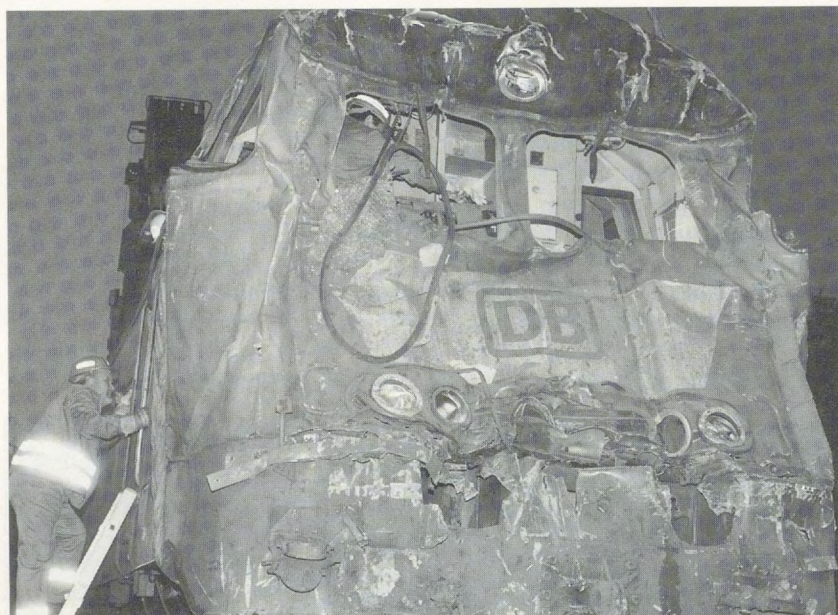


Trümmerfeld

wurde. Notärzte und Sanitäter übernahmen dann die weitere Versorgung.

Als sehr schwierig gestaltete sich die Rettung der zwei eingeklemmten Lokführer. Die Diesellok hatte sich auf einen Güterwagen geschoben, so dass der Führerstand nur über Leitern in ca. vier Meter Höhe zu erreichen war.

Nachdem Notärzte die medizinische Erstversorgung abgeschlossen hatten, befreiten Rettungskräfte der Wehren aus Horst und Elmshorn durch den Einsatz der Rettungsschere die eingeklemmten Lok-



Zertrümmerte Lok

führer aus dem Führerhaus. Diese Rettungsaktion dauerte insgesamt 70 Minuten. Die Rettungsarbeiten in vier Meter Höhe waren außergewöhnlich schwierig.

In das völlig zerstörte Teilstück des ersten Personenwagens konnte nicht eingesehen werden. Eine Durchsuchung nach Personen war nicht möglich. Gestützt auf Aussagen der Fahrgäste hofften wir, dass sich dort keine Personen mehr befinden würden. Erst am späten Nachmittag hatten wir Gewissheit. Nachdem alle Reisenden und die Lokführer gerettet waren, legte die Einsatzleitung den Schwerpunkt auf die Gefahrenabwehr im Umweltschutz. Der AC-Zug des Kreises Steinburg und der THW sicherten die Entwässerung der Gleistrasse, um eine weitere Verschmutzung durch Dieselkraftstoff zu verhindern. Die Horster Wehr pumpte das bereits verschmutzte Wasser zur Zwischenlagerung in große Behälter. Der Dieseltreibstoff der Lok konnte vom AC-Zug aufgefangen und sichergestellt werden. Polizeikräfte und Einheiten des Bundesgrenzschutzes riegelten die gesamte Unglücksstelle ab, so dass alle Kräfte an der Einsatzstelle ungehindert arbeiten konnten. In den frühen Morgenstunden entspannte sich die Lage. Andere Erfordernisse wurden nun geregelt: Information der zahlreichen Pressevertreter und erste Verpflegung der Einsatzkräfte. Die Horster Feuerwehrfrauen bereiteten belegte Brötchen vor und

kochten Kaffee. Gegen 04.45 Uhr konnten Einsatzkräfte zwischendurch frühstücken. Die Verpflegung zur Mittagszeit übernahm das THW.

Die Freiwilligen Feuerwehren Kiebitzreihe, Itzehoe und Sparrieshoop wurden gegen 05.00 Uhr entlassen. Der AC-Zug und die Freiwillige Feuerwehr Elmshorn rückten gegen 06.00 Uhr in ihre Standorte ein. Das weitere Einsatzgeschehen tagsüber wurde bestimmt durch die Bergungsarbeiten der Bahn AG und des THW, die mit schwerem Gerät das Trümmerfeld beseitigten. Die Horster Wehr stellte bei den Aufräumarbeiten den Brandschutz sicher, um bei Schweißarbeiten und Arbeiten mit dem Trennschleifer schnell eingreifen zu können. Es musste mehrmals ein Strahlrohr eingesetzt werden. Im Tagesverlauf wurden die erschöpften Horster Einsatzkräfte ausgetauscht. Die gesamte Einsatzdauer betrug 24½ Stunden.

Abschlussbetrachtung:

Alle Führungskräfte der beteiligten Organisationen lobten die gute Zusammenarbeit der Einsatzkräfte bei einem Abschlussgespräch am 03.07.1995 im Gerätehaus der Freiwilligen Feuerwehr Horst sowie bei einer weiteren Besprechung in der Kreisverwaltung in Itzehoe. Der Einsatz der Feuerwehren lief in ruhiger Sachlichkeit ab.

Beteiligte Kräfte:

Freiwillige Feuerwehr Horst

Einsatzkräfte: 44

Fahrzeuge: TLF 8/18 – LF 16/12 – LF 8

Freiwillige Feuerwehr Elmshorn

Einsatzkräfte: 27

Fahrzeuge: RW 2 – LF 16-TS – GW-ÖI – ELW

Freiwillige Feuerwehr Kiebitzreihe

Einsatzkräfte: 9

Fahrzeug: LF 8

Freiwillige Feuerwehr Sparrieshoop

Einsatzkräfte: 18

Fahrzeuge: LF 16 – LF 8

Freiwillige Feuerwehr Itzehoe

Einsatzkräfte: 3

Fahrzeug: RW 2

AC-Zug des Kreises Steinburg
Einsatzkräfte: 9
Fahrzeug: GW

Bahnfeuerwehr Glückstadt
Einsatzkräfte: 9
Fahrzeug: LF 24

THW

Einsatzkräfte:
OV Elmshorn
OV Barmstedt
OV Pinneberg
OV Itzehoe 41 Helfer
15 Helfer
14 Helfer
13 Helfer

Fahrzeuge:

Alle Ortsverbände waren mit insgesamt 17 Fahrzeugen und schwerem Gerät vertreten.

Die „Rosa“ und die geplanten Weiterführungen nach Itzehoe, Vaale und Hademarschen

Von
Hans Buhmann (Schenefeld)

Die Geschichte endete am 18. Oktober 1954 „mit Trommelwirbel und Sirenengeheul“, begonnen hatte sie am 20. Dezember 1901 bzw. 14. Februar 1916. Es ist die Geschichte der „Rosa“, wie die Rendsburger Kreisbahn, die zwischen Rendsburg und Schenefeld verkehrte, immer liebevoll genannt wurde. Hierbei gehörte auf dem Gebiet des Kreises Steinburg die Gemeinde Reher zu den Haltestellen dieser Kleinbahn, desgleichen die „Bedarfshaltestelle“ Viehhorn.

Am Ende des 19. Jahrhunderts gab es in Schleswig-Holstein zahlreiche Bemühungen, eine wirksame Verkehrserschließung des Landes durch den Bau von Eisenbahnen zu erreichen. Hierbei sollte durch die Errichtung von Kleinbahnen insbesondere der jeweilige Nahverkehrsraum erschlossen werden. Mit dem Gesetz über Kleinbahnen und Privatanschlußbahnen vom 28. Juli 1892 wurde eine entsprechende rechtliche Grundlage geschaffen.

Um insbesondere die Erzeugnisse aus Ackerbau, Viehhaltung, Handel und Gewerbe auf die Märkte und Umschlagplätze zu bringen, befaßte sich auch der Rendsburger Kreistag frühzeitig mit dieser Frage. Hierbei suchte man nach einer Möglichkeit, eine bessere und schnellere Verbindung zwischen der Kreisstadt Rendsburg und dem übrigen Kreisgebiet zu schaffen. Es sollte sowohl eine Verbindung zum Rendsburger Kreishafen als auch ein Anschluß an die Staatsbahn von Hohenwestedt nach Heide hergestellt werden.

Die Rendsburger Kreisbahn von Rendsburg nach Schenefeld

Die erforderliche Genehmigung zum Bau und Betrieb einer „nebenbahnähnlichen Kleinbahn“ von Rendsburg nach Hohenwestedt wurde am 20. Juli 1900 von der Königlichen Regierung zu Schleswig erteilt. In den Jahren 1900 und 1901 erfolgte der Bau dieses Streckenabschnittes, so daß man am 20. Dezember 1901 in Rendsburg die Einweihung vornehmen konnte, am nächsten Tag wurde diese Kleinbahn sodann dem öffentlichen Verkehr übergeben.

Aufgrund der positiven Entwicklung der Strecke Rendsburg-Hohenwestedt beschloß der Rendsburger Kreistag am 6. Januar 1911 die

Verlängerung der Kreisbahn über Hohenwestedt nach Schenefeld. Die Finanzierung erfolgte durch eine Kreisanleihe in Höhe von 500.000 Reichsmark, einen Staatszuschuß von 219.400 RM, einer Provinzialbeihilfe von 38.500 RM und Zuschüsse der Gemeinden von 180.000 RM. Darüber hinaus beteiligten sich der Kreis Steinburg und die im Kreis Steinburg gelegene Gemeinde Reher den Kosten.

Fahrplan der Kleinbahn des Kreises Rendsburg														
Gültig vom 1. Mai 1916.														
Rendsburg-Hohenwestedt-Schenefeld					Schenefeld-Hohenwestedt-Rendsburg					Schenefeld-Hohenwestedt-Rendsburg				
Gemischte Züge 2. und 3. Klasse					Gemischte Züge 2. und 3. Klasse					Gemischte Züge 2. und 3. Klasse				
km	1	2	3	4	5	6	7	8	9	km	1	2	3	4
0,0	623	915	1124	1140	222	614	ab	Rendsburg	an	722	1020	1045	106	354
0,8	629	919	1128	1144	226	618	ab	< Schützenhof	ab	718	1016	102	102	350
2,4	634	925	1134	1150	231	624	ab	Westerröfelfeld	ab	713	1010	1236	1236	344
3,6	639	930	1139	1155	236	629	ab	< Nübbel	ab	708	1005	1231	1231	339
5,1	643	935	1145	1200	240	634	ab	Schülpe	ab	704	1000	1246	1246	334
8,0	652	945	1155	1210	249	644	ab	Jevenstedt	an	653	950	1236	1236	324
10,3	657	952	1202	1216	253	648	an	< Dammstedt	ab	649	944	1232	1232	320
13,3	704	1000	1217	1224	300	656	an	Spanna	an	642	936	1224	1224	312
14,8	708	1005	1221	1228	304	701	an	Legen	an	638	931	1219	1219	307
17,1	714	1012	1226	1230	311	708	ab	Stafstedt	ab	632	924	1214	1214	301
19,9	721	1020	1231	1236	318	716	ab	Luhnstedt	ab	625	916	1207	1207	294
21,3	725	1024	1235	1238	322	720	ab	< Forhaus	ab	621	912	1156	1156	244
23,5	730	1030	1241	1244	327	726	ab	Nindorf	ab	616	906	1150	1150	238
26,7	735	1035	1245	1248	331	731	ab	Rommels	ab	609	857	1130	1130	229
30,7	748	1048	1254	1257	345	745	an	Hohenwestedt	ab	557	840	1120	1120	212
—	1113	—	—	—	352	805	nach Heide	von Heide	552	—	—	—	137	594
—	—	—	137	—	505	807	nach Neumünster	von Neumünster	609	—	1113	—	—	352
—	552	—	—	—	137	505	von Heide	nach Heide	609	—	1113	—	—	352
—	609	1113	—	—	352	805	von Neumünster	nach Neumünster	552	—	—	—	137	594
—	754	1134	—	—	513	812	ab Hohenwestedt	an	525	—	1030	1038	106	750
34,4	802	1134	—	—	522	822	ab Wapelfeld	ab	527	—	1018	1048	116	742
37,0	808	1141	—	—	529	829	ab Reher	ab	521	—	1009	1041	109	733
39,0	813	1147	—	—	535	835	ab < Viehhorn	ab	516	—	1002	1035	103	727
40,6	817	1152	—	—	540	840	ab Pals	ab	512	—	995	1030	128	722
42,9	823	1159	—	—	547	847	ab Oldenborstel	ab	506	—	948	1053	1251	715
45,4	829	1206	—	—	554	854	an Schenefeld	ab	502	—	940	1016	1244	709

Nachdem die Königliche Regierung zu Schleswig am 28. Februar 1913 die Genehmigung erteilt hatte, wurde im Laufe des Jahres 1914 mit dem Bau begonnen. Die Fertigstellung verzögerte sich jedoch durch den Ausbruch des Krieges, so daß die Einweihung erst am 13. Februar 1916 stattfinden konnte, am 14. Februar 1916 wurde dieser Streckenabschnitt dem öffentlichen Verkehr übergeben.

In der Genehmigung der Regierung vom 28. Februar 1913 wurde ausdrücklich darauf hingewiesen, daß im Mobilmachungs- und Kriegsfall die Kleinbahnverwaltung verpflichtet sei, „ihr Personal und ihr zur Herstellung und zum Betrieb der Kleinbahn dienliches Material herzugeben“.

Hatten die Gemeinden den Plan zum Ausbau des Abschnittes Hohenwestedt-Schenefeld uneingeschränkt unterstützt, so war man in Schenefeld bezüglich des Standortes des Bahnhofes unterschied-

licher Ansicht. Vorgeschlagen wurden Standorte sowohl im Süden als auch im Norden der Gemeinde, wobei sich die Gemeindevertretung für den Norden entschieden hatte.

Die in Schenefeld ansässigen Landhandelsgeschäfte schlugen jedoch einen Standort östlich der Gemeinde vor und wiesen darauf hin, daß bei einer Frachtabfuhr von jährlich 250 bis 300 Waggon der nördliche Standort für Pferde und Wagenmaterial eine große Belastung darstelle. Auch sei die Lage östlich von Schenefeld für die umliegenden Ortschaften wie Pöschendorf, Looft, Kaisborstel, Hadenfeld, Agethorst und Nienbüttel sehr günstig.

Auch wenn die Gemeindevertretung bei ihrer Entscheidung für den Norden der Gemeinde blieb, entschied sich der Kreisausschuß in Rendsburg für den östlichen Standort. Ebenso wurde die Berufung der Gemeinde Schenefeld vom zuständigen Bezirksausschuß in Schleswig zurückgewiesen. Der Streit um den Standort des Bahnhofes war damit beendet.

Schon im ersten Betriebsjahr 1916 wurden über den Bahnhof Schenefeld 23.808 Personen, 16 Pferde, 160 Stück Großvieh und 638 Stück Kleinvieh befördert, 5.269 Tonnen Güter kamen in Schenefeld an, 3.647 Tonnen Güter gingen ab. In Reher waren es im gleichen Zeitraum 13.207 Personen und 1.531 bzw. 1.317 Tonnen Güter, die ankamen bzw. abgingen.

Die Weiterführung der Kleinbahn von Schenefeld nach Itzehoe

Erste Überlegungen für einen Bahnbau von Rendsburg über Hohenwestedt und Schenefeld nach Itzehoe hat es bereits im Jahre 1894 gegeben. In Schenefeld befaßte man sich mit einer Anfrage des Finanziers Schumann aus Berlin wegen einer Beteiligung der Gemeinde an den Kosten für Vorarbeiten eines solchen Vorhabens. Und im Jahre 1901 diskutierte man hier über ein Schreiben des Itzehoer Landrates in seiner Eigenschaft als Vorsitzender des „Ausschusses für den Bau einer Kleinbahn von Itzehoe nach Schenefeld“.

Zu diesem Zeitpunkt untersuchte eine aus 3 Offizieren, 5 Unteroffizieren und 15 Mann bestehende Abteilung des Eisenbahnregiments No. 3 aus Berlin mögliche Trassen für diese Verbindung. Ausgemessen und berechnet wurden zwei Linienführungen: eine über Oldendorf, Huje, Mehlbek, Agethorst, Nienbüttel und Hadenfeld nach Schenefeld, eine andere über Edendorf, Ottenbüttel, Hohenaspe, Drage und Looft nach Schenefeld.

Ausführlich wurden die Fragen dieses Bahnbaues in den betroffenen Gemeinden diskutiert. Hierbei ging es darum, einerseits Mittel für notwendige Vorarbeiten bereitzustellen, andererseits für die spätere

Realisierung Aktien zu zeichnen und den benötigten Grund und Boden kostenlos zur Verfügung zustellen.

In Mehlbek stimmten alle stimmberechtigten Einwohner für den Bau dieser Bahn und für die Anlage eines Bahnhofes an der Stelle, „wo die projektierte Bahnlinie die Landstraße von Mehlbek nach Huje durchschneidet“. Hatte man in Agethorst im Jahre 1894 noch bescheidene Mittel aus der Gemeindekasse für die notwendigen Vorarbeiten zur Verfügung gestellt, so war man zu Beginn des 20. Jahrhunderts zurückhaltender. In der Gemeindeversammlung am 23. Mai 1901 wurde beschlossen, „sich nicht an dem Bahnbau zu beteiligen, da der Schaden durch eine Zerstückelung der Ländereien den Nutzen bedeutend übersteigen würde“. Zu einem späteren Zeitpunkt hat man diese Entscheidung korrigiert und unter der Bedingung zugestimmt, „daß ein Bahnhof in nächster Nähe des Dorfes gebaut werde“.

Offenbar ist man aber zunächst nicht weiter gekommen, erst 1913 wurden die Gespräche wiederaufgenommen. In Schenefeld zeigte man grundsätzliches Interesse und bestimmte zwei Mitglieder für eine entsprechende Kommission. In der Gemeinde Looft erteilte man dem Gemeindevorsteher die Vollmacht, „eine Bittschrift an den Kreis Ausschuß einzusenden, daß derselbe sich für den Bahnbau in jeder Weise verwenden möge“.

Nachdem im Sommer 1914 der Bezirksausschuß in Schleswig die Ausführung von Vorarbeiten angeordnet hatte, zeigte man sich z.B. in Looft „mit der Linienführung und der Lage des Bahnhofes einverstanden“ und beschloß die „Übernahme eines Aktienkapitals von 100.000 Mark und die unentgeltliche Hergabe des Grund und Bodens“. Dann brach der Krieg aus und unterbrach alle Bemühungen zur Realisierung dieses Vorhabens.

Die geplante Kleinbahn von Schenefeld nach Vaale und Hademarschen

Im Jahre 1919 wurden die Bestrebungen zum Bau der Bahn von Itzehoe nach Schenefeld wieder aufgenommen, desgleichen gab es Überlegungen zur Fortführung der Rendsburger Kreisbahn über Schenefeld nach Hademarschen bzw. Vaale, wobei die notwendigen Vorarbeiten bereits vor dem Kriege angeordnet worden waren.

In den von diesen Trassen betroffenen Gemeinden gab es durchweg ein positives Echo, die Mittel für Vorarbeiten wurden bereitgestellt, Grund und Boden kostenlos angeboten und eine Zinsgarantie für das benötigte Kapital in Aussicht gestellt, wobei deutlich wurde, daß die wirtschaftlichen Verhältnisse sich erheblich verschlechtert hatten. In Looft hielt man dennoch den Bahnbau von Itzehoe nach Schenefeld

für gesichert, obgleich die benötigten 5 ha Land nur mit hohen gemeindlichen Kosten beschafft werden könnten, „da die Preise für Land enorm gestiegen seien“.

In Besdorf wurde eine Beteiligung unter der Voraussetzung beschlossen, „daß für den Ort ein Bahnhof errichtet und man hinsichtlich der Linienführung gefragt werde“. So ähnlich war die Beschlußlage in Holstenniendorf. Auch in Nienbüttel wurde eine Beteiligung unter dem Vorbehalt beschlossen, „daß in der Gemeinde ein Bahnhof angelegt werde, auch sollte man sich für eine Normalspurbahn einsetzen“.

Auch wenn der Regierungspräsident in Schleswig bereits im Sommer 1919 die Durchführung eines vereinfachten Enteignungsverfahrens „zur Beschaffung von Arbeit“ für den „Bau der von der Stadtgemeinde Itzehoe geplanten Kleinbahn von Itzehoe nach Schenefeld“ angeordnet hatte, ist weder dieses Vorhaben noch die Weiterführung von Schenefeld nach Hademarschen bzw. nach Vaale zur Durchführung gekommen, die veränderten Verhältnisse ließen es nicht zu.

Die Möglichkeit einer Bahnverbindung von Kiel über Schenefeld nach Brunsbüttel ist zu einem späteren Zeitpunkt erörtert worden, zu einer Realisierung ist es jedoch nicht gekommen. Ein Ausschuß zur Prüfung dieser Verbindung hat am 8. Februar 1930 im „Gasthof zum Nordpol“ in Schenefeld getagt. Der in diesem Zusammenhang an die Gemeinde Schenefeld herangetragene Wunsch, Mittel für die Bewirtung der Ausschußmitglieder bereitzustellen, wurde von der Gemeindevertretung mit dem Hinweis abgelehnt, „daß die Mitglieder doch voraussichtlich sämtlich Tagegelder beziehen“.

Das Ende der Rendsburger Kreisbahn

Wirtschaftliche Probleme hatte zu einem späteren Zeitpunkt auch die Rendsburger Kreisbahn von Rendsburg über Hohenwestedt nach Schenefeld. Bereits seit 1949 war die Kreisbahn nur noch mit laufenden Zuschüssen des Kreises Rendsburg aufrechtzuerhalten, wobei die Defizite im wesentlichen auf der Teilstrecke Hohenwestedt - Rendsburg entstanden. Der Kreistag beschloß daraufhin, die Bahn stillzulegen.

Da der Abbau der Teilstrecke Schenefeld - Hohenwestedt noch im Herbst 1954 erfolgen sollte, gab es im Sommer 1954 Diskussionen über die rechtzeitige Fertigstellung notwendiger Straßenbaumaßnahmen von Puls nach Oldenborstel und von Reher nach Hohenwestedt. „Es bestünde die Gefahr, daß Schenefeld als bedeutender Wirtschaftsmittelpunkt für ein ganzes Gebiet den ganzen Winter in der Luft hänge“, war in der Presse zu lesen, „der jetzige Plan stelle eine Diskriminierung Schenefelds als Wirtschafts- und Verkehrsknotenpunkt dar“. Es half nichts mehr, die Entscheidung für den Abbau dieser Teil-



Die letzte Fahrt der „Rosa“ (1954)

strecke war gefallen, 1956/57 wurde dann auch der Betrieb auf der Strecke von Hohenwestedt nach Rendsburg eingestellt.

Die Schenefelder verabschiedeten sich anlässlich der letzten fahrplanmäßigen Abfahrt am 18. Oktober 1954 von „ihrer Bahn“ und die Schulkinder sangen das alte Volkslied „Es, es, es und es, es ist ein harter Schluß“. Dann verließ die „Rosa“, wie die Presse berichtete, „unter dem Trommelwirbel des Feuerwehrspiellmannszuges und Sirenengeheul für immer Schenefeld.

Acht Minuten Bahnfahrt im Jahr 1946

Von
Lothar Bruhn (Glückstadt)

Es ist kurz vor 8 Uhr. Mit meiner Mutter gehe ich über den Mühlenhof zum Bahnhof. Im Warteraum mit seinen alten, dunklen Bänken und den beiden abgewetzten Tischen stehen schon einige Leute. Am Schalter löst meine Mutter eine einfache Fahrkarte nach Krempe. Ich darf umsonst fahren, denn ich bin noch klein. Die braune Pappkarte wird vom Bahnbeamten mit einem Hebeldruck datiert und landet im Zahlteiler des Schalters. Erst, als meine Mutter das Fahrgeld in die andere Seite des Tellers gelegt hat, dreht sich der Teller, und meine Mutter greift nach der Fahrkarte 3. Klasse. „Laß' uns lieber rausgehen“, sagt sie, „die Luft hier ist schlecht.“ Irgend jemand raucht eine Zigarre, denn blauer Qualm wabert durch den Raum.

Draußen fällt mein Blick auf ein Emaille-Schild. „Was steht da drauf?“ frage ich mit der grenzenlosen Neugier eines Kindes. Meine Mutter kennt das schon. „Man darf hier nicht spucken steht auf dem Schild“, antwortet sie.

Während ich noch darüber nachdenke, wer denn hier spucken könnte, werden die Schranken schon heruntergekurbelt. Der Bahnbeamte hat sich eine rote Mütze aufgesetzt und öffnet die Durchgangs-Sperre. „Komm, wir können schon durch!“ Ich zerze meine Mutter ungeduldig in Richtung Bahnsteig. Meine Mutter zeigt ihre Fahrkarte, und der Beamte knipst mit einer blinkenden Zange ein Loch hinein. Der Bahnsteig füllt sich mit Menschen.

Und da kommt er schon, der Personenzug aus Itzehoe. Hier in Kremperheide hält er das erste Mal auf seinem Weg nach Hamburg. Fauchend kommt die Lok näher, in weiße Dampf Wolken gehüllt. Der Lokführer schaut mit schweißnassem Gesicht seitlich heraus und grüßt den Bahnbeamten an der Sperre.

Wir müssen uns ein Abteil suchen. Meine Mutter zerrt mich an der so hochinteressanten Lok vorbei zum ersten Wagen. Auf den Trittbrettern stehen schon mehrere Leute. Auch auf dem Dach sitzen einige. Die Türen gehen auf, und mehrere Menschen mit Rucksäcken drängen hinunter auf den Bahnsteig. Da ist jetzt Platz für uns! Energisch schiebt mich meine Mutter voran. Wir drängen uns ins Abteil, aber mehr als ein enger Stehplatz ist nicht zu ergattern.

Draußen jetzt ein schriller Pfiff. Die Lok zieht fauchend an. Dampf Wolken, lautes Zischen. Nach draußen kann ich nicht sehen, denn vor dem Fenster stehen zwei Frauen mit bauchigen Rucksäcken. Auch oben in den Gepäcknetzen liegen Kartons, Säcke und Taschen.

„Was siehst du draußen?“ Ich zupfe meine Mutter am Ärmel. „Ich sehe den Strüvensdeich, und gleich kommt der Hohe Weg.“ Meine Mutter gibt sich Mühe, die Neugier ihres Zwerges zu befriedigen... Der Zug rumpelt und schwankt. Draußen klammern sich die Menschen auf den Trittbrettern an die Haltestangen.

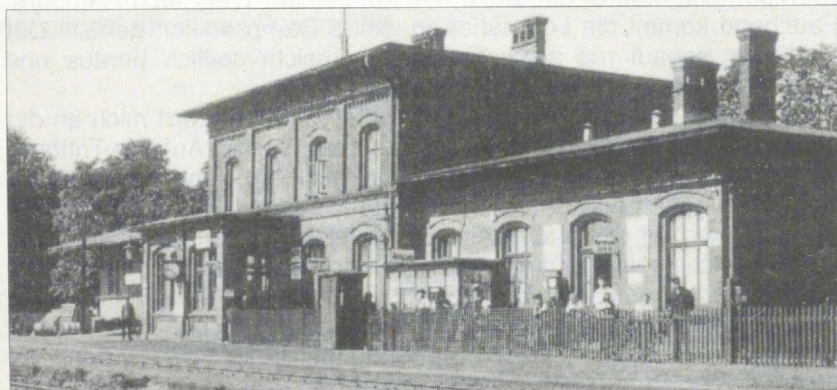
Völlig überfüllt ist dieser Zug, aber das ist in dieser Zeit normal. Außer der Bahn funktioniert das Verkehrswesen noch nicht wieder. Sicherheitsbestimmungen und Unfall-Verhütungsvorschriften werden kurzerhand vergessen, um die Situation einigermaßen zu bewältigen.

Unterdessen bremst der Zug kräftig. Die stehenden Menschen im Abteil rempeln gegeneinander. Ein Karton aus dem Gepäcknetz bekommt Übergewicht und rutscht herunter. Der darunter sitzende Mann springt auf und fängt das Gepäckstück gerade noch rechtzeitig auf. In Krempe rumpelt der Zug über die geschlossene Schranke. Wieder Dampf Wolken. Die Türen fliegen auf. Menschenknäuel drängen über die Trittbretter hinunter. Wollen denn alle Leute in Krempe aussteigen?...

An der Durchgangs-Sperre des alten Kremper Bahnhofs wartet wieder ein rotbemützter Bahnbeamter. Meine Mutter gibt ihm ihre Fahrkarte, denn diese ist nun ungültig.

Am Bahnhof wendet sich meine Mutter nach links. Hier riecht es kräftig nach Leder. Eine Fabrik ist zu sehen mit einem Schornstein, ähnlich der Sperrholz-Fabrik bei uns in Kremperheide. Aber hier wird Leder hergestellt, hauptsächlich wohl für unsere Schuhe und Stiefel.

Die Straße geht geradeaus nach Krempe Dorf. Meine Mutter steuert das nächste Bauernhaus an, denn wir sind auf Hamster-Tour. Mürrisch öffnet die Bauersfrau. Nein, Obst habe sie nicht, meint sie. Meine Mutter fragt nach einem Stück Brot für den Kleinen und schiebt mich nach



Der Bahnhof in Krempe (Quelle: alte Ansichtskarte)

vorne. Ich muß sehr mitleiderregend aussehen, denn ich erhalte tatsächlich ein Butterbrot. Das war schon mal ein sehr guter Anfang, denn das Brot schmeckt prima! Der nächste Bauer klappt die Tür gleich wieder zu. Aber meine Mutter läßt sich nicht entmutigen. Mittags sind wir bei einem Landwirt, der bereits lange Bänke und Tische aufgestellt hat für die müden Hamsterer. Milchsuppe gibt es, und sie wird dankbar angenommen.

Nachmittags kommt meine Mutter mit einer Bauersfrau „ins Geschäft“. Raucher-Marken gegen Äpfel. Später kommt noch eine Steckrübe und ein Kohlkopf hinzu. Meine Mutter ist mit dem Tag zufrieden.

Jetzt geht es zurück. Für eine Bahnfahrt nach Kremperheide haben wir kein Geld. Also machen wir uns zu Fuß auf den Weg. Vorbei an der Kremper Meierei und der Mühle. An den Bahnschranken müssen wir warten. Ein Personenzug schnauft heran. Diesmal speit die Lok schwarzen Rauch in die Landschaft. Auf den Dächern sitzen die Menschen, und sogar zwischen den Puffern sehe ich Mitfahrer. Die werden im Qualm ganz schön zu husten haben! Trotzdem – wie gerne wäre ich wieder mit dem Zug gefahren...

Ich lasse den Kopf hängen. Unter mir zieht das rote Ziegelpflaster des Hohen Weges vorüber. Meine Füße fühlen sich wie schwere Klumpen an. Als dann aber der „Taterkrug“ und Krempermoor auftauchen, wissen wir, daß wir bald wieder zu Hause sind. Dort wartet ein Glas mit kühlem Wasser. Meine Füße brennen. Ein Hamster-Tag, aber auch eine aufregende Bahnfahrt liegen hinter uns.

Die Sand-Lorenbahn in Kremperheide in den 50er Jahren

Von
Lothar Bruhn (Glückstadt)

Kremperheide's Bahnhof sah man 1950 sein Alter an. 1857 in Betrieb genommen (2. Bauabschnitt der Marschen-Bahn), strahlte er mit seinen Ecken und Winkeln, der gemütlich wirkenden Sperre und dem alten Fachwerk noch den Stil und Charme des 19. Jahrhunderts aus. Der spätere Neubau wirkte dagegen lediglich nüchtern und funktionell.



Der Bahnhof Kremperheide – Anfang der 50er Jahre
(Quelle: Gemeinsames Archiv des Kreises Steinburg und Itzehoe)

Im alten Bau wurde noch viel von Hand gestellt und gekurbelt, und wir Jungen drückten uns oft die Nase an einem der Fenster platt.

Zwei Hauptgleise der Strecke Hamburg-Westerland wurden hier bedient, so daß immer viel Betrieb war. Von hier aus wurden regelmäßig flache, offene Waggon mit einer Rangierlok über eine Weiche auf ein drittes Gleis geschoben. Die Schienen dieser Strecke waren im Gegensatz zu den beiden Hauptgleisen nicht blank, sondern rostig-rot. Parallel zur Haupt-Trasse lief dieses Gleis, vorbei an „Heumann's Wald“, auf „Deckmann's Kuhle“ zu.



Die Baggermaschine in den 50er Jahren. Mitte: Fritz Deckmann
(Quelle: Sammlung Hans Ohm)

„Deckmann's Kuhle“ ist nicht nur allen älteren Kemperheidern ein Begriff. Dieses Badeparadies der 40er, 50er und 60er Jahre kannten auch alle kleinen und großen Wasserratten der Umgebungs-Gemeinden. An den hellen Stränden des tiefen Gewässers gab es an warmen Sommer-Nachmittagen nur wenige freie Plätze. Fröhliches Kinderlachen überall, Burgen, Tröpfeltürme, Plumpsen und Plantschen...

Dem Besitzer, Fritz Deckmann, war der Bade-Enthusiasmus der Bevölkerung sicher nicht recht, denn er erließ wiederholt Badeverbote, die jedoch kaum beachtet wurden.

Durch den Sandbagger-Betrieb war das Schwimmen für Fremde auch durchaus nicht ungefährlich: die Baggerseile peitschten im Wendebetrieb die Wasseroberfläche und bedrohten so die Schwimmer.

Eine verrostete Baggermaschine mit schräger Rutsche förderte den Sand vom Grund der Kuhle und türmte ihn zu imposanten Kegeln. Fritz Deckmann muß über gute Geschäfts-Beziehungen verfügt haben, denn der Sand-Absatz war damals hervorragend.

Der Sand wurde nun in die legendäre Lorenbahn verladen. Dies geschah damals in Handarbeit. Erst später investierte Fritz Deckmann in einen Ahlmann-Schwenkschaufler. Die Gleise der Schmalspur-Lorenbahn konnten ohne großen Aufwand verlegt und der sich verändernden Position der Baggermaschine angepaßt werden. Die Trasse lief stets von



Der Lanz-Bulldog mit dem Loren-Zug am Verladegleis. Spezialist für die Zugmaschine war Herr Möller (links). Rechts im Bild: Herr Ohm (Quelle: Sammlung Hans Ohm)

einer beliebigen Stelle am Bagger zur Gleisanlage der Bundesbahn. Gelegentlich wurde die Lorenbahn-Strecke auch in Richtung Lehmweg verlängert.

Gezogen wurden die Loren von einem betagten Lanz-Bulldog, mit seitlichem Schwungrad und einem schornsteinartigen Auspuff. Eindrucksvoll waren die donnernden, explosionsartigen Fahrgeräusche. Wenn sich ein solcher Loren-Zug in Bewegung setzte, war dies für uns Jungen immer ein Moment des Staunens. Fast immer folgten wir dem Zug...

In einer Kurve liefen die Schienen in Richtung Verlade-Anlage. Diese bestand aus einem Ladebaum, der schwenkbar an mächtigen Haltestämmen montiert war. Davor lief das beschriebene dritte Gleis der Bundesbahn vorbei. Es endete nur wenige hundert Meter nördlich mit einem Prellbock.

Vor der Verlade-Anlage standen die flachen DB-Waggons bereit, die für den oft noch feuchten, schweren Sand geeignet waren. Der Lanz-Bulldog stoppte den Loren-Zug nun in optimaler Position am Verladebaum.

Durch ein spezielles Verladegeschirr wurden jetzt die Loren-Oberteile, eines nach dem anderen, über den Eisbahn-Waggon geschwenkt und der Inhalt abgekippt. Die Seile knarrten, die Loren quietschten und der Bulldog donnerte.

Da der gesamte Betrieb nicht ungefährlich war, wurden wir Kinder regelmäßig (vergeblich) fortgeschickt. Es war für uns eben zu spannend,

aus der Nähe zu beobachten, was dort an der kleinen Lorenbahn alles geschah – vor 50 Jahren.

Eine Bahn verbindet: diese quietschende Lorenbahn verband den tiefen Grund eines Baggersees mit den Baustellen der noch jungen Republik...

Später wurde der Betrieb modernisiert. Schwenkschaufler und LKW's übernahmen die Aufgabe der alten Lorenbahn. Nur die Baggermaschine jaulte immer noch wie eh und je. Nach Einstellung der Sand-Förderung wurde das Gebiet von „Deckmann's Kuhle“ Teil des Nah-Erholungsgebietes der Gemeinde Kremperheide.

Die Alten haben jedoch noch das Kinderlachen, das Peitschen der Baggerseile und das laute Quaken der Frösche aus der nahen Teufelskuhle im Ohr. Aber auch die Zeit ist wie Sand...

De Isenbohn

Von
Werner Sievers (Oldendorf)

Trina Kleemann harr hier bi uns son lütten Hökerloden. So müss se denn aff und to ok mol na Stadt und bi den Groothändler schnell frische Wor'n bestellen, de bröch denn eern Mann Peter, wenn he von Keeshannel weller trüch keem, mit na Huus.

Enmol is se denn ok los ween und hett dat mit de Bestellungen in de Reeg bröcht, mutt denn aber noch een poor Klenigkeiten besorgen, bit se sick op den Trügweg moken deit.

Als dat allns erledigt is, geiht se nan Bohnhoff und will mit den Tog in Richtung Heimat föhrn. Von Heiligenstedten na Oldendörp mutt se denn aber to Foot. Doch dat makt eer nix ut, dat is se ja gewohnt.

Op den Bohnhoff ankomen, geiht se an den Fohrkortenschalter und segg to den Mann dor achter: *Eenmol verter na Hensteen.*

Achter den Schalter sitt nu aber een Beamten, de nich ut disse Gegend kummt, een Hochdütschen, de grad hierher versett worrn is.

Wil he eer nu nich richtig verstohn hett, fragt he na: *Sie meinen wohl Hennstedt? Ne segg Trina, ick meen Hensteen.*

In de Twischentied hett sick dor nu een ganz Deel Lüd anfunn, de ok mit den Toch wölld und as de Tofall dat will, 's dor een Fru ut uns Dörp mit. Se geiht nu na vörn, wo de beiden sick ni eenig warn könt und segg: *Die Dame meint, einmal vierter Klasse nach Heiligenstedten.*

Trina krig nu eer Fohrkort, föhrt mit de anner Fru na Heiligenstedten und geiht denn ok mit eer to Foot na Oldendörp.

Annern Dag dröp se een poor annere Frunslüd op de Stroot. Dor verteilt se eer ,watt de Mann dor achtern Schalter vör een Döskopp weer und denn segg se: Und nu stellt ju mol vor: Dor keem Greten Pruter an und de schnackt geel.*

Dat weer nu de Dank dorför, dat se eer holpen harr.

(*Geel schnacken: verächtlicher Ausdruck für Hochdeutsch)

Wie Bahnen das Vaaler Dorfbild änderten

Von
Kurt Schütt (Pinneberg)

Durch die Einkoppelungsverordnung vom 19.11.1771 für das Herzogtum Holstein sollten die über Jahrhunderte bestandene Feldgemeinschaften aufgelöst werden. In Vaale begann man erst 1780 damit, die bis dahin gemeinsam bewirtschafteten Ackerflächen zu vermessen und auf die jeweiligen Hufner zu verteilen. Alle Koppeln waren mit Wällen zu versehen und diese aufzupflanzen. Das war eine schwere Arbeit, die bis nach 1800 dauerte. Die heranwachsenden Knicks gaben der Landschaft ein völlig anderes Aussehen und den Ackerflächen besseren Windschutz. Auch die Wiesen und Weiden wurden ab 1830 privatisiert und die reichlich vorhandenen Moorflächen zur Torfgewinnung an alle Bauern und Kätner verteilt. Bald führte die Privatisierung zu einer Steigerung der landwirtschaftlichen Erzeugnisse und zu einem gewissen Wohlstand der Bauern; bestehende Höfe vergrößerten ihre Nutzflächen, und neue Höfe und Katenstellen entstanden.

Ende des 19. Jahrhunderts und um 1900 waren die Vaaler Bauern bestrebt, durch Dampfmaschinen betriebene Pflüge die Heideflächen des Oster- und Westervierth umzubrechen und urbar zu machen. Im Nachbardorf Mehlbek lagerte bei dem Hof Bahrenhoop viel Mergel, der bis zu 10 % Kalk enthielt. Interessierte Vaaler Bauern gründeten eine Mergelgenossenschaft und bereits 1908 fuhr durch Vaale die erste Bahn, und zwar eine dampfbetriebene Feldbahn, die in zwei Strängen eine Gesamtlänge von 8 km hatte. Sie hatte die Aufgabe, von der Koppel Bahrenhoop in Mehlbek den dort lagernden Mergel über die Vaaler Gemarkung zu verteilen. In großen Haufen von je 80 bis 100 cbm wurde er an Wegrändern oder auf den jeweiligen Koppeln gelagert, von wo die Besitzer in den Wintermonaten mit Pferdefuhrwerken und Schaufeln diesen kalkhaltigen Boden auf das Land brachten. Die für den Abbau, das Verladen und den Transport des Mergels angeworbenen italienischen Arbeiter waren größtenteils in Baracken untergebracht. Mit Beginn des 1. Weltkrieges wurde der Mergelabbau eingestellt. Viele Männer wurden zum Militär einberufen, und wegen des geringen Kalkanteils war es nicht rentabel genug, die Äcker zu bemergeln. Die Feldbahn, die vorwiegend am Rande der breiten und sandigen Feldwege entlang geführt hatte, wurde abgebaut.

Das Angebot der Industrie, die Fruchtbarkeit des Bodens durch Kunstdünger und Kalk weiter zu verbessern, konnte von den Vaaler

Bauern nicht genügend wahrgenommen werden; denn noch fehlten gute Straßen und günstige Verkehrsmittel zu den Bahnhöfen in Wilster und Itzehoe, wohin die Industrie ihre Produkte mit Güterzügen lieferte.

Bis zum 31. März 1970 gehörte Vaale zum Kreis Rendsburg, der 1867 aus dem ehemaligen Amt Rendsburg entstanden war. Im März 1914 beschloss der Kreistag in Rendsburg, die Kleinbahn von Rendsburg über Hohenwestedt nach Schenefeld weiter über Hadenfeld, Nienbüttel, Bokhorst, Besdorf, Holstenniendorf, Gribbohm und Wacken nach Vaale weiter auszubauen. Wäre diese Planung verwirklicht worden, hätten Vaale sowie die meisten Dörfer des damaligen Amtsbezirks Wacken wohl einen Bahnanschluß zur Kreisstadt Rendsburg bekommen, aber die wirtschaftliche Orientierung dieses Raumes war mehr auf die bedeutend näher gelegenen Städte Itzehoe und Wilster gerichtet. Am 18. Oktober 1954 fuhr der letzte Zug von Schenefeld nach Rendsburg; Vaale war ohne Bahnanschluss zur damaligen Kreisstadt geblieben, aber bald wurde eine bessere Planung zum Segen des Dorfes.

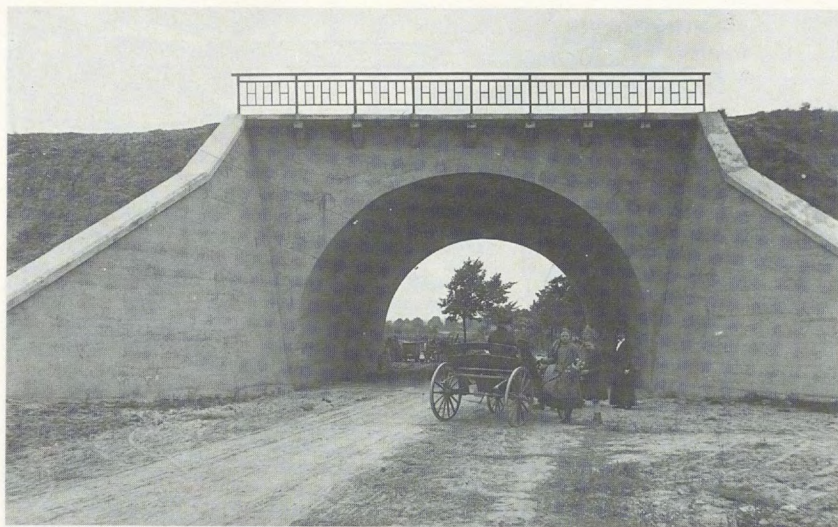
Etappenweise war die Marschbahn, heute auch Westerlandbahn genannt, gebaut worden. Das erste Stück war die Teilstrecke Altona-Elmshorn der 1844 durch den dänischen König Christian VIII. erbauten Ostseebahn Altona-Kiel. Von Elmshorn war der Weiterbau schnell voran gegangen, 1845 bis Glückstadt und 1857 bis Itzehoe. 1878, als Schleswig-Holstein als preußische Provinz zum Deutschen Reich gehörte, war die Strecke Itzehoe - Wilster - St. Margarethen - Brunsbüttel bis Heide fertig. Bis 1887 erfolgte der Endausbau über Husum und Tondern nach Ribe, wo damals die deutsche Reichsgrenze verlief. Nach Abtretung Nordschleswigs an Dänemark im Jahre 1920 wurde Süderlügum Grenzbahnhof, und nach Fertigstellung des Hindenburgdamms nach Sylt entstand 1927 die Verbindung der Bahn nach Westerland. Bald nannte man die Marchbahn nur noch Westerlandbahn.

Durch den Bau des Kaiser-Wilhelm-Kanals von 1887 bis 1895 wurde die Bahnlinie östlich von Brunsbüttel durchschnitten und bei Taterpfahl, etwas westlich von Kudensee gelegen, eine Drehbrücke gebaut. Die zweispurig geplante Marschbahn wurde ab 1906 nach und nach mit einem zweiten Gleis versehen; denn der Personen- und Güterverkehr auf der Schiene hatten schnell zugenommen. Auch der Schiffsverkehr wurde immer stärker. Von 1907 bis 1914 wurde der Kanal von 67 m auf 103 m verbreitert. Bald erwies sich die Drehbrücke bei Taterpfahl als großes Hindernis. Sie engte die Kanalbreite sehr ein, und eine erforderliche Vertiefung von 9 auf 11 m war hier nicht möglich. Bei regem Schiffsverkehr konnten die Züge ihren Zeitplan nicht einhalten. Die Drehbrücke mußte bald durch eine Hochbrücke ersetzt werden, aber dafür war der Boden, der stellenweise bis zu einer Tiefe von 25 Metern aus Moor oder Kleie bestand, nicht geeignet.



Barackenbau VAALE. 1912.

Für die Unterbringung der vielen Fremdarbeiter, später der Kriegsgefangenen, errichteten heimische Handwerker 1912 am westlichen Dorfausgang von Vaale ein Barackenlager, dazu einen Raum für Gottesdienste. Heute wird eine Koppel in der Nähe des Thomas-Hofes noch Barackenkoppel genannt.



Zwischen den beiden neu entstandenen Vaaler Gastwirtschaften „Gasthaus zum Bahnhof“ und „Zur Felsenburg“ überquert die zweigleisige Bahn die Straße nach Vaalermoor. Auf diesem Foto von 1920/21 vor dem „Tunnel“ einige Besucher mit ihrer 1-PS-Droschke, dieses gigantische Werk zu besichtigen.

So geschah es, dass die neue Bahnführung ab Wilster über Vaale und Burg nach St. Michaelisdonn geplant und bis 1920 verwirklicht wurde. Die 1913 begonnenen Arbeiten wurden im August 1914 wegen Ausbruch des 1. Weltkrieges und der Einberufung der meisten Arbeiter zum Wehrdienst unterbrochen, aber bald durch Kriegsgefangene fortgesetzt. Der mächtige Bahndamm, der auf die 42 m hohe und 2.218 m lange Hochdonner Hochbrücke führt, wurde hauptsächlich von russischen Kriegsgefangenen erbaut.

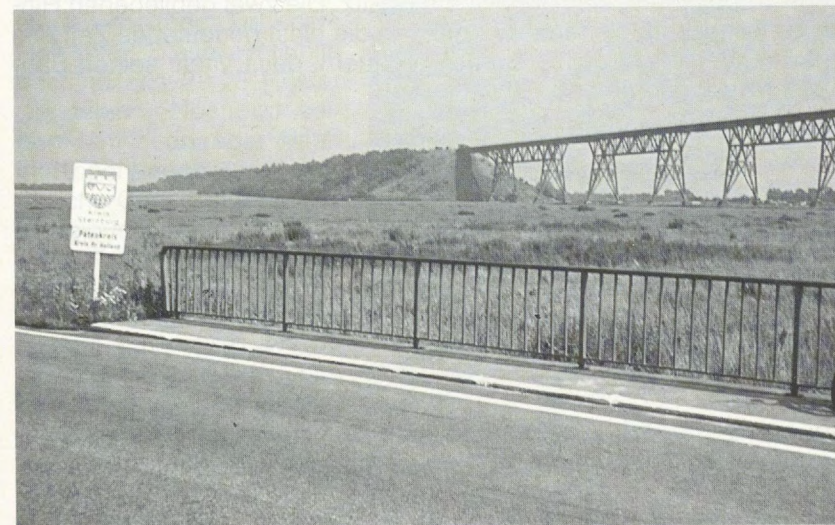
In sieben Jahren, von 1913 bis 1920, hatte sich das Aussehen Vaales stark verändert. Am Westrand des Dorfes war eine fast 20 ha große und mehrere Meter tiefe Baggerkuhle entstanden, aus der man den Sand für den Bau des Bahndammes entnommen hatte. Grund- und Regenwasser bildeten bald einen kleinen See, in dem die Kinder zeitweise ihr Badevergnügen fanden, bis alle feuchten Stellen mit Reet bewachsen, der in den Wintermonaten geerntet wurde.

Heute ist ein Teil der Vaaler Baggerkuhle Weideland, aber der größte Teil mit verschiedenartigen Pflanzen, Bäumen und Sträuchern bewachsen, ein unberührtes Stück Natur.

Einige Bahnunterführungen (Viadukte) verbanden die durch den Damm geteilte Feldmark sowie das alte, geschlossene Dorf mit den Höfen und Ausbauten südwestlich der Bahnlinie. Nach etwa 60 Jahren waren die Viadukte baufällig und wurden durch ausbetonierte, röhren-



Am 15. Juni 1920 wurde der Vaaler Bahnhof eröffnet. Die Teilnahme und Freude der Bevölkerung waren groß. Lehrer Boysen vermerkte kurz in der Vaaler Schulchronik: „Die Schulen von Vaale und Nutteln begrüßten den ersten fahrplanmäßigen Zug mit Gesang.“ Der erste Vaaler Bahnhofsvorsteher Momme Johannsen fuhr mit dem ersten Zug über die neue Hochbrücke.



Ein Blick von der Bundesstraße 431, Grenze Steinburg/Dithmarschen, auf den von Nutteln über Vaale führenden mächtigen Bahndamm und den Beginn der 2.218 m langen Hochdonner Hochbrücke.

artige Durchgänge ersetzt. Der auf dem Bahndamm erbaute Vaaler Bahnhof, der am 15. Juni 1920 in Betrieb genommen wurde, überragt alle Häuser des Dorfes.

Wegen des starken Personen- und Güterverkehrs hatte der neue Bahnhof für Vaale und die umliegenden Dörfer über einige Jahrzehnte große Bedeutung. In der Nähe des Bahnhofs entstanden zwei Gastwirtschaften, das „Gasthaus zum Bahnhof“ und die „Felsenburg“. Beide betrieben eine große öffentliche Waage, auf der die Bauern und Händler das Vieh, den Dünger, die Kartoffeln, das Getreide und manche andere Güter wiegen ließen. In beiden Gasthöfen herrschte oft ein reger Betrieb, es wurde gehandelt und verhandelt, verkauft und gekauft, viel Neues berichtet, gegessen und getrunken, gelacht und gescherzt, aber auch gestritten und geschimpft. Die Bahn ließ mehrere Wohnungen errichten, und zeitweise wohnten in Vaale bis zu zehn Beamte oder Bahnarbeiter.

Erst mit der wirtschaftlichen und verkehrstechnischen Umstrukturierung nach dem 2. Weltkrieg verlagerte sich der Güter- und Personenverkehr mehr auf die immer besser ausgebauten Straßen mit den sich ständig weiter entwickelnden Kraftfahrzeugen. Nachdem Anfang der siebziger Jahre der Güterverkehr auf dem Vaaler Bahnhof ganz aufgehört hatte, wurde im Winter 1979/80 auch der Personenverkehr eingestellt. Die Dienstwohnungen der einst bei der Bahn beschäftigten Arbeiter oder Beamten sowie der Bahnhof, an dem täglich bis zu 80 Züge vorbeifahren, sind in privatem Besitz. Die zwei gebliebenen Hinweistafeln „Bahnhofstraße“ erinnern an die einst bedeutende Zeit des Vaaler Bahnhofs. Manche Bürger bedauern, dass Vaale seinen Bahnanschluss verloren hat.

Die „Kreidebahn“ zwischen Itzehoe und Lägerdorf

Von
Hermann Schwichtenberg (Münsterdorf)

Aus der Historie

Wer heute auf der Straße von Münsterdorf nach Lägerdorf fährt, das Münsterdorfer Gehölz durchstreift oder die brachliegende ehemalige Alsensche Zementfabrik nahe der Itzehoer Delftor-Brücke aufsucht, wird kaum noch Spuren der einst für die Kreideverarbeitung bedeutenden Bahntrasse finden. Bis 1966 verkehrte hier regelmäßig die Kreidebahn, deren Spurbreite 860 Millimeter betrug. 1972 wurde die Strecke stillgelegt.

Die Geschichte der Kreidebahn begann im Jahre 1862. Damals, am 15. November, kaufte der Fabrikant und Architekt Gustav Ludwig Alsen von dem Kapitän Hermann Sengstack in Lägerdorf eine Hofstelle. Diese Hofstelle bestand aus 29,75 Hektar Kreideland. Noch im selben Jahr beantragte Alsen in Kopenhagen eine „Königliche Concession für die Betreibung einer Cement- und Kreidefabrik“. Diese wurde ihm am 23. Dezember 1862 unter der Firmenbezeichnung „Gustav Ludwig Alsen & Comp. Cementfabrik Itzehoe“ erteilt.

Obwohl die Kreidevorkommen auf Lägerdorfer Gebiet lagen, wurde Itzehoe aus verkehrstechnischen Gründen als Firmenstandort gewählt.¹

Der Transport auf der Straße war damals beschwerlich. Bis 1866 gab es zwischen Lägerdorf und Münsterdorf nur einen unbefestigten



Foto 1/Archiv Söhrn:
1956 oder 1957: Heinrich Söhrn (li.) und Pförtner
Rudi Hamann auf dem Alsen-Gelände

¹ Wentorp, Lägerdorfer Chronik, Lägerdorf 1986, S. 68

Sandweg. Weiter Richtung Itzehoe ging es am Deich entlang. In einer überlieferten Notiz von Otto Friedrich Alsen, der das Werk am 29. Dezember 1863 übernahm, heißt es: „Für die Fabriken ist es eine Lebensfrage, daß die Straße von Lägerdorf nach Itzehoe geführt wird. Seit Wochen liege ich mit 28 Pferden still, weil die Wege unpassierbar sind.“²

Für Mensch und Tier war es keine leichte Aufgabe, die in Lägerdorf geförderte Kreide nach Itzehoe zu transportieren. Zu Beginn der Produktionszeit fuhren vier Gespanne mit je zwei Pferden die Kreide nach Itzehoe. Bei gutem Wetter nahm jedes Gespann 2.500 Kilogramm Ladegewicht auf und transportierte es zweimal täglich auf das Alsen-sche Gelände an der Stör. Dort wurde es weiterverarbeitet. Später, bis 1868, wurden die Gespanne größer und brachten daher größere Tageslasten nach Itzehoe. Am 11. August 1868 wurde die Pferdebahn in Betrieb genommen. Während bis dahin täglich maximal 30 Tonnen Kreide zur Fabrik geschafft werden konnten, erhöhte sich die Transportlast ab diesem Datum bei zwölfstündiger Arbeitszeit auf 250 Tonnen. Bis Münsterdorf wurden die Wagen von vier Pferden gezogen. Ab hier genügten drei Tiere, um die Wagen auf Schienen bis Itzehoe zu ziehen. 1877 wurde die Pferdebahn auf Lokomotivbetrieb umgestellt. Dies hatte zur Folge, dass sich die täglich transportierte Menge gegenüber dem Pferdegespann vielfach erhöhte. Insgesamt zog eine Lokomotive während einer Tour zwölf Wagen Kreide nach Itzehoe.³

Der Weg der „Kreidebahn“

Die Kreidebahn führte von Itzehoe über Schulenburg in das Münster-dorfer Gehölz hinein. Sie querte den zwischen Münsterdorf und Breitenburg-Nordoe gelegenen Mühlenweg und führte in Münsterdorf parallel zur Mühlenstraße weiter in Richtung Kirchenstraße. Dort querte sie die zwischen Münsterdorf und Lägerdorf gelegene Straße und lief östlich davon direkt auf Lägerdorf zu. Sie führte parallel zur Bockskoppel und Münsterdorfer Straße, querte die Münsterdorfer Straße dicht vor dem Steinkamp und lief weiter in den Bereich der heutigen Königsberger Straße und über die Heidestraße hinweg auf das Ringofengelände zu. Am Jahnplatz befand sich die Verladestation.

Ein Gleis führte vom Ringofengelände zum Alsenkamp in den heutigen Lägerdorfer Park. Dort war eine Werkstatt, in der Lokomotiven und Kreidewagen instand gesetzt wurden.⁴

² Wentorp, a.a.O., S. 70

³ vgl. Wentorp, a.a.O., S. 70

⁴ Gespräch zwischen dem Verfasser und Gerhard Korell, Leiter des Lägerdorfer Heimatmuseums, Lägerdorf 3. Juni 2003

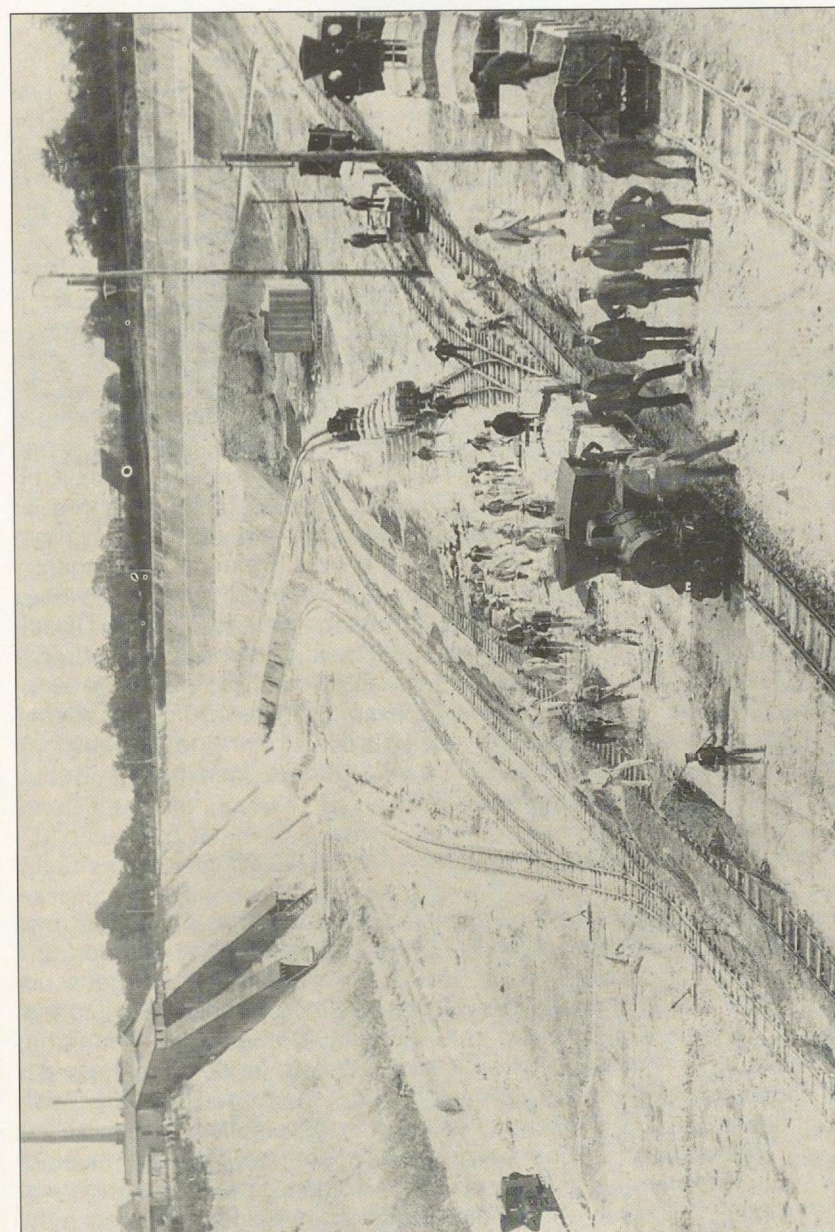


Foto 3/Archiv HL:

1890: Alte Alsen-sche Kreidegrube (links das Pumpwerk, das am 7. Juli 1913 abbrannte. Die Grube lief voll Grundwasser und wurde aufgegeben).

Die Lokomotiven fuhren zwischen Lägerdorf und Itzehoe im Pendelverkehr. Das heißt, eine Lokomotive befand sich in Lägerdorf, wo sie beladen wurde, eine zweite an der Schlemmerei in Itzehoe, und eine dritte brachte die leeren Wagen zurück nach Lägerdorf.⁵ Damit die Lokomotiven einander bei Gegenverkehr ausweichen konnten, war in Münsterdorf ein etwa 200 Meter langes Ausweichgleis gelegt. Dieses befand sich, von Lägerdorf kommend, vor der Querung der heutigen Oberstraße. Ansonsten war die Strecke eingleisig.⁶

Die Kreide wurde bis 1962 auf Schienen aus der Grube herausgefahren. Eine Fotografie aus dem Jahre 1890, die im Besitz des Lägerdorfer Heimatmuseums ist, zeigt in der Kreidegrube verlegte Schienenstränge, auf denen fünf Lokomotiven zu sehen sind, die die mit Kreide beladenen Wagen ziehen.

Hierzu erklärt der Leiter des Lägerdorfer Heimatmuseums, Gerhard Korell: „An der Südseite der Grube war ein Schienenstrang angelegt, der zum Ringofengelände führte. Auf dieser Schiene wurden mit Kreide beladene Loren von Lokomotiven zur Verladestation gefahren. In den Jahren danach schaffte ein Förderband die Kreide zur neu errichteten Verladestation.“ Vom Förderband fiel die Kreide in die Wagen.

Kai Jensen aus Mehlbek berichtet: „Die Lokomotiven, die die Rohkreide zuletzt von Lägerdorf nach Itzehoe beförderten, waren Diesel-Fabrikationen der Maschinenfabrik Kiel (MaK) und der Schöma-Werke aus Diepholz. Sie zogen ‚Krupp-Ardelt-Kipploren‘, so genannte Doppelkasten-Einseitenkipper, die eine Gesamtlast von 40 Tonnen trugen.

Eingesetzt wurden die Loks aber auch für den innerbetrieblichen Umfuhrbetrieb im Itzehoer Werk. Dort wurden Perlkalk, Klinker, Kohle, Kohlen- und Kalkstaub transportiert.“

Heinrich Söhrn erinnert sich

Heinrich Söhrn aus Itzehoe, der von 1954 bis 1958 als Heizer und Rangierer auf Lokomotiven im Pendelverkehr zwischen Lägerdorf und Itzehoe mitfuhr, erinnert sich: „Meine Schicht begann morgens um sechs Uhr. Auf Anordnung des Meisters, Klaus Köhnke aus Itzehoe, begannen wir mit dem Verladen für den innerbetrieblichen Umfuhrbetrieb. Jede Dampflock zog vier bis sechs Wagen, in der Regel von der Flusspackerei bis hin zur Hafenanlage. Dort wurde dann auf die Schiffe umgeladen. Die Lokomotiven, die im Kreideverkehr zwischen Lägerdorf und Itzehoe eingesetzt waren, zogen zwölf Wagen mit einer Last von 40 Tonnen pro Wagen. Jeder Wagen hatte eine Länge von acht Metern. Die über 100 Meter lange Einheit befuhr die Strecke mit

⁵ Gespräch zwischen dem Verfasser und Kai Jensen (Mehlbek), Münsterdorf 3. Juni 2003

⁶ Gespräch zwischen dem Verfasser und Heinrich Söhrn (Itzehoe), Münsterdorf 10. Juni 2003

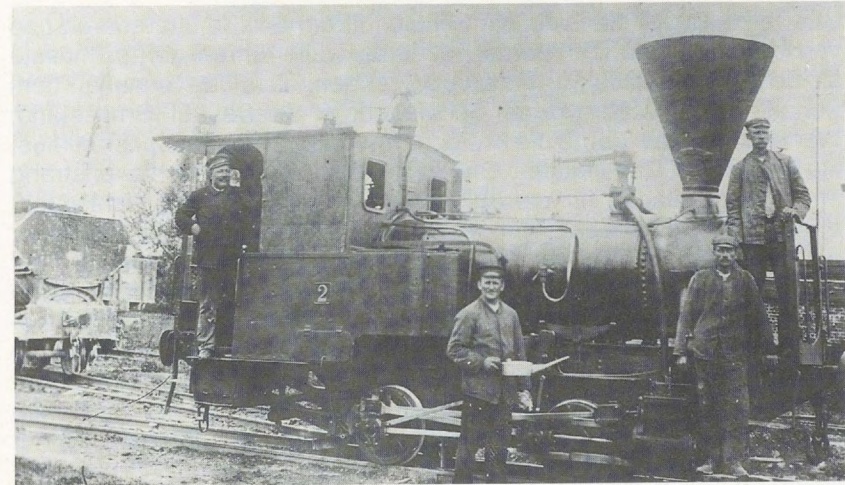


Foto 2/Archiv Heimatmuseum Lägerdorf (HL):
1880: Auf dem Gelände der Alsenschen Portland Cement Fabrik: Lokomotive Nr. 2 („Esel“) mit Fahrer Karl Ernst sen., Bockskoppel

einer Geschwindigkeit von 25 Kilometern pro Stunde. Kreuzten wir Straßen, wurde ein akustisches Signal gegeben. Nach 1958 befand sich in Münsterdorf eine elektrische Lichtzeichenanlage. Zwischen 1960 und 1962 ereignete sich am Lägerdorfer Übergang in der Stiftstraße ein Unfall. Bei Schneetreiben wurde ein Auto von einer Lokomotive erfasst. Erfahren habe ich davon in Australien, wo ich damals gearbeitet habe. Ich erhielt einen Zeitungsausschnitt aus der Norddeutschen Rundschau. Die durchschnittliche Verweildauer für den Lokomotivführer in Lägerdorf beziehungsweise Itzehoe betrug 30 Minuten. Schneller ging es in den Fällen, in denen bereits eine Lokomotive den Wagen vorgespannt war und man nach Ankunft sofort wieder abfahren konnte. Am Tag schafften wir innerhalb unserer achtstündigen Arbeitszeit sechs Touren, in Ausnahmefällen auch sieben.“

Auf der Industriebrache „Alsen“

Zusammen mit Heinrich Söhrn suchte der Verfasser am 11. Juni 2003 Orte zwischen Lägerdorf, Münsterdorf und Itzehoe auf, die vom Schienenstrang der Kreidebahn berührt wurden oder die am Weg der Werksbahn lagen. Der Spaziergang⁷ begann in der Schulenburg Straße in Itzehoe. Heinrich Söhrn: „Die Kreidebahn kam aus dem Münsterdorfer Gehölz herausgefahren und fuhr auf die Schulenburg

⁷ Bericht von Heinrich Söhrn am 11.6.2003

Straße zu. Bevor die Bahn die Schulenburg Straße überqueren und von dort zum Itzehoeer Betriebsgelände weiterfahren durfte, musste sich der Lokomotivführer davon überzeugen, dass das Signal an dem Schalthaus, 50 Meter vor der Schulenburg Straße, auf ‚Grün‘ stand. War dies der Fall, durfte die Kreidebahn weiterfahren. Ansonsten musste sie warten. Das Zeichen ‚Grün‘ zeigte an, dass der Schienenstrang im Betriebsgelände für die ankommende Bahn frei und nicht durch andere Wagen besetzt war. Nach Überqueren der Schulenburg Straße setzte die Bahn ihren Weg auf einem Damm fort, der direkt auf die heutige Verbindungsstraße zwischen dem Ortsteil Wellenkamp und der sogenannten ‚Alsen Kreuzung‘ an der Ortseinfahrt nach Itzehoe zuläuft. An die Zeiten des Kreidebahnverkehrs erinnert noch die eiserne Toreinfahrt zum Werksgelände. Die immer noch sichtbare Einfahrt befindet sich unmittelbar gegenüber der Stelle, an der der Damm geendet hat. Heute sind die Gleise abgeräumt, der Damm wird nur noch von Spaziergängern genutzt.“

Das Schalthaus im Bereich der Schulenburg Straße wurde vom Hauptwerk mit elektrischer Energie versorgt. Heinrich Söhrn: „Vom Hauptwerk führte ein Elektrokabel unter dem Damm hindurch bis zum ‚Sandloch Eichengrund‘. Über dieses Kabel wurden das Schalthaus, die Signalanlage und ein Elektrobagger, der ‚Blaue Vogel‘, der in dem Sandloch ‚Eichengrund‘ arbeitete, mit Strom versorgt.“ Das Sandloch ‚Eichengrund‘, so berichtet Heinrich Söhrn, wurde damals übrigens auch von der Kreidebahn angelaufen. Heinrich Söhrn weiter: „Der Sand wurde für die Weißzementproduktion benötigt und mit Hilfe der Kreidebahn ins Werksgelände transportiert.“

Auf dem Gelände der ehemaligen Alsen'schen Zementfabrik ist auf den ersten Blick nicht zu erkennen, wie die Schienenstränge der Kreidebahn verliefen. Denn nicht nur die Kreidebahn verkehrte hier, sondern auch die Werksbahn (Spurbreite: 860 mm) und die Deutsche Bundesbahn (Spurbreite: 1435 mm). Vom Strang der Strecke Hamburg-Westerland zweigte ein Gleis in das Werksgelände ab. Die unterschiedlich breiten Stränge kreuzten einander, und teilweise verlief der Strang der Kreidebahn zwischen den Schienen der Bundesbahn. Außerdem gab es die alte Bundesstraße Nr. 5, deren Spuren noch heute auf der Industrietrasse erkennbar sind. Vieles ist inzwischen demontiert worden oder liegt verborgen unter Schutt. Söhrn: „Vom heutigen Gleis der Deutschen Bahn AG der Strecke Hamburg-Westerland zweigte damals ein Strang in das Werksgelände ab. Die Übergabe der Bundesbahn an das Werksgelände wurde vom Stellwerk ‚Kremper Weg‘ in das Werk hineingemeldet. An der Stelle, wo der Bundesbahnstrang die alte Bundesstraße 5 innerhalb des Werkes querte, stand der Werkspfortner und regelte mit der Fahne den Verkehr. Die Autos mussten warten, der Schienenverkehr hatte Vorrang.

Östlich des damaligen Bundesbahnstranges lag das Gleis der Kreidebahn, das sich im Werksgelände spinnennetzartig verzweigte.“ Heinrich Söhrn macht es keine Mühe nachzuweisen, wo einst Kreidebahn und Bundesbahn fuhren und die Werksbahn für den innerbetrieblichen Umfuhrbetrieb. Etwa 20 Weichen sorgten dafür, dass Kreide-, Werks- und Bundesbahn dorthin gelangen konnten, wo die Werksregie sie hingesteuert haben wollte.

Söhrn: „Der Kreidezug kam von Schulenburg herunter und fuhr über den erwähnten Damm direkt auf das Werkstor zu. War das Tor passiert, fuhr dieser Zug direkt auf die Schlemmerei zu. Hier wurden die in Lägerdorf mit Kreide befüllten Wagen zum Entladen abgestellt. Über Weichenstränge wurde die nun freie Lokomotive zu einem schon entladenen Wagenzug gelenkt, der zur Abfahrt nach Lägerdorf bereitstand.“

Für Reparaturen an Kreide- und Werksbahn einschließlich der Wagen gab es eine Schmiede. Gebäudeteile davon sind heute noch zu sehen. Westlich neben der Schmiede verläuft die Bahnstrecke Hamburg-Westerland auf einem Damm, der in diesem Bereich untertunnelt ist. Zu Zeiten der Kreidebahn führte durch diesen Tunnel ein Schienenstrang, der, westlich der Bahnstrecke Hamburg-Westerland weiter laufend, zum Lösch- und Klinkerplatz an der Stör führte. Vor dem Tunnel zweigte von diesem Gleis ein Schienenstrang ab, der geradewegs in die Schmiede führte. In der Schmiede befand sich eine Grube, so dass die Schlosser die Wagen auch von unten reparieren konnten.

Der Lösch- und Klinkerplatz an der Stör liegt etwa 100 Meter westlich des Tunnels am „Beller Krug“. Die Gleise der alten Werksbahn machten hier einen Bogen, entfernten sich von der Bahnstrecke Hamburg-Westerland und führten über eine leichte Anhöhe hinauf zum Lösch- und Klinkerplatz. „Am ‚Beller Krug‘“, so erinnert sich Heinrich Söhrn, „befand sich der Kohlenplatz. Die Kohlen lieferten die Energie für die Dampfloks, die später von Dieselloks abgelöst wurden. Westlich des Löschplatzes am Schiffswendebecken des Itzehoeer Stadthafens, gegenüber den Silos der Firma Trede & von Pein GmbH & Co. KG, befand sich eine Reparaturwerkstatt für Schiffe und eine Lackiererei für die Waggonen der Kreide- und Werksbahn.“

18 Lokomotiven im Maschinenpark

Der Frage, welche Lokomotiven für die Alsen'schen Portland-Zementwerke, Itzehoe, unter dem Begriff „Kreidebahn“ gefahren sind und was letztlich aus ihnen geworden ist, ist Kai Jensen nachgegangen. Am 4. Juli 2003 schreibt Joachim Rosenthal, Berlin, an ihn:

„Sehr geehrter Herr Jensen, nach meiner Rückkehr aus dem Norden habe ich nochmals meinen Computer nach Daten der schmalspurigen Verbindungsbahn der Alsen'schen Portland-Zementwerke durchsucht. Dabei habe ich noch einige weitere kurze Meldungen in diversen Ausgaben des ‚Bahn-Expresses‘ aufgefunden. Sämtliche Meldungen habe ich Ihnen in Kopien beigelegt. (...)“

Aus diesen Unterlagen ^aergibt sich, dass folgender Maschinenpark (Spurweite 860 mm) bestanden hat:

a) Alte Nummerierung:

Lok's 1 – 6 = Dampflokomotiven

1. Lok Krauss, Nr. 562, Bj. 1877, Verbleib: unbekannt;
2. Lok Krauss, Nr. 1079, Bj. 1882, Verbleib: unbekannt;
3. Lok Krauss, Nr. 1669, Bj. 1885, Verbleib: unbekannt;
4. Lok Krauss, Nr. 1936, Bj. 1888, Verbleib: unbekannt;
5. Lok Krauss, Nr. 3629, Bj. 1897, Verbleib: unbekannt;
6. Lok Krauss, Nr. 5774, Bj. 1907, Verbleib: unbekannt;

b) Neue Nummerierung:

Lok's 1 – 7 = Dampflokomotiven / 8 – 12 = Diesellokomotiven

1. Lok Henschel, Nr. 21918, Bj. 1930, Verbleib: 1964 verschrottet;
2. Lok Henschel, Nr. 22094, Bj. 1932, Verbleib: 1962 verschrottet;
3. Lok Henschel, Nr. 22354, Bj. 1933, Verbleib: unbekannt;
4. Lok Henschel, Nr. 22498, Bj. 1934, Verbleib: unbekannt;
5. Lok Henschel, Nr. 23175, Bj. 1936, Verbleib: unbekannt;
6. Lok Henschel, Nr. 23176, Bj. 1936, Verbleib: unbekannt;
7. Lok Henschel, Nr. 26477, Bj. 1949, Verbleib: unbekannt;
8. Lok MaK, Nr. 401029, Bj. 1958, Verbleib: siehe nachfolgende Erklärung;
9. Lok Gmdr., Nr. unbek., Bj. 1946, Verbleib: verschrottet 1972 in Lägerdorf;
10. Lok Gmdr., Nr. 4242, Bj. 1946, Verbleib: verschrottet 1972 in Lägerdorf;
11. Lok Schöma, Nr. 2330, Bj. 1960, Verbleib: siehe nachfolgende Erklärung;
12. Lok Schöma, Nr. 2331, Bj. 1960, Verbleib: siehe nachfolgende Erklärung.

Bei der Lok-Nummerierung hat es zwei Registrierungszyklen gegeben. Der eine Zyklus umfasst die Zeit vor dem Ersten Weltkrieg, der zweite die Phase danach. Demzufolge ist nummeriert worden: a) 1 – 6 und b) 1 – 12. Eine durchgehende Nummerierung: 1 – 18 hat es nicht gegeben. Die Lokomotiven trugen goldfarbene Ziffern aus Metall, die am Führerhaus befestigt waren.

^a Bahn-Express (Magazin für Werkbahnfreunde), 2/85, S. 35 + 36



Foto 4/Archiv HL:
1962: Die letzte Lok verlässt im August die Kreidegrube. Die Waggons werden ab jetzt nur noch oberhalb der Grube befüllt.

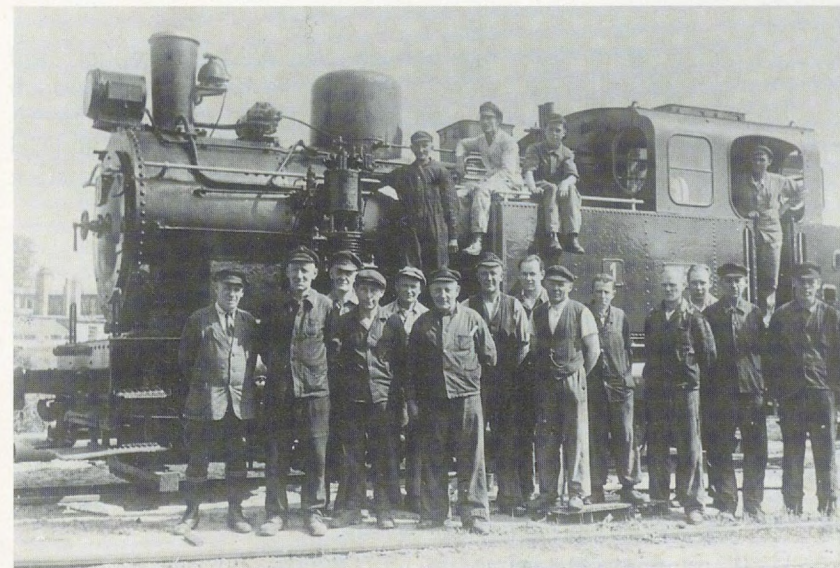


Foto 5/Archiv HL:
1950: Vor der Alsen'schen Schlosserei



Foto 6/Archiv HL: 1939: Kreidebahn

Erklärungen zum Verbleib der Maschinen:

Lok Nr. 8:

Die Lokomotive wurde 1967 von den Schöma-Werken, Diepholz, auf die Spurbreite 1000 mm umgebaut und an die Kreisbahn in Aurich weitergegeben. 1971 gelangte sie an die Brohltal-Eisenbahn-Gesellschaft bei Köln. Im Jahre 1989 wurde sie an die Rhätische-Bahn/CH verkauft. Für diese Gesellschaft fährt sie noch heute in Untervaz/CH. (Typ: Gn 4/4 – neue Betriebsnummer: 241)

Lok Nr. 11 und Lok Nr. 12:

Die Lokomotiven gelangten 1976 über die Schöma-Werke und Victor Asper, Küsnacht/CH, an die Furka-Oberalb-Bahn/CH. Für diese Gesellschaft fahren sie heute noch in Brig/CH.

Lok 11 trägt dort die Bezeichnung: TM 4971; Lok 12 trägt dort die Bezeichnung: TM 4972.

Erklärungen zu den Produzenten der Loks:

Lok Krauss = Firma Krauss & Co., München;
 Lok Henschel = Firma Henschel, Kassel;
 Lok Gmdr. = Firma Gemeinder, Mosbach/Baden;
 Lok MaK = Firma Maschinenfabrik Kiel, Kiel;
 Lok Schöma = Firma Lokomotivfabrik Christoph Schöttler, Diepholz.

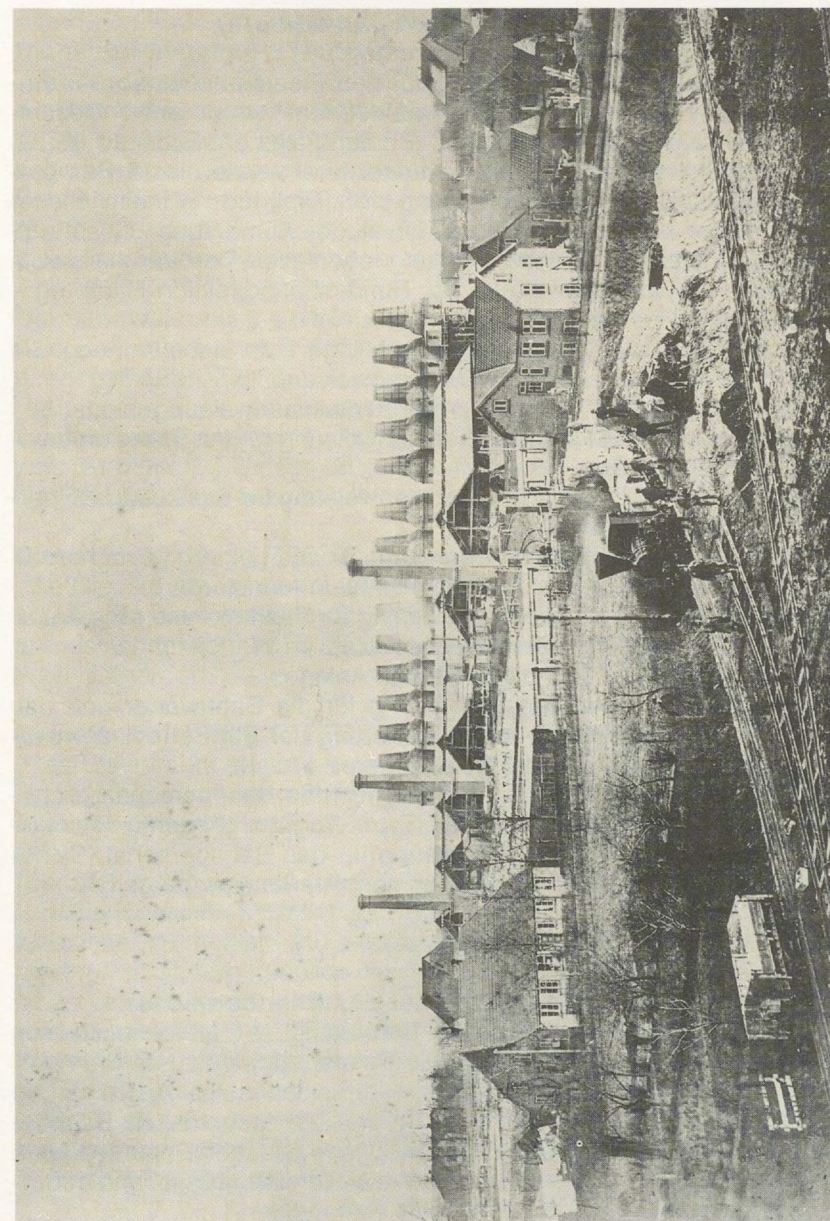


Foto 7/Archiv HL:
 1895: Der alte Alsensche Ofen auf dem Kamp an der Lägerdorfer Rosenstraße. Er wurde 1870 erbaut und musste 1895 einem moderneren Ofen weichen.

Allgemeine Dienstanweisung

Die „Allgemeine Dienstanweisung für den Eisenbahnbetrieb des Privatgleisanschlusses und der Werkkreidebahn“⁹ wurde am 4. Dezember 1956 von den „Alsen'schen Portland-Cement-Fabriken K. G. Lägerdorf/Holstein“ aufgestellt. Unterzeichnet wurde die 16 Paragraphen umfassende Dienstanweisung von Dipl.-Ing. Wilhelm Bienemann, Leiter des Bahnbetriebes. Unter der Anmerkung „Gesehen!“ unterzeichnete die Dienstanweisung ebenfalls „Der Landesbevollmächtigte für Bahnaufsicht bei der Bundesbahndirektion Hamburg – 44 B 6 AKB“, Rust, am 3. Februar 1957.

Der Dienstanweisung beigelegt ist als Anlage 1 die Signalordnung. Sie trägt das selbe Datum wie die Dienstanweisung.

Weitere Anlagen dieser „Allgemeinen Dienstanweisung“ sind:

Anlage 2 vom 4.12.56/3.2.57: Dienstanweisung für das Rangierpersonal (12 Paragraphen);

Anlage 3 vom 4.12.56/3.2.57: Dienstanweisung für das Lokomotivpersonal (15 Paragraphen);

Anlage 4 vom 9.2.57: Dienstanweisung für das Lok- und Rangierpersonal zur Überquerung der Landstraße 25 in Münsterdorf;

Anlage 5 vom 25.2.57: Dienstanweisung für das Lok- und rangierpersonal zur Ein- und Ausfahrt vom Löschplatz im Werk Itzehoe.

Nicht Nummeriert sind die folgenden Anlagen:

Anlage vom 15.5.57: Dienstanweisung für die Bahnwärter und das Lok- und Rangierpersonal zur Überquerung der Straße (der gewesenen Bundesstraße 5) bei der Schlämmerei;

Anlage vom 8.1.59: Dienstanweisung für das Bahnpersonal (Sicherungsmaßnahmen beim Überqueren von Wegübergängen);

Anlage vom 15.9.61: Dienstanweisung für das Bahnpersonal (Sicherungsmaßnahmen beim Überqueren von Straßenübergängen).

Auszüge

Dienstanweisung § 2 (Betriebsleiter des Bahnbetriebes):

„Die verantwortliche Leitung des Bahnbetriebes (...) obliegt Herrn Dipl.-Ing. Wilhelm Bienemann. Ihm untersteht das gesamte Bahnpersonal. Er hat sich davon zu überzeugen, daß seine Anordnungen zweckmäßig ausgeführt werden und die ihm unterstellten Bahnbediensteten mit den erforderlichen Dienstanweisungen versehen sind. Dem Betriebsleiter sind alle sich herausstellenden Mängel und außergewöhnlichen Vorkommnisse schriftlich zu melden.“

⁹ Das Original der „Allgemeinen Dienstanweisung“ befindet sich im Besitz von Kai Jensen. Es entstammt dem Nachlass von Hermann Köhnke.

Dienstanweisung § 3 (Aufgaben des Betriebsleiters):

„Der Aufsicht des Betriebsleiters unterstehen sämtliche Gleisanlagen, die Bahnbetriebsmittel sowie die für den Bahnbetrieb vorhandenen sonstigen baulichen Anlagen. Der Betriebsleiter hat den gesamten Eisenbahndienst zu überwachen und ist für den betriebssicheren Zustand der Bahnanlagen verantwortlich. Die Anschlussbahn ist fortwährend in solch einem baulichen Zustand zu erhalten, daß sie ohne Gefahr mit der zulässigen Geschwindigkeit von 15 km/h befahren werden kann. (...)“

Dienstanweisung § 4 (Prüfung der Strecke):

„Die Bahnstrecke muß mindestens jeden dritten Tag auf ihren ordnungsgemäßen Zustand untersucht werden. Dieses geschieht in der Hauptsache durch den Streckenwärter; jedoch haben auch Lokomotivführer und Rangierer ihr Augenmerk auf den Zustand des Bahnkörpers zu richten. Mindestens einmal im Monat muß der Betriebsleiter die Strecke selbst besichtigen.“

Dienstanweisung § 7 (Geltungsbereich der Dienstanweisungen):

„Die Dienstanweisungen gelten für den normalspurigen Privatgleisanschluß (...) einschließlich des gesamten Gleisnetzes auf dem Fabrikgrundstück sowohl auch für die schmalspurige Werkkreidebahn Itzehoe – Lägerdorf.“

Dienstanweisung § 12 (Nüchternheit im Eisenbahndienst):

„Das Eisenbahnpersonal muß bei Dienstantritt vollkommen dienstfähig, d. h. gesund und nüchtern sein. Der Alkoholgenuß während des Dienstes und kurz vor Dienstbeginn ist streng untersagt.“

Dienstanweisung § 13 (Unfälle im Bahnbetrieb):

„Unfälle jeder Art im Eisenbahndienst sind unverzüglich dem Bahnbetriebsleiter zu melden und schriftlich zu bestätigen. Der Betriebsleiter ist verpflichtet, fermündlich die eisenbahntechnische Aufsichtsbehörde zu verständigen. (...)“

Dienstanweisung § 14 (Eisenbahntechnische Aufsicht):

„Die Privatanschlußbahn untersteht in eisenbahntechnischer Hinsicht der Aufsicht des Landesbevollmächtigten für Bahnaufsicht in Hamburg. Ohne seine Genehmigung dürfen Bahnanlagen in keiner Weise erweitert oder abgeändert werden. Die Werkkreidebahn untersteht der Aufsicht des Landrates.“

Dienstanweisung § 15 (Zu widerhandlungen):

„Zu widerhandlungen gegen die gesetzliche Verordnung und die erlassenen Eisenbahn-Dienst anweisungen werden streng bestraft, im Wiederholungsfall mit Entlassung.“

Im **Paragraphen 11** der Dienstanweisung sind die Orte im Bereich der „Kreidebahn“ genannt, an denen „Sicherungsmaßnahmen beim Überqueren von Wegübergängen“

(Betr.: Verhalten beim Passieren von Bahnübergängen) zu treffen sind:

21 Stellen sind benannt unter Angabe des Streckenkilometers:

0,21 = Breitenburger Bahn in Lägerdorf,

0,07 = am Jahnplatz (es folgen ohne Kilometerbenennung: Dorfstraße in Lägerdorf, Rosenstraße in Lägerdorf; Heidestraße/Ringofen Lgdf.),

0,34 = Heidestraße Gr. Es. Lgdf.,

0,61 = Münsterdorfer Str., Lägerdorf,

0,81 = Stiftstraße Lgdf.,

1,28 = Unbenannter Weg z. Bockskoppel,

2,27 = Unben. Feldweg n. Osterholz,

2,59 = Oberstraße in Münsterdorf,

2,83 = Münsterdorfer Str. in Münsterdorf,

3,27 = Unbenannter Weg z. Schrebergärten,

3,38 = Kirchenweg nach Kremperheide,

3,75 = Feldweg Steensiel,

4,00 = Weg Nordoe – Münsterdorf,

4,98 = Unbenannter Feldweg,

5,28 = Weg nach Eichengrund,

5,29 = Unterführung,

5,48 = Weg nach Schulenburg.

5,96 = Hauptstraße vor dem Delftor.

Angegeben sind zu den einzelnen Kilometerabschnitten Hinweise zum Verkehr (z.B. gering: Stiftstraße Lägerdorf bzw. lebhaft: Hauptstraße vor dem Delftor), zu ortsfesten Warnsignalen (z.B. Warnkreuz: Dorfstraße in Lägerdorf bzw. Blinklicht: Münsterdorfer Str. in Münsterdorf), zu akustischen Signalen (z.B. Läuten: Weg Nordoe – Münsterdorf) und zu sonstigen Sicherungen, die zu treffen sind (z.B. Bei Überquerungen: Rangierer sperrt den Straßenverkehr durch Schwenken roter Flagge vor der Lok bzw. roter Laterne bei Dunkelheit und Nebel).

Anlage 2/§ 11 (Weitere Aufgaben des Rangierers):

„Dem Rangierleiter obliegen (...) noch folgende Aufgaben:

- a) Neben dem Lokomotivpersonal auch die an den Rangiergleisen und in den Fahrzeugen befindlichen Leute vor der beabsichtigten Rangierbewegung zu verständigen;
- b) sich zu überzeugen, daß die Rangierwege frei sind, nach dem Rangieren die Hemmschuhe von den Schienen entfernt werden und alle Fahrzeuge profilfrei stehen;

- c) darüber zu wachen, daß vor dem Bewegen der Fahrzeuge die Bremsen gelöst sowie Hemmschuhe und Vorrichtungen zum Feststellen beseitigt sind;
- d) jede Entgleisung und Beschädigung von Fahrzeugen dem Werkbahnmeister zu melden;
- e) die Weichen zu bedienen und darauf zu achten, daß diese nicht aufgefahrene Weichen sind sofort dem Werkbahnmeister zu melden;
- f) Ein- und Abkuppeln der Kreidezüge an die Rangierwinden in Lägerdorf und Itzehoe;
- g) beim Befahren der Wegübergänge die in der allgemeinen Dienstanweisung für den Eisenbahnbetrieb enthaltenen Bestimmungen zu beachten;
- h) zu prüfen, ob zu schiebende Wagen untereinander gekuppelt sind;
- i) die Rangiersignale in einwandfreier Weise zu geben.“

Anlage 3/§ 2 (Verantwortlichkeit des Lokführers):

„Der Lokführer ist für den betriebssicheren Zustand, die einwandfreie Wartung, Pflege, Sauberhaltung, Vollständigkeit des Zubehörs der Lok und für die Einhaltung der Fahrvorschriften verantwortlich. (...) Er hat dafür zu sorgen, daß das Zubehör wie Lampen, Werkzeuge, Schmier- und Reinigungsgerät, Schnürgerät usw. vollständig und in Ordnung ist.“

Anlage 3/§ 5 (Verhalten des Lokpersonals während der Fahrt):

„Während der Fahrt hat der Lokführer die Strecke zu beobachten, die Signale und Kennzeichen zu beachten, wenn erforderlich, Pfeifsignale zu geben sowie die Läutevorrichtung der Lok zu betätigen. Im Gefahrenraum des Gleises befindliche Personen sind durch Achtungssignal (mäßig langer Ton mit der Dampfpeife) zu warnen. Der Heizer hat sich an der Beobachtung der Strecke, Signale und Kennzeichen zu beteiligen, soweit es die Bedienung von Feuer und Kessel zuläßt. Vor den unbeschränkten Wegübergängen müssen alle Arbeiten hinter der Beobachtung zurückstehen.“

Anlage 4:

„Am Dienstag, dem 5. Februar 1957, 11.00 Uhr, ist die neue Straßensicherungsblinkanlage in Münsterdorf in Betrieb genommen worden.“

Die Anlage arbeitet wie folgt:

Etwa 240 Meter von der Straßenkreuzung entfernt befindet sich in beiden Fahrtrichtungen je ein Schieneneinschaltkontakt. Diese Kontakte sind mit dem Signal K 17 bezeichnet. Beim Überfahren eines dieser Kontakte schalten die roten Straßensperrsignale ein, die den Straßenpassanten durch rotes Blinklicht die Sperrung anzeigen.

Gleichzeitig werden durch die roten Straßenwarnsignale als Kontrolle für den Zugführer die in etwa 140 m vor der Straßenkreuzung in beiden Fahrtrichtungen neben den Schienen aufgestellten Zugführer-Kontrollsignale eingeschaltet, die weißes Blinklicht geben. Dem Zugführer wird hiermit angezeigt, daß die Straße für den Verkehr gesperrt ist und er somit die Kreuzung mit einer Mindestgeschwindigkeit von 12 km/h befahren darf.

Bei Annäherung zur Kreuzung ist auch wie bisher mit der Lok Signal zu geben und die Strecke zu beobachten.

Nachdem der Zug die Straßenkreuzung erreicht hat, wird ein Schienenausschaltkontakt betätigt und das Weißlicht-Zugführer-Kontrollsignal sofort abgeschaltet, wogegen die Rotlicht-Straßenwarnsignale erst nach vollständigem Überfahren des Schienenausschaltkontaktes mit einer Begrenzungszeit von etwa 3 Sek. gelöscht werden.

Die Gesamtsrecke, ca. 480 m, zwischen den beiden Schieneneinschaltkontakten muß in längstens 2 ½ Minuten durchfahren werden, um ein einwandfreies Arbeiten der Anlage zu gewährleisten. Nach Ablauf dieser Zeit geht die Gesamtanlage selbsttätig wieder in ihre Grundstellung.

Sollte wider Erwarten nach Überfahren eines Schieneneinschaltkontaktes das Zugführer-Kontrollsignal an der Strecke nicht aufleuchten und weißes Blinklicht geben, so darf der Zug nur dann die Straße überfahren, wenn vorher der Rangierer die Straße am Tage mit einer roten Fahne bzw. nachts mit einer roten Laterne sperrt. Die Zuggeschwindigkeit darf hierbei max. 6 km/h betragen.

Das Arbeits- und Störungsbuch ist wie bisher zu führen, und in dasselbe sind die Passierzeiten der Warnanlage, sowie die einwandfreie Funktion der Anlage bzw. auftretende Störungen einzutragen. Es ist ferner jede Störung sofort nach Ankunft in Lägerdorf oder Itzehoe der vorgesetzten Stelle zu melden.

Die alte Straßenwarnanlage wird am Montag, dem 11. Februar 1957, außer Betrieb gesetzt und entfernt, so daß von diesem Tage an nur die neue Warnanlage für die Zugführer maßgebend ist.

Dienstanweisung für die Bahnwärter und das Lok- und Rangierpersonal zur Überquerung der Straße (der gewesenen Bundesstraße 5) bei der Schlämmerei v. 15.5.57:

„Grundsätzlich ist die neue Blinklichtanlage nur als Straßensicherung anzusehen. Für den geregelten, störungsfreien Zugverkehr vor und auf der Straßenkreuzung ist der Bahnwärter verantwortlich.

Die neue Blinklichtanlage ist eine handbetätigte Anlage, die nur vom Bahnwärter bedient werden darf.

Die Anlage ist derart aufgebaut, daß grundsätzlich entweder die Straßenkreuzung Bundesbahngleis oder Werksbahngleis vom Bahnwärter freigegeben werden kann.

Für das Überqueren der Straße mit dem jeweiligen Zuge ist folgende Anweisung unbedingt zu beachten.

1. Vor Einschalten der Blinklichtanlage hat sich der Bahnwärter davon zu überzeugen, daß sich auf der Straße zwischen den Straßensperrsignalen aus Richtung Itzehoe und Kremperheide keine Fahrzeuge und Passanten befinden.
2. Befahren der Kreuzung (Werksbahngleis) aus Richtung Schulenburg (Lägerdorf) kommend.
3. Der Zug hat vor dem Lokführerkontrollsignal so lange zu halten, bis auf dem Kontrollsignal
 - a) weißes Blinklicht erscheint und
 - b) zusätzlich grünes Licht aufleuchtet.

Brennt nur eines dieser Signale, darf die Kreuzung vom Zuge nicht befahren werden. (...).

Dienstanweisung für das Bahnpersonal v. 8.1.59:

„Aus gegebenem Anlaß wird noch einmal darauf hingewiesen, daß die in § 11 (...) der Allgemeinen Dienstanweisung erwähnten Sicherungsmaßnahmen beim Überqueren von Wegübergängen genau zu befolgen sind und zwar in beiden Zugrichtungen. Bei den Überquerungen (...) ist auf folgendes zu achten:

Die Geschwindigkeit der Lok bzw. des Zuges muss etwa 30 bis 35 m vor der Überquerung bis auf 2 km/st heruntergebremst werden und zwar mit der Berechnung, daß der Rangierer im Laufschrift einen Abstand von etwa 20 bis 25 m zwischen Lokomotive und Mitte Straße gewinnt und von dieser Stelle den Verkehr auf der Straße, am Tage durch ein Schwenken der roten Fahne und des Nachts mit einer auf beiden Seiten leuchtenden roten Laterne, warnt. Die Lokomotive muss die Überquerung in langsamer (etwa 4 km/st) Schrittgeschwindigkeit passieren, wobei der Rangierer die Lokomotive wieder besteigen darf, nachdem diese die Strasse überquert hat. (...).

Bei Behinderung durch Nebel, Regen und Schneegestöber wird ermahnt, besondere Vorsicht walten zu lassen. Nach dieser Anweisung hat sich das Bahnpersonal auch bei evtl. Ausfall der Blinklichtanlagen zu verhalten.“

Bahnbetriebsgesellschaft Lägerdorf

Nach Stilllegen der Kreidebahn und Abbau des Schienenstranges: Itzehoe und Lägerdorf sind denn noch durch ein Gleis verbunden. In Höhe „Schwarzer Dorn“ im Ortsteil Wellenkamp zweigt ein Gleis von der Hauptstrecke Hamburg-Westerland ab in Richtung Lägerdorf. Es ist 7,77 Kilometer lang und gehört zur „Bahnbetriebsgesellschaft Lägerdorf“. Diese Strecke (Spurbreite: 1435 mm) wird heute noch von



Foto 8/Archiv Northernpress:
11. Juni 2003: Heinrich Söhrn auf der Alsenschen Industriebrache in Itzehoe

der Deutschen Bahn AG und von einigen privaten Eisenbahnverkehrsunternehmen befahren.

Das Gleis wird genutzt, um Kohle zur Zementfabrik Holcim zu fahren und dort Zement abzuholen.

Außerdem ist die Kreidefabrik Dammann angeschlossen, die ebenfalls über die Bahn bedient wird.

Die Zementfabrik Holcim hat ein eigenes Gleisnetz ab Kilometer 7,77 (Ende des Gleises der Bahnbetriebsgesellschaft), das etwa 3,5 Kilometer lang ist.

Anmerkung des Verfassers:

Mein Dank gilt Heinrich Söhrn, Kai Jensen und Gerhard Korell, die mir beim Erstellen des Berichts wertvolle sachliche Hinweise gegeben haben.

Ein kleiner Bahnhof an der Marschbahn

Von
Werner Sievers (Oldendorf)

Dort, wo die Straße von Oldendorf nach Heiligenstedten die Eisenbahn und die B 5 überquert, steht auf der Westseite, an den Gleisen, ein Gebäude mit dem Namensschild Heiligenstedten. Der heutige Besitzer Johannes Franzen, erwarb das Grundstück, als die Überführung fertig gestellt war, von der Deutschen Bundesbahn und erstellte sein Wohnhaus auf dem Grundriss des bis dahin dort stehenden Bahnhofsgebäudes. Das Stationsschild konnte er aus dem Abbruch retten. Franzen erfüllte sich damit einen Lebenstraum, auf den er lange warten musste, denn von seinem ersten Kaufangebot bis zum Zuschlag vergingen fast 20 Jahre. Er ist von seinem Vater und Großvater vorbelastet und wollte selber einmal Eisenbahner werden, aber die Umstände ließen es nicht zu. Sein Großvater war Kaiserlich und Königlich Bahnmeister I. Klasse der Reichs- und Marschbahn. Auch die Außenansicht entspricht genau der des Vorgängerbaus, der allerdings, wie alte Bilder zeigen, einmal mit schwarzem Fachwerk und weißen Ausfachungen errichtet war, um dann später 'verblendet' zu werden. In unserer Schulbibel um 1930 war der Bahnhof in seiner ursprünglichen Bauweise abgebildet und da diese für die ganze Provinz gültig war, waren wir natürlich stolz darauf. So lange, wie die Straße Oldendorf-Heiligenstedten noch ihre alte Trasse besaß, stand das Hauptgebäude, in Richtung Itzehoe auf der Heiligenstedter Seite. Daneben stand ein kleineres mit den Sanitär- und Geräteräumen. In Richtung Wilster gab es einen kleinen Wetterunterstand und ihm gegenüber war die Viehverladerampe mit Gatter und ein Schuppen zur Einlagerung von Kohlen und Dünger.

Weiter gehörten zum Bahnhof 3 Wohnhäuser mit Nebengebäuden für Bahnbedienstete. Er war 1878 mit dem Bau der Marschbahn errichtet und hatte in der ersten Zeit ein Einzugsgebiet, das bis zum damaligen Locksteter Lager reichte.

Das Grundstück und den Bahnkörper bis zur Kurve in Richtung Wilster hatte die Marschbahngesellschaft vom Gut Julianka erworben.

Zu den Aufgaben des Personals gehörte neben der Abfertigung des Personen und Güterverkehrs auch die Bedienung der Schranken an der Straßenüberquerung.

Wenn die Bahn auch von Anfang an zweispurig geplant war, wurde zuerst nur ein Gleis verlegt, zu dem dann 1906 das zweite kam.

Der Bau des Kaiser-Wilhelm-Kanals und später der Hochbrücke Hochdonn machten eine Verlegung der Strecke nötig. Diese sollte ursprünglich weiter nördlich am Geestrand entlang nach Hochdonn führen und hätte damit die Oldendorfer Gemarkung durchschnitten. Dadurch wäre die Stadt Wilster an die Nebenstrecke nach Brunsbüttel gekommen. Nur dadurch dass diese der Bahn große geldliche Zugeständnisse machte, Bau des Bahnhofes auf Kosten der Stadt, entstand die noch heutige Linienführung.

Auf dem Bahnhof Heiligenstedten waren zu meiner Zeit vier Bedienstete tätig. Der Vorsteher, damals ein Herr Dierks, war ein sehr angesehener Mann, der, wie man so sagt, in der Rangfolge der Heiligenstedter Bürger gleich hinter dem Bürgermeister und dem Pastor kam. Speziell für die Oldendorfer war mit dem Bau der Bahn und des Bahnhofes, die Zeit der langen Fußwege nach Itzehoe vorbei. Der Weg war nur noch gut zweieinhalb Kilometer weit und den Rest fuhr man dann meistens in der vierten Klasse für einen Fahrpreis von 15 Reichspfennig.

Der Bahnhof Heiligenstedten verfügte auch über ein Verladegleis und eine Viehrampe mit Gatter. So wurde er bald interessant für die Anlieferung von Massengütern (Feuerung und Dünger) sowie für den Abtransport von landwirtschaftlichen Erzeugnissen einschließlich Schweinen und Rindvieh. Dieses geschah vermehrt in den beiden Weltkriegen. Zum Umsetzen der Waggons auf das Verladegleis musste man immer die Straße überqueren. Da das bei geschlossener Schranke sein musste, gab es dann lange Wartezeiten. Daran nahm aber keiner Anstoß, man war es ja gewohnt. In den letzten Jahren seines Bestehens wurden die Waggons mit einer Rangierlokomotive von Itzehoe gebracht und abgeholt. So gab es auch keine langen Wartezeiten mehr. Die Kunden der Spadaka Oldendorf, in der Regel Bauern, fuhren ihre Güter mit Pferd und Wagen vom Verladegleis ab und dazu musste immer ein Pferdeknecht dabei sein, denn die Pferde ertrugen den Lärm der vorbeifahrenden Züge nicht und so musste man damit rechnen, dass sie scheuten. Dasselbe Problem hatten natürlich auch die Heiligenstedter Fuhrleute, die unter anderem mit Feuerung handelten. Um möglichst Geld zu sparen ent- und belud man die Waggons umgehend nach Ankunft, denn andernfalls wurde Standgeld fällig.

Da das Leben auf dem Dorfe in dieser Zeit bekanntlich nicht viel Abwechslung bot, hatten sich die jungen Leute von hier angewöhnt, in ihrer Freizeit öfter zu Fuß zum Bahnhof zu gehen. Wi wöllt mol sehn, wer dor mit den Tog kummt, war dann ihre Redensart. Wenn aber keiner mitkam, war es auch gut. Als sich nach dem Zweiten Weltkrieg die Wirtschaft wieder erholte und der Lastverkehr sich mehr auf die Straße verlagerte, war auch bald das Schicksal der klei-



Bahnhof Heiligenstedten um 1900

nen Bahnhöfe besiegelt. So ging es auch unserm Bahnhof Heiligenstedten. Nachdem schon in den siebziger Jahren der Güterverkehr eingestellt wurde, schloss man dann auch bald den Fahrkartenschalter, und so blieb bis zur Fertigstellung der Überführung nur der Schrankenposten übrig. Die Wohnhäuser der Bediensteten wurden verkauft, Reparaturen nicht mehr ausgeführt und nachdem die Warthalle und der Gepäckraum abgerissen wurden, blieb nur das Mittelstück stehen. Ein Anblick, der nicht unbedingt zum Renommee der Bahn beigetragen hat. Um 1992 ergriff Franzen die Initiative und erwarb das Grundstück mit dem Rest des alten Gebäudes. Gut zwei Jahre hat es dann gedauert, bis der heutige Zustand erreicht wurde und er sich damit seinen Alterssitz geschaffen hat.

Der ehemalige Hauptdienstraum ist heute sein Wohnzimmer und wenn man sich dort mit ihm über die Geschichte des Bahnhofes unterhält (Dank der Dreifachverglasung und des Lärmschutzwalles hört man die Züge kaum), kann man es ihm ansehen, dass er stolz auf sein Werk ist. Und das mit Recht. Zum Schluss sei noch darauf hingewiesen, dass es zwischen Heiligenstedten und Wilster noch den Haltepunkt Beckdorf gab. Dieser war nur für den Personenverkehr gedacht und die Fahrkarten mussten im Zug gekauft werden.

Aus der Arbeit des Heimatverbandes für den Kreis Steinburg

Von
Hans Carstens (Itzehoe)

In memoriam Harald Bolten

Zur Jahreshauptversammlung des Heimatverbandes am 26. März 2003 begrüßte der 2. Vorsitzende Hans Carstens die erschienenen Mitglieder. Er überbrachte die Grüße vom 1. Vorsitzenden Landrat Dr. Rocke, der aus Termingründen leider nicht teilnehmen konnte.

Zum Gedenken an die im zurückliegenden Jahr verstorbenen Mitglieder verlass Herr Carstens deren Namen und würdigte insbesondere die Verdienste des langjährigen 2. Vorsitzenden, Herrn Harald Bolten, den „Kerl ut Kremp“ und den langjährigen Vorsitzenden der Itzehoer Speeldeel und Verfechter des Plattdeutschen, Herrn Wilhelm Kunert, für den Heimatverband. Frau Elisabeth Mielke habe regelmäßig an den Vortragsveranstaltungen und Studienfahrten teilgenommen.

Im Geschäftsbericht nannte Herr Carstens die Mitgliederzahl von 1.156, sie sei leicht rückläufig.

Um dem entgegen zu wirken, versuche der Beauftragte für die Jugendarbeit, Herr Harry Strößner, die verschiedenen örtlichen Jugendgruppen anzusprechen und für die Mitarbeit im Verband zu gewinnen.

Die Vorstandsarbeit habe in internen Besprechungen stattgefunden. Einige Vorstandsmitglieder hätten an Sitzungen und Tagungen auf Landesebene teilgenommen.

Das Vortragsprogramm im Winterhalbjahr 2002/2003 könne mit fünf Vorträgen wieder als Erfolg gewertet werden. Über die Vortragsveranstaltungen wird auf den nachfolgenden Seiten berichtet.

Auch die im Jahre 2002 durchgeführten Studienreisen im Mai nach Preetz und Ende August nach Ratzeburg könnten als sehr gelungen bewertet werden. Das gelte auch für die Fahrt nach Hattstedt und Drelsdorf auf den Spuren der Stormschen Novelle „Aquis sub mersus“.

Das Steinburger Jahrbuch 2003 sei unter dem Leitthema „Museen, Archive und Sammlungen“ erschienen. Die Beiträge zeigen uns, wie vielfältig der eine oder andere im Verborgenen Schätze sammelt und pflegt und sie für die Nachwelt aufbewahrt. Leider habe das Heft bisher nicht zu dem gewünschten Absatz geführt. Der 2. Vorsitzende wies sodann auf das Leitthema für das Steinburger Jahrbuch 2004 hin, es lautet „Eisenbahnen und Bahnhöfe“.

Nach dem Rückblick und einer kurzen Vorschau auf die zukünftigen Aktivitäten und Veranstaltungen dankte Herr Carstens den vielen ehren-

amtlichen Helfern, den Leitern der Arbeitsgemeinschaften, den Redakteuren des Steinburger Jahrbuches sowie den Vorstandsmitgliedern für ihre aktive Mitarbeit.

Die Leiter der Arbeitsgemeinschaften berichteten kurz über ihre Arbeit im zurückliegenden Jahr: Herr Krobok über die Archäologische Arbeitsgemeinschaft, Herr Papke über Dorfchroniken und Gedenktafeln und Herr Carstens über die Niederdeutsche Arbeitsgemeinschaft und den Störewer Hermann. Für den terminlich verhinderten Leiter der Botanischen Arbeitsgruppe, Herrn Werner Jansen, verliest Herr Carstens dessen Jahresbericht. Einen besonderen Dank richtet Herr Carstens an den anwesenden Herrn Karl-Heinz Lohse, der aus gesundheitlichen Gründen seinen Vorsitz in der Niederdeutschen Arbeitsgemeinschaft niedergelegt hat, für die hervorragende Arbeit während seiner Tätigkeit als Leiter der Arbeitsgemeinschaft.

Herr Strößner berichtet kurz über seine Bemühungen, Jugendliche für die Arbeit und Mitgliedschaft im Heimatverband zu gewinnen.

Nach dem Kassenbericht und der Entlastung des Vorstandes wurden die Herren Carstens als 2. Vorsitzender, Pape als Schriftführer und Strößner als Beauftragter für die Jugendarbeit einstimmig wiedergewählt.

Lieder und Döntjes trafen Herz und Gemüt

Das Hamburger Multitalent Jochen Wiegandt – Musiker, Sänger, Autor und Moderator – eröffnete am 18. September 2002 im Prinzesshof das Winterprogramm des Heimatverbandes.

Er habe, bekannte Jochen Wiegandt, „noch nie in einem Museum gespielt.“ Aber „das ist der richtige Rahmen für mich.“ Denn er sei „ja auch so was wie ein Museumsstück.“

Es war ein gelungener Auftakt: der Saal vollbesetzt, riesig die Resonanz im auch nach zweieinhalb Stunden noch unermüdlich mitmachenden Publikum. Der „Botschafter des Nordens“ (so der 2. Vorsitzende Hans Carstens bei der Begrüßung) traf Herz und Gemüt der begeisterten Heimatfreunde.

Der „Plattdeutsche Abend“ begann mit einem berühmten Lied. 800 Strophen soll es mittlerweile haben. Jochen Wiegandt begnügte sich mit einem knappen Dutzend. Darunter auch den selbstgedichteten Vers, wonach sich „de Politikers dat grote Muul holen“ von Herrn Pastorn sein Koh. Und so ging es am laufenden Band weiter. Von wegen „Museumsstück“: Putzmunter bot der populäre Barde ein Programm aus den beliebtesten Liedern, aus Döntjes, Hamburger Schnack, viel Witzigem und Skurrilem.

Aber Wiegandt, der mehrere Instrumente beherrscht, ist auch ein ernsthafter Liedersammler und –forscher, der manch Wissenswertes

mitzuteilen verstand. Wer weiß schon, dass „Herrn Pastorn sein Koh“ in der Grafschaft Bentheim, an der niederländischen Grenze, zu Hause war. 1843 soll sich dort eine „wahre Geschichte“ zugetragen haben, der Norddeutschlands meistbesungenes Rindvieh seinen beachtlichen Nachruhm verdankt.

Oder „Dat du mien Leevsten büst“: Das Lied, erläuterte Wiegandt, sei ursprünglich ein Gesang der Freimaurer gewesen mit dem Text „Lasst uns, ihr Brüder, die Freiheit erhöh'n, dann wird das Leben auch wieder schön“. Mit einem anderen Takt versehen, sei es dann als „Danz op de Deel“ gespielt worden. Es gelte als Volkslied, „un ist gor keen west.“

Manche Lieder sind recht alt. „Go von mi“ stammt aus dem 18., „Vetter Michel“ gar aus dem 17. Jahrhundert. Auch fremde Einflüsse hat Wiegandt ausgemacht. So seien Bestandteile wie „Fiderallala“ und „Rudirallala“ eigentlich alpenländische Jodler, importiert durch Schweizer (so hießen früher die Melker).

Ausführlich befasste sich der Gast mit dem Liedgut der Auswanderer, die vor allem nach 1848, meist von Hamburg oder Bremen aus, die Heimat verließen, um in der neuen Welt ihr Glück zu machen. Nicht immer mit Erfolg: „Sie segeln von dem deutschen Boden ab und finden in Amerika ihr Grab“, heißt es in einem der Texte. Manche Lieder kehrten später aus den USA wieder nach Deutschland zurück.

Interessant auch die Entwicklung eines Musikinstruments: Aus der Thüringer „Waldzither“ wurde das typisch amerikanische Banjo.

Kritisch befasste sich Wiegandt mit modischen „Seemannsliedern“, die kein Seemann jemals gesungen habe, und falsch verstandenen Shantys. Die Seefahrt sei keineswegs „lustig“ gewesen, sondern harte Knochenarbeit, der Shanty durchaus kein frohgemutes Arbeitslied.

Im „Hamburger Veermaster“, beispielsweise, werde gegen unmenschliche Zustände an Bord protestiert. Auch Shanty-Chöre habe es früher nicht gegeben. Der erste sei 1956 gegründet worden – im Schwarzwald. Heute existierten 500, „die meisten in Süd- und Westdeutschland.“

Den Abend beschlossen Darbietungen in der Tradition der großen Hamburger Volkssänger. Wer da aufmerksam zuhörte, der wusste am Ende „allerhand, von Hafen und Schifffahrt und von der Waterkant.“

Starker Beifall, mehrere Zugaben. Jochen Wiegandt wird wohl nicht das letzte Mal in Itzehoe gewesen sein. – Statt eines Eintrittsgeldes bat der Heimatverband um eine Spende zugunsten der Flutopfer. 105 Euro können für Menschen, „denen es nicht so gut geht wie uns“ überwiesen werden.

(Heinz Longerich)

Vom Gliedersetzer zum Klinikum

„Vom Gliedersetzer zum Klinikum – das Gesundheitswesen im Kreis Steinburg von 1500 bis 2000“. Zu diesem Thema sprach der Historiker Dr. Klaus-Joachim Lorenzen-Schmidt während der 2. Vortragsveranstaltung des Heimatverbandes im Winterhalbjahr 2002/2003.

Krankheiten sind nach Ansicht von Dr. Lorenzen-Schmidt so alt wie die Menschheit, aber ihre wirksame Bekämpfung setzte im nachmittelalterlichen Europa erst im 18. Jahrhundert ein. Zwar habe es zuvor Bader, Barbieri und Chirurgen gegeben, die sich mit Verwundungen auseinander setzten und leichte Kuren durchführten, aber erst die Entwicklung der Medizin zu einem wissenschaftlichen System habe bei Erkrankungen wirksame Abhilfe gebracht. So auch im Kreis Steinburg, wo sich 1565 der erste medizinische Doktor in Wilster nachweisen lasse. Studierte Mediziner blieben lange Zeit selten und waren nur in den Städten anzutreffen. Die Barbieri bildeten Handwerksämter; zum Chirurgen sei man bis etwa 1800 ausschließlich durch Lehre ausgebildet worden. Zahnärzte traten, so der Referent, erst sehr spät auf – ihre universitäre Ausbildung beginnt in Schleswig-Holstein erst um 1890. Zahlen über den Ärztesatz und ihre fachliche Differenzierung zeigten eine gute Versorgung im Kreisgebiet.

Krankenhäuser als Heilstätten seien auch eine eher junge Erscheinung, sagte der Glückstädter Historiker. Zunächst waren sie Aufbewahrungsorte für Kranke, die sich eine häusliche Krankenpflege nicht leisten konnten – also dicht am Armenhaus waren. Erst nach 1870 fand eine Umdefinition statt: Jetzt sollte der Patient im Krankenhaus geheilt werden. Das führte zu zahlreichen Modernisierungen, denen schließlich die Krankenhäuser der kleinen Städte (Wilster, Krempe und Kellinghusen) zum Opfer fielen. Der Kreis habe schließlich die Krankenhausversorgung im Rahmen von bundes- und landesgesetzlichen Vorgaben übernommen und ein wirkungsvolles Klinikum mit neuen Fachabteilungen geschaffen.

Gegen Seuchen (Lepra, Pest, Ruhr, Typhus, Pocken und andere) war man früher machtlos, erzählte Dr. Klaus-Joachim Lorenzen-Schmidt. Man konnte die Betroffenen höchstens isolieren. Erst die neuen bakteriologischen Erkenntnisse aus dem Ende des 19. Jahrhunderts schufen wirkungsvolle Abhilfe und eine Reduktion der Seuchen.

Heute mache sich Aids bemerkbar – ist aber hinsichtlich ihrer demographischen Auswirkungen mit früheren epidemischen Krankheiten (zuletzt etwa Tuberkulose) nicht vergleichbar. Impfungen gegen Pocken habe es bereits seit dem Ende des 18. Jahrhunderts gegeben. Quarantäne und militärische Seuchenkordons schützten im 19. Jahrhundert vor Einschleppung gefährlicher Erreger.

Auch die Verbesserung der allgemeinen hygienischen Bedingungen (zu ihnen gehören Fäkalien- und Schlachtabfallbeseitigung, Müllabfuhr, Versorgung mit sauberem Trinkwasser) führten seit 1880 zu einem Rückgang der Krankheitsgefahr.

Heute stünden an der Spitze der todbringenden Erkrankungen in Schleswig-Holstein Herz-Kreislauf-Erkrankungen, gefolgt von bösartigen Tumoren (Zellneubildungen). Die Verbesserung der medizinischen Versorgung habe alte Krankheiten beseitigt – stehe aber neueren Krankheiten immer noch nahezu machtlos gegenüber. „Der Tod als Folge von Erkrankungen wird also weiterhin unser natürlicher Begleiter sein.“ In der anschließenden Diskussion wurden verschiedene Fragen vertieft und Anregungen gegeben.

Hemingway der plattdeutschen Literatur

Ein Schwerpunkt im Winterprogramm des Heimatverbandes für den Kreis Steinburg ist Plattdeutsch. Nach dem Hamburger Jochen Wiegandt war jetzt Marianne Ehlers aus Kellinghusen mit dem Vortrag „Weg un Ümweg. En Stück Leven“ im Prinzesshof zu Gast. Sie las aus dem Schaffen von Hinrich Kruse und trug auch eigene Arbeiten vor.

Ihren vielfältigen Einsatz für die Heimatsprache würdigte der zweite Vorsitzende Hans Carstens bei der Begrüßung. „Überall, wo Plattdeutsch snackt ward“, sei Marianne Ehlers aktiv: in der Region und weit darüber hinaus, als Leiterin von Kursen und Seminaren, als Mitglied im Plattdeutschen Rat Schleswig-Holstein und sogar im gleichen Gremium für ganz Norddeutschland. „Meistens mache ich irgendwas mit Platt“, sagte Marianne Ehlers denn auch von sich selbst. Sie sei das erste Mal in Itzehoe und freue sich, Hinrich Kruse, „een vun de ganz groten Vertellers“, vorstellen zu dürfen. Kruse – geboren in Nordschleswig, aufgewachsen in Dithmarschen und Altona, von Beruf Lehrer – sei einer der wichtigsten plattdeutschen Schreiber. Er habe sich für die plattdeutsche Sprache eingesetzt, „als das noch nicht Mode war“, gelte als „Pionier des plattdeutschen Hörspiels“ und werde „manchmal auch Hemingway der plattdeutschen Literatur“ genannt. Marianne Ehlers: „Der Größte im schleswig-holsteinischen Sprachraum.“ Anhand zahlreicher Titel – wie „Weg un Ümweg“, „Mitlophen“, „Fraag mi wat anners“, „Güstern is noch nich vörbi“ – erläuterte die gelernte Bibliothekarin die Bandbreite im Werk des Schriftstellers. Er habe für alle geschrieben, für jede Altersstufe, auch für die Jugend, „unendlich viele schöne Sachen“, und „immer mit Achtersinn“. Von großer Fülle auch die behandelten Themen: Erinnerungen an Italien, Kriegs- und Nachkriegszeit, Wirtschaftswunder, Gedichte und Geschichten ebenso aus unseren Tagen, menschliche Probleme, Besinnliches, Heiteres, die köstlichen „Füürpüstergeschichten“ oder ganz ein-

fach „was so passiert“. Eindrucksvoll: die atmosphärische Dichte in Hinrich Kruses Poemen und Erzählungen aus Heimat und Ferne, die meisterhaft beherrschten leisen Zwischentöne.

Marianne Ehlers' Lesung ließ aber auch erkennen, dass „unser Plattdeutsch auch heute noch eine moderne Sprache ist“. Dass sie selbst dazu einen kreativen Beitrag leistet, machte eine ausgewählte Probe aus ihrem eigenen Schaffen deutlich. Der Abend, resümierte Hans Carstens im Schlusswort, habe die Fähigkeit des Plattdeutschen überzeugend unter Beweis gestellt, „sowohl Heiteres wie Besinnliches besonders gut auszudrücken“

(Heinz Longerich)

Zwischen Döns und Sommerstube Bauernhäuser in den Elbmarschen

Der vorletzte Vortragsabend im Winterprogramm des Heimatverbandes führte in die Krempen- und Wilstermarsch. „Bäuerliches Wohnen“ hieß das Thema, über das Christine Scheer im Itzehoer Prinzesshof mit zahlreichen Lichtbildern berichtete. Die Marsch, erläuterte die Architektin aus Wewelsfleth, ist eine von Menschenhand geschaffene, vor rund 800 Jahren dem Wasser abgerungene Kulturlandschaft. Doch gibt es, bei vielen Übereinstimmungen, links und rechts der Stör beträchtliche Unterschiede, auch in der ländlichen Architektur. So ist die Krempenmarsch etwas höher gelegen und deshalb für Ackerbau geeignet. Der aber war ertragreicher als die für die nasse Wilstermarsch charakteristische Weidewirtschaft. Die Folge: Höfe in der Krempenmarsch hatten häufig eine ungewöhnlich reiche Ausstattung. Schmucke Bauernhäuser sind aber auch in der Wilstermarsch nicht eben selten. Ausführlich erläuterte die Referentin die verschiedenen in den Marschen verbreiteten Hoftypen. In der Krempenmarsch herrscht das Niedersächsische Fachhallenhaus vor, mit der großen, durchgehenden Diele und dem vorgelagerten Wohnteil. Die Wilstermarsch kennt das diesem verwandte Husmannshus und das anders eingerichtete Barghus. In diesem war – daher der Name – ein „Barg“ Heu aufgeschichtet, der vom Erdboden bis hoch unter das Dach reichte. Eine eigenartige Bewandnis hatte es mit der „Brauttür“, die nur zweimal benutzt wurde: Wenn die junge Bäuerin auf den Hof einzog und wenn man sie als Tote hinaustrug.

Hauptsächlich aber handelte der Vortrag vom Wohnen in diesen Häusern, deren Zimmer „Döns“ hießen oder „Sommerstube“. Geheizt wurde von der Küche aus mit dem „Bilegger“, das hielt den Raum warm und vor allem auch rauchfrei. Es gab prachtvolle Paneele, große Schränke und hübsch verzierte Truhen. Schön geschnittene Wiegen, ein Spinnrad und die feste Geldkiste gehörten ebenso dazu wie die knapp bemessenen Wandbetten. Hier und da erhalten haben sich kunstvolle



Ausflug nach Buxtehude

Wandgemälde mit eindrucksvollen Landschaften. Phantasievolle Berge sind dort abgebildet, die von den damaligen Bewohnern, so Christine Scheer, in der Wirklichkeit „kaum einer jemals gesehen hatte“. Bauernhäuser seien „ortsbild- und landschaftsprägend“, sagte Hans Carstens, der 2. Vorsitzende des Heimatverbandes, in seinem Dankeswort.

(Heinz Longerich)

Dänemark und Schleswig-Holstein – von Struensee bis heute

„Es lebe der kleine Unterschied“, sagte Joachim von Leesen, der beim Heimatverband für den Kreis Steinburg über „Dänen und Deutsche“ referierte. Deutsche seien in dänischen Augen oft tüchtig, doch auch arrogant, Dänen für Deutsche gemütlich und nur wenig effektiv. In Wirklichkeit wisse man wenig voneinander. „Selbst die Schleswig-Holsteiner kennen ihre Nachbarn kaum“, meinte von Leesen im Itzehoer Prinzesshof. Der Gast aus Mönkeberg bei Kiel sprach über die gemeinsame Geschichte von der Zeit Struensees bis heute. Der gebürtige Hallenser Struensee kam 1769 an den dänischen Hof, wurde Leibarzt des Königs

und Geliebter der Königin, war Aufklärer und Landreformer, schaffte Folter und Zensur ab und krepelte in nur sechszehn Monaten den verschlafenen Staat gründlich um. Das bekam ihm schlecht. Struensee wurde geköpft, wie man weiß. Die Hierarchie der Höflinge erwies sich als stärker.

Mit Struensee, erläuterte von Leesen, erreichte der deutsche Einfluss in Dänemark seinen Höhepunkt. Die Deutschen fühlten sich den Dänen überlegen und verachteten ihre Sprache und Kultur. Der Kopenhagener Deutsche Kreis wollte die Aufklärung nach Dänemark bringen. Doch nach Struensees Tod wurden die wichtigsten seiner Reformen wieder rückgängig gemacht. Vor diesem Hintergrund und dem des gegen Ende des 18. Jahrhunderts erwachenden Nationalgefühls schilderte der Redner dann die lange und wechselvolle Geschichte des Verhältnisses von Schleswig-Holstein zu Dänemark: die beiderseits aufkommende vaterländische Gesinnung, die Erhebung von 1848, den Versuch Kopenhagens, Schleswig-Holstein zu danisieren, den Krieg von 1864, die Minderheitenpolitik mit den Abstimmungen nach dem Ersten Weltkrieg, die Besetzung des Königreichs im Zweiten Weltkrieg, das Schicksal der 245000 nach Dänemark geflüchteten Ostdeutschen, die Ansprüche der „Speckdänen“ und die mit der Kopenhagener Erklärung eingeleitete Aussöhnung.

Heute, schloss der Redner, sei das deutsch-dänische Verhältnis entspannt, „auch im Grenzgebiet“.

(Heinz Longerich)

Ein Schnupperkurs in der Stadt Buxtehude

Strahlender Sonnenschein begleitete die 200 Ausflügler, welche die traditionelle Halbtagsstudienfahrt des Heimatverbandes diesmal nach Buxtehude führte. Die schmucke „Märchenstadt“ an der Este, wo bekanntermaßen „der Hund mit dem Schwanz bellt“ und Hase und Igel „up de lütje Haide bi Buxtehude“ um die Wette gelaufen sind, zeigte sich von ihren schönsten Seiten.

Und davon gibt es dort viele: die gewaltige St.-Petri-Kirche mit ihren prachtvollen Altären, liebevoll restaurierte Erinnerungen an Buxtehudes einstige Bedeutung als Hansestadt, malerische Fachwerkhäuser als Zeichen früheren Wohlstands, die grachtenartige alte Hafenanlage mitten in der Stadt. Da kam schon ein bisschen Wehmut auf. Der historische Hafenkanal der Este als Attraktion der Innenstadt, in Itzehoe die zugeschüttete Störschleife - das haben die Buxtehuder ganz entschieden besser gemacht. Und mittendrin schwimmt Ewer „Margaretha“ als Museumsschiff; unser, keineswegs weniger schöner, „Hermann“ steht derweil weitaus weniger prominent auf dem Trockenen.



Im Schloßgarten von Celle

Auf aktuelle Gemeinsamkeiten wies Bürgermeister Jürgen Badur hin, der die Besucher während der Kaffeepause im „Buxtehuder Brauhaus“ begrüßte. Buxtehude und Steinburg, sagte er, zählten beide zur Metropolregion Hamburg und hätten daher gemeinsame Ziele. Gleiches gelte für die Zugehörigkeit zur „Maritimen Landschaft Unterelbe“. Gleichwohl habe die Stadt, mit 38000 Einwohnern etwa so groß wie Itzehoe, ihre Eigenständigkeit zu wahren verstanden und sei „sich ihrer Wurzeln bewusst“. Leider fehle immer noch der Autobahnanschluss, „den Itzehoe schon hat“. „Wir haben alles getan, um Ihnen den Aufenthalt so angenehm wie möglich zu machen“, sagte Bürgermeister Badur.

Dem stimmte Hans Carstens, 2. Vorsitzender des Heimatverbands und Reiseleiter, voll zu: Der Ausflug habe einen „sehr guten Eindruck von Buxtehude“ vermittelt: „Ein Schnupperkurs“, meinte Carstens und „eine Anregung fürs Wiedersehen“.

Nicht minder interessant aber auch der zweite Teil der Studienfahrt, der durch das Alte Land mit ihren noch blühenden Apfelbäumen zur ehrwürdigen Neuenfelder Kirche und einem Konzert auf der herrlichen Arpschneider-Organ führte.

Weniger schön die Gegenwart: Mit schwarzen Fahnen demonstrierten die Anwohner gegen die geplante Verlängerung der Start- und Landebahn des benachbarten Dasa-Geländes. Protestplakate auch nebenan in Finkenwerder: Hier rumpeln täglich 500 Lastwagen durch eine schmale Straße. Am Ende der Rückfahrt hatten die Ausflügler dann wieder heimische Problematik vor Augen: Alsens Ruinen grüßten die Heimkehrer im Abendsonnenschein.

(Heinz Longerich)

Heimatverband besucht die Residenz-Stadt Celle

Die diesjährige Ganztagsstudienfahrt des Heimatverbandes für den Kreis Steinburg am Sonnabend, dem 30. August, war wieder ein voller Erfolg. 129 Teilnehmer starteten um 7.30 Uhr in drei Bussen von den Malzmüllerwiesen. Ziel war die alte Residenz-Stadt Celle. Trotz schlechter Wettervorhersagen war schon die Anreise durch strahlenden Sonnenschein geprägt. Auch während des ganztägigen Programms begleitete überwiegend Sonnenschein die Heimatfreunde.

Nach dreistündiger Fahrt erreichten die Busse pünktlich um 10.30 Uhr das Niedersächsische Landgestüt. Der einstündige Besuch des Gestüts begann mit einer allgemeinen Information dieser in Deutschland einmaligen Einrichtung. Die Gründung des Landgestüts wurde mit Erlass vom 27.07.1735 durch Kurfürst Georg II von Hannover angeordnet. Georg II war zugleich König von Großbritannien. Zweck des Gestüts war und ist es heute noch, den Landwirten gegen geringes Entgelt gute Hengste zur Deckung ihrer Stuten bereit zu stellen. Heute trägt

die Zucht des Hannoveraners insbesondere den Anforderungen an den Reit- und den Fahrsport Rechnung. Hierfür stehen dem landeseigenen Gestüt 140 aktive Zuchthengste zur Verfügung.

Nach der allgemeinen Information hatten die Besucher Gelegenheit, sich auf dem Gestütsgelände, auf dem jährlich die bekannte Celler Hengstparade stattfindet, und in den Stallungen umzusehen. Die individuelle Besichtigung ergänzte den guten Eindruck von dieser Einrichtung. Hier stehen Tradition und Fortschritt auf hohem Niveau.

Vor dem gemeinsamen Mittagessen in der Congress-Union, einem großzügig angelegten Veranstaltungszentrum, begrüßte der 2. Bürgermeister der Stadt Celle, Herr Dr. Hörstmann, die Gäste aus dem Kreis Steinburg. Er ging kurz auf die Geschichte der Stadt ein und wies dabei auch auf die noch heute bestehenden Beziehungen zum englischen Königshaus hin. Heute verfüge Celle über ein reichhaltiges Angebot an kulturellen Einrichtungen. So beherberge das Schloss das älteste noch bespielte Barocktheater Deutschlands, das eine Auslastung von 86 % habe. Die Stadt verfüge über zahlreiche Museen, die hohe Besucherzahlen aufwiesen. Aber auch auf dem wirtschaftlichen Sektor seien positive Entwicklungen zu verzeichnen. Der 2. Vorsitzende des Heimatverbandes, Hans Carstens, dankte für die Informationen und wünschte der Stadt Celle weiterhin eine positive Entwicklung.

Nach dem gemeinsamen Mittagessen folgte der Höhepunkt der Tagestour, die Besichtigung der Celler Altstadt. Der historische Altstadt-kern verfügt über mehr als 480 restaurierte Fachwerkhäuser aus dem 16. bis 18. Jahrhundert. Mittelpunkt ist das 1292 erbaute Herzogschloss mit der 1485 eingeweihten Schlosskapelle. Auch die 1308 eingeweihte Stadtkirche und das Rathaus mit seinem Weser-Renaissance-Giebel prägen die Altstadt. Die Teilnehmer können bestätigen, dass Celle mit seinen markanten historischen Bauwerken, Straßen und Plätzen eine der schönsten Städte Deutschlands ist.

Nach dem ausgiebigen Stadtrundgang war eine Erholungspause bei Kaffee und Kuchen angesagt. Mit den Bussen ging es noch einmal um den Schlossgarten herumfahrend zum Celler Hafen, einem „Übersee-hafen“ nach den Worten des Kapitäns der „Celler Fahrgastschiffahrt“, weil er „so leicht zu übersehen ist“. Auf der „Niedersachsen“ gab es während der Fahrt auf der Aller Kaffee und Kuchen.

Das Schiff fuhr die Besucher bis nach Stedden, einem kleinen Ort oberhalb von Winsen/Aller. Es war eine erholsame Fahrt durch eine schöne und abwechslungsreiche Landschaft. Zwischen den Erläuterungen und humorvollen Beiträgen des „Kapitäns“ gab es ausreichend Zeit, sich über das Gesehene und Erlebte zu unterhalten.

Der eineinhalbstündigen Schifffahrt folgte die Fahrt in den Bussen zurück in den Kreis Steinburg. Gegen 20.00 Uhr erreichten die Teilnehmer Itzehoe, danach ging es für viele weiter in die Umlandgemeinden.

Heimatverband für den Kreis Steinburg e.V.

Kreisgruppe des Schleswig-Holsteinischen Heimatbundes

Vorstand:

1. Vorsitzender:

Landrat Dr. Burghard Rocke

2. Vorsitzender:

Hans Carstens

Fasanenweg 17, 25524 Itzehoe

Tel. 04821 / 4 31 92

Geschäftsstelle:

Sabine Rave

Kreishaus, Viktoriastr. 16.-18, 25524 Itzehoe

Tel. 04821 / 6 94 56, E-Mail: rave@steinburg.de

Heimatismuseum Prinzeßhof

Kirchenstraße 20, 25524 Itzehoe

Tel. 04821 / 6 40 68

Redaktion des Steinburger Jahrbuches:

Studiendirektor Priv.-Doz. Dr. Alexander Ritter

Ferd.-Sauerbruch-Straße 2, 25524 Itzehoe

Tel. 04821 / 40 27 33,

Fax 04821 / 40 27 35

E-Mail: dr.alexander.ritter@t-online.de

Studiendirektor Peter Fischer

Kattenkuhl 2, 25524 Oelixdorf

Tel. 04821 / 9 17 29, Fax 04821 / 9 26 10

E-Mail: Peter.Fischer-Oelixdorf@t-online.de

Schriftführer:

Dieter Pape, Itzehoe

Tel. 04821 / 6 93 87, E-Mail: pape@steinburg.de

Kassenführerin:

Heike Ketelhut

Tel. 04821 / 6 92 54, E-Mail: ketelhut@steinburg.de

Beauftragter für Vortrags- veranstaltungen:

Realschulrektor i. R. Erwin Papke

Drosselweg 17, 25524 Itzehoe

Tel. 04821 / 4 25 39

Beauftragter für die Jugendarbeit:

Harry Strößner

Tel. 04821 / 6 93 98, E-Mail: stroessner@steinburg.de

Arbeitsgemeinschaften:

Archäologische AG:

Günter Krobok

Königsberger Allee 64, 25524 Itzehoe

Tel. 04821 / 7 45 34

Dorfchronik:

Erwin Papke

Drosselweg 17, 25524 Itzehoe

Tel. 04821 / 4 25 39

Botanische AG:

Werner Jansen

Edendorfer Straße 45, 25524 Itzehoe

Tel. 04821 / 7 25 52, E-Mail: eggert.horst@web.de

Internet: <http://www.abacoweb.de/eggert.htm>

Kulturgeschichtliche AG (Inscriphtafteln):

Erwin Papke

Jörg Benz

Ernst-Otto Frieze

Wolfgang Reschke

Niederdeutsche AG

Marianne Ehlers

Neumühlener Weg 22, 25548 Kellinghusen

Tel. 04822 / 12 60

Weitere Informationstafeln im Kreis Steinburg

Das Steinburger Jahrbuch 1997 zum Thema Kulturdenkmäler dokumentierte die Texte von ca. 190 Informationstafeln, die bis dahin an historisch bemerkenswerten Gebäuden oder Plätzen in vielen Orten des Kreises angebracht oder aufgestellt worden waren.

Diese Dokumentation war die Bilanz der Aktivität des Kulturgeschichtlichen Arbeitskreises im Heimatverband für den Kreis Steinburg seit 1988. Sie bedeutete aber nicht, dass nun keine weiteren Informationstafeln vorgesehen sind.

Seitdem sind, angeregt von verschiedenen Seiten, mehr als ein Dutzend weitere Tafeln eingeweiht worden, so dass eine Fortsetzung der Dokumentation von 1997 sinnvoll erscheint. Sämtliche Bilder wurden vom Medienzentrum Itzehoe zur Verfügung gestellt.

All diese Hinweise vermitteln Nähe, und sie können Identität stiften. Sie sind Fenster in die eigene und die allgemeine Geschichte. Darum sind neue Anregungen auch künftig wünschenswert.

Wir bringen die Tafeltexte wieder alphabetisch geordnet, beginnend mit Itzehoe.

Itzehoe

Ehemalige Warteschule „EVELINENSTIFT“, *Kirchenstraße 25*

1885 gebaut für den 1878 in Itzehoe gegründeten Zweigverein des Vaterländischen Frauenvereins.

Die Mitbegründerin und langjährige Vorsitzende Eveline de Vos (1823-1914), Ehefrau des Zuckerfabrikanten Charles de Vos, stiftete das Geld für den Bau und die Einrichtung der Warteschule.

Schon im Winter 1885/86 wurden hier 120 Kleinkinder beaufsichtigt und beköstigt, die noch nicht schulpflichtig und deren Eltern beide berufstätig waren. Viele Frauen arbeiteten in Itzehoer Industriebetrieben, vor allem in den Netzfabriken.

Die soziale Arbeit des Frauenvereins war fortschrittlich auch im Sinne der Emanzipation. Hier konnten Frauen in eigener Verantwortung im öffentlichen Leben aktiv werden. Die Zahl der Mitglieder stieg von 93 im Jahr 1879 auf 530 im Jahr 1916!

Wegen der Schwierigkeiten in der Inflationszeit musste das Evelinenstift 1923 verkauft werden.

Der Vaterländische Frauenverein verlor später seine Selbständigkeit und wurde vom DRK aufgenommen.



Itzehoe

Bahnhof Itzehoe, *Bahnhofstraße*

Der (zweite) Bahnhof Itzehoe wurde im Jahre 1878 im Zuge des Weiterbaus der Strecke Elmshorn - Itzehoe nach Heide als Durchgangsbahnhof erbaut. Durch die Entscheidung für den Bau eines neuen Bahnhofs wurde die weitere städtebauliche Entwicklung der Stadt entscheidend geprägt.

Der erste Itzehoer Bahnhof befand sich als Kopfbahnhof von 1857 bis 1878 unmittelbar südlich der Stör außerhalb der Stadt und diente noch bis 1984 als Lagergebäude des dort ab 1863 ansässigen Alsen'schen Zementwerkes.



Itzehoe

„Kaiserliches Postamt“, *Viktoriastraße 10*

Dieser Name prangte einst über dem Haupteingang des 1893 eingeweihten Gebäudes. Es war geschmückt mit hohen Ziergiebeln und prächtigen Seitentoren, ein Prestigebau des Kaiserreichs im Stil des Historismus. Entwurf: Postbaurat Ernst Hake, Hamburg.

Bis 1989 diente es als Hauptpost in Itzehoe, heute gehört es der Deutschen Telecom.



Itzehoe

Propstenhaus, *Kirchenstraße 6*

1885 gebaut als Hauptpastorat der Kirchengemeinde St. Laurentii, heute Sitz des Propsten für den Kirchenkreis Münsterdorf.

Das Gebäude ist gestaltet in Formen italienischer Renaissance und ausgeführt von den Itzehoer Bauunternehmern Fehrs und Bollhardt.

Neben den Amts- und Wohnräumen des Propsten befindet sich im Haus ein Konventsaal mit Apsis.



Itzehoe

Neuenerdenkmal, *Kirchenstraße*

Das „Neuenerdenkmal“ ist ein Ehren- und Mahnmal für die im 1. Weltkrieg gefallenen 378 Soldaten des Feldartillerieregiments Nr. 9.

Es wurde 1925 mit Spenden aus der Bevölkerung errichtet - ein Zeichen ihrer Verbundenheit mit den „Neunern“, dem Traditionsregiment der Itzehoer Garnison seit 1889, in dem viele Freiwillige aus der Stadt und dem Umland gedient hatten.

Ausgeführt wurde das Denkmal vom Itzehoer Steinmetzbetrieb F. Kolbe nach dem Entwurf des Bildhauers Hans Jenckel, Berlin.

Der Platz, auf dem das Denkmal steht, gehörte seit dem 12. Jahrhundert bis 1762 zum ersten Friedhof der Kirchengemeinde.

Die später an beiden Seiten hinzugefügten Gedenksteine erinnern an hochrangige Heerführer, beide ehemals Regimentschefs der Itzehoer Artilleristen.

Ergänzung:

Der Bildhauer Hans Jenckel, Berlin, schreibt zu seiner Entwurfsskizze: „Wir Bildhauer unserer Zeit suchen nach der Linie, die den Kampf der gegeneinander wirkenden Kräfte des Aufstrebens und der entgegenwirkenden Last ausdrückt. Diese Last, dieser Steinblock, schwer und lastend, wie die langen Kriegsjahre, tragen die Reliefsdarstellungen der Kämpfe. Vorne und seitlich ein freudiges Draufgehen und an der Rückseite die Todesruhe der zusammengeschossenen Batterie.“

Man muss schon genau hinschauen, um die in Stein gehauenen Bilder zu erkennen und zu deuten.

Zur Denkmalsfigur schreibt der Bildhauer: „Meine Auffassung des dargestellten Artilleristen geht dahin: Ein junger Mann, ein ganzer Kerl, ganz Ruhe und Kraft, bereit, auf jedem Posten, auf den er gestellt wird, bis zum letzten auszuhalten. So, wie sie 1914 mit dem Neuner Regiment ins Feld zogen.“



Itzehoe

Seniorenpark, Breitenburger Straße 14

Auf diesem Grundstück Breitenburger Straße 12 stand früher das Wohnhaus des Ehepaares Berta und Heinrich Zoeppritz.

Prof. Dr. med. Heinrich Zoeppritz (1876-1960) war als Chefarzt und Chirurg der Städtischen Krankenanstalten im Juliustift von 1923-1947 in Itzehoe tätig.

Berta Zoeppritz war die stellvertretende Vorsitzende des DRK-Ortsvereins Itzehoe.

Sie vermachte der Stadt Itzehoe testamentarisch dieses Grundstück mit der Auflage, es für gemeinnützige Zwecke, insbesondere für ältere Leute zu verwenden.

Nachdem sich das sanierungsbedürftige Wohnhaus nicht weiter verwenden ließ, entstand hier diese gärtnerische Anlage.

Nach dem Beschluss der Itzehoer Ratsversammlung vom 06.05.99 trägt sie den Namen „Seniorenpark“.



Itzehoe

St. Laurentii-Kirche, Kirchenstraße 8

1196 zum ersten Mal urkundlich erwähnt.

1260 bis zur Reformation 1538 Klosterkirche und Pfarrkirche zugleich.

1303 nach einem Brand ein Neubau, zweischiffig in gotischem Stil.

1657 beim Brand der Stadt im Schwedisch-Polnischen Krieg schwer beschädigt. Margaretha Wasmer geb. Kielmann stiftete 1661 den barocken Altar und die Kanzel.

1716-18 Bau der heutigen barocken Hallenkirche. Aus der Werkstatt Arp Schnitgers stammte die Orgel; davon ist der Prospekt original erhalten. 1905 wurde die Orgel von der Firma Sauer ersetzt.

1894-96 große Renovierung und Bau des Turms auf dem alten Stumpf nach dem Plan von Prof. Otzen.

1961-62 Renovierungen und Abbau der Querempore, Übermalen der Deckengemälde, Austauschen der bunten Glasfenster.



Itzehoe

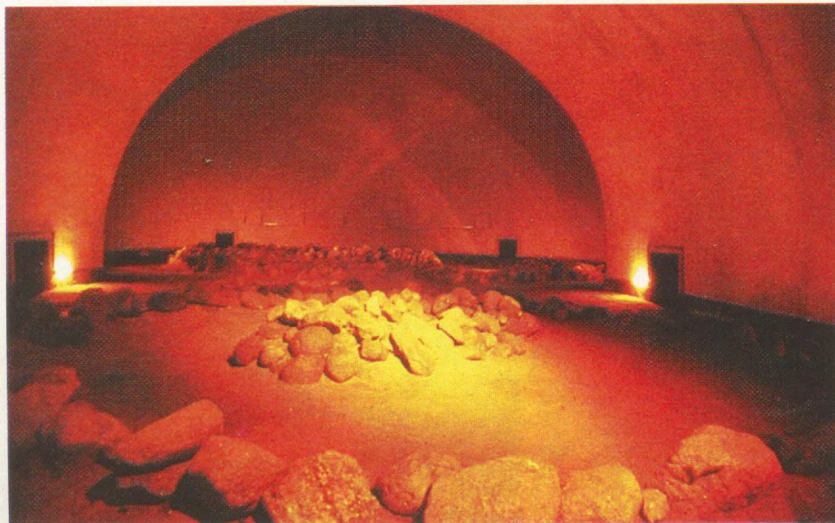
Galgenberg und Germanengrab

Im Mittelalter und in der frühen Neuzeit diente der bronzezeitliche Grabhügel als Richtstätte des Itzehoer Klosterbezirks: »Galgenberg«.

1937, zum Jubiläum der Stadtgründung von Itzehoe vor 700 Jahren, wurde der Hügel eines der größten »Hünengräber« in Schleswig-Holstein ausgegraben. In den 12 ungestörten Gräbern fanden die Archäologen Gegenstände, an denen sie die Kulturentwicklung in Jahren der frühen Bronzezeit - 1500-1250 vor Christus - ablesen konnten.

Nach der Ausgrabung 1937 wurden die drei unteren Gräber mit einer Kuppel und einer Tonne aus Kalksandsteinen überwölbt. Planung und Bauleitung hatte Stadtbaurat Rudolph. In ähnlicher Weise war 1936 bei Kjertemünde auf Fünen ein Wikingergrab zugänglich gemacht worden. Durch den Kuppelbau behielt die Stätte ihr früheres Aussehen und ist seitdem ein herausragendes Denkmal einer vorgeschichtlichen Kultur unseres Landes. Die Archäologen K. Kersten und W. Struve nennen die Menschen, die seit 3500 Jahren hier lebten, »Frühgermanen«. Ein Bilder-Fries von Wilhelm Petersen, Elmshorn, sollte einen Eindruck wiedergeben, wie damals die Angehörigen eines Häuptlings ihre Toten bestatteten.

Neben dem Grabhügel wurden die Reste eines Dolmens, eines Ganggrabes aus der Jungsteinzeit, aus der Gemeinde Warringholz aufgebaut, dabei zwei Schalensteine. Besucher wenden sich an 04821-42548 oder 3595.



Itzehoe

Kreishaus, Viktoriastr. 16/18

Text der Informationstafel in Plattdeutsch:

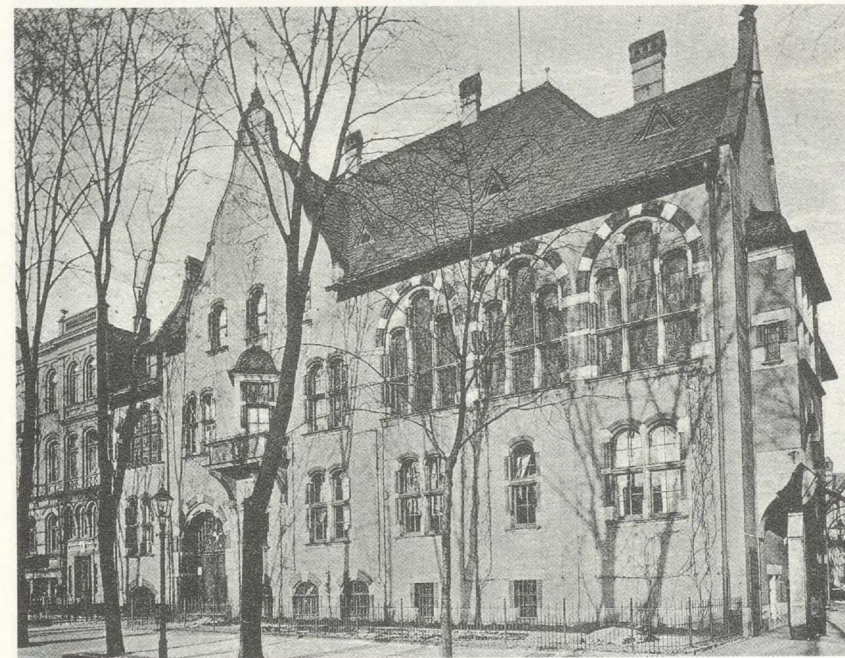
1897 sünd de Landroot un de Kreisdag in düt Gebäuden introcken. Ümmer noch is dat de Sitt von den siet 1867 bestohnden preuß'schen Kreis Steenburg. Boot worrn is dat Huus no Ploons von den Berliner Bomester Reinhardt no de Oort von „de düütsche Renaissance“.

Dat Landrootsamt, dat „Kaiserliche Postamt“ von 1893 un noch en Reeg an smucke Villen von rieke Börgerlüüd sünd typische Gebäuden ut de Wilhelminische Tiet un stoht hier in de Viktoriastrook, de siet 1878 as Verbindung von de Stadt to den neen Bohnhoff anleggt worrn is.

An' 25. Mai 1929 hebbt Lüüd ut de Landvolkbewegung en Bombenanslag op dat Kreishuus mookt.

De historische Kreisdagssool is 1985 need mookt worrn.

De Noom von den Kreis Steenburg geiht trüch op de ole Steenburg in de Gemeen Süderau; op de Steenburg hebbt siet 1307 de Verwalter von den Schauenborger Grofen seten un siet 1461 is dor de Sitt von den Amtmann för dat Amt Steenburg wesen.



Borsfleth

Wohnhaus von Helmut Heißenbüttel

In diesem Haus lebte von 1981 bis 1996 der Schriftsteller Helmut Heißenbüttel (1921-1996)

Er gehört mit seinem literarischen und essayistischen Werk zu den wichtigsten Autoren der neuen deutschen Literatur.

1969 erhielt er den Büchner-Preis, 1990 den Kunstpreis des Landes Schleswig-Holstein und den österreichischen Staatspreis für europäische Literatur.



Glückstadt

Geburts- und Wohnhaus von Max Kahlke, *Am Fleth 25*

Geburts- und Wohnhaus des Malers und Designers Max Kahlke (1892-1928). Erschüttert durch den Ersten Weltkrieg, gestaltete er die Themen „Leiden des Menschen“ und „Heimat“ zunächst expressionistisch, ab 1923/24 neusachlich.

Kennzeichnende Werke sind zu sehen:

in Glückstadt in der Stadtkirche (der sog. Grüne Christus, 1921, und „Marienklage“, 1927/28) und im Detlefsenmuseum; außerhalb Glückstadts u. a. in Flensburg („Kreuzigung II“, 1922 in St. Marien) und in Schleswig („Großer Marienaltar, 1927, im Dom). 1921 wurde hier im Atelier des Malers die Detlefsen-Gesellschaft (Regionalforschung) gegründet.



Hohenaspe

Brunnen, *Schulstraße*

Der noch vorhandene Brunnen ist die älteste im Dorf bekannte Trinkwasserstelle. Sie liegt auf dem ehemaligen Hof des klösterlichen Ding-Vogtes, dessen Amtsbezeichnung noch heute am Namen des jeweiligen Besitzers haftet. Er wird deshalb Ding-Voß genannt.

Von diesem Brunnen wurden die umliegenden Häuser samt Schule, Küsterstube und Lehrerhaus mit Trinkwasser versorgt.

Die Brunnenanlage dürfte wesentlich älter sein und bis in die Anfänge der Besiedlung am Burendahl zurückreichen.

Die alten Brunnen waren nicht nur Schöpfstellen, sondern hatten auch eine soziale Bedeutung für die Bewohner der benachbarten Hofstellen. Der Brunnen förderte die Zusammengehörigkeit und war Treffpunkt der Jugend.



Hohenlockstedt

Lageruhr, *Breite Straße*

Diese Lageruhr stand einst auf dem Truppenübungsplatz Lockstedter Lager in der Gravelottestraße, danach Mittelstraße benannt, heute Finnische Allee, an der Kreuzung zur Helgolandstraße.

Bei der Bombardierung von Lockstedter Lager im Jahr 1944 wurde sie beschädigt und 1947 abgebaut; ab 1997 von der Gemeinde mit Hilfe von Geld- und Sachspenden instand gesetzt und im Mai 1998 an dem heutigen Standort eingeweiht.



Kollmar

Mühle in der Kollmarer Marsch, *An der Chaussee*

1553 Erste urkundliche Erwähnung als Zwangsmühle für die in der Kollmarer Marsch wohnenden Untertanen Hans von Ahlefeldts, des Besitzers von Seestermühle und Teilen der Kollmarer Marsch.

1627 - 1629 Zerstörung und Wiederaufbau im 30jährigen Krieg.

1748 Verkauf der Mühle an die Untertanen Christians von Ahlefeldt.

1811 Johann Peter Nötel wird Eigentümer und baut neu:

1815 die Holländische Achtkantmühle (Erdholländer) an der Stelle einer alten Bockmühle.

1816 das Wohnhaus. Dabei wird Material vom Abbruch des ehemaligen Schlosses Övelgönne genutzt, z.B. die Sandsteingewände an der Haustür.

Die Initialen J.P.N. und C.F.N. bedeuten Johann Peter Nötel und Catharina Freese-Nötel.

1852-1985 Die Familie Greve bewirtschaftet durch mehrere Generationen diese Mühle. Sie ist in der Kollmarer Marsch als „Greves Mühle“ bekannt.

1928 Bau des Getreidespeichers 2-geschossig mit Flachdach und 1949 wurde der Dachstuhl errichtet und mit Reet eingedeckt. Damit erhielt das Gebäude-Ensemble, bestehend aus der Scheune von 1828, dem Wohnhaus, dem Speicher und der Mühle sein unverwechselbares Aussehen.

1986 Schwere Sturmschäden an der Mühle.

1992 Beginn der noch andauernden Sanierungs- und Erhaltungsarbeiten durch die neuen Besitzer.



Kollmar

Wohnhaus des Dichters Ernst Behrens, *Neuer Weg*

In diesem Haus lebte von 1938 bis 1949 der Heimatdichter Ernst Behrens.

Hier entstanden seine Bücher „Stunden der Stille“, „Bunt ist das Leben“ und sein Drama „Claus Störtebeker“.



Neuenbrook

Der „Rohlfssche Hof“, West 36

Der „Rohlfssche Hof“, Neuenbrook West Nr. 36, Gravert 756, stand auf dieser uralten Wurt. Er war einer der 50 Höfe der Gründungszeit des Ortes 1230-1260.

Im 30jährigen Krieg hat dieser Hof gebrannt und wurde erneuert.

Seit 1746 war die Familie Rohlfs Eigentümer. Hein Rohlfs erweiterte in den Jahren 1786-1843 das Gebäude, um den landwirtschaftlichen Betrieb zu verbessern, und erneuerte teilweise das Fachwerk. Er baute ein bemaltes und ein geschnitztes Paneel in zwei Stuben ein und schmückte eine dritte mit einer bemalten Leinentapete.

1938 wurde der Hof durch das Amt für Denkmalpflege vermessen.

1966 wurden Paneelteile zweier Stuben an den Verleger Axel Springer verkauft, der sie in eines seiner Häuser einbaute.

1975 im September brannte der alte Hof ab.

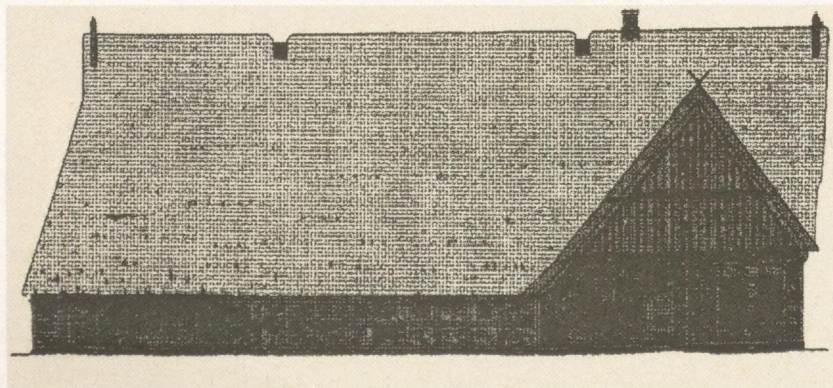


Bild des Rohlfsschen Hofes (aus Wolf: Haus und Hof ... 1940)

Wilster

„Waffenhalle“, Deichstr. 22

Das Grundstück war seit ca. 1400 bebaut, wahrscheinlich zunächst mit einem Speicher, günstig gelegen an der sich am Wasserlauf der Wilsterau entlangwindenden und in die umgebenden Marsch hinausführenden Deichstraße.

Das heutige Gebäude gehört - wie Voruntersuchungen zur Restaurierung ergaben - in die Reihe der wenigen erhaltenen Bauten aus Wilsters Glanzzeit im 16. Jahrhundert (Altes Rathaus, Hudemannsches Haus z.B.).

Das Gebäude war ab 1871 Zollhaus, danach Gastwirtschaft mit Fremdenzimmern, Handel mit Bier, Konzertsaal. Die Ausschmückung der Räume um 1900 mit einer völkercundlichen Waffensammlung führte zu dem Namen „Waffenhalle“.

Ab 1932 wurde das Haus für unterschiedliche Lager- und Handelszwecke genutzt, seit 1982 stand es leer.

1988 mit Mitteln des Denkmalsschutzes und der Familie Marin/Sierra gründlich restauriert, bietet es heute Raum für vier Wohnungen.



Historische Postkarten aus dem „Gemeinsamen Archiv des Kreises Steinburg und der Stadt Itzehoe“



Bahnhof Itzehoe, 1. Weltkrieg



Wollsammlung des Winterhilfswerkes, Bahnhof Itzehoe 1933/34

Harald Bolten ist tot

Von
Erwin Papke (Itzehoe)

„De Kerl ut Kremp“, wie Harald Bolten zu Recht genannt wird, ist im Dezember 2002 kurz vor der Vollendung seines 90. Lebensjahres gestorben.



Harald Bolten

Das sagt sich so leicht dahin, aber mit seinem Tod ist die Stadt Kremp und die ganze Region ein Stück ärmer geworden. Harald Bolten liebte seine Heimat, seine Stadt und die Krempers Marsch wie kein zweiter. Hier war er zu Hause, von Jugend an, als Lehrling und dann als büroleitender Beamter, später als Amtsrat im Amt Kremp. Aus der Heimatliebe schöpfte er seine Schaffenskraft, ebenso aus der niederdeutschen Sprache. Er dachte plattdeutsch und schrieb viele Gedichte und Erzählungen in dieser Sprache. Für die Pflege dieser Sprache erhielt er 1978 die Schleswig-Holstein-Medaille.

In seinem Nachlass finden wir viele literarische und geschichtliche Arbeiten. So seine Bild- und Textbände von Kremp und in jedem Jahrbuch des Heimatverbandes Beiträge.

Er war Heimatforscher, er kannte die Geschichte dieser Region. Schon gleich nach 1945 setzte er sich für den Wiederaufbau der „Alten Gilde von 1541“ ein, bekannt durch das berühmte Fahnenschwenken. Es versteht sich von selbst, dass er zum Ehrenmitglied der Gilde ernannt wurde, ebenso auch, dass ihm die höchste Auszeichnung, die die Stadt Kremp vergeben konnte: das Ehrenbürgerrecht.

Der Heimatverband für den Kreis Steinburg hat wahrlich Grund, Harald Bolten zu danken und zu gedenken. Er war von 1975 bis 1985 der zweite Vorsitzende und drei Jahre leitete er den Verband nach dem Tod von Landrat Dr. Brümmer.

Harald Bolten war zeitlebens ein Motor, der für alle heimatlichen Belange unzählige Anstöße und Anregungen gab.

1998 erhielt er die Verdienstmedaille des Verdienstordens der Bundesrepublik Deutschland.

Als wir am Grabe von Harald Bolten standen, musste ich an den Ausspruch von Matthias Claudius denken, der am Grabe seines Freundes mit den Worten Abschied nahm:

„Ach, wir haben einen guten Menschen begraben, aber mir war er mehr.“ Dieses „mir“ können wir auf all seine Heimatfreunde beziehen. Und dieses „mehr“ ist das, was er uns war: Mit seinem Tod geht Unwiederbringliches für immer verloren. Man spürt mit einem Male, was nicht mehr ist, das bedeutet für Harald Bolten, nicht umsonst gelebt zu haben.

Wi denkt torüch

Harald Bolten

De Heimatverband för den Kreis Steinburg denkt in depe Truer torüch an Harald Bolten. „De Keerl ut Kremp“, as he överall nööm't worr, is storven in't Öller vun meist 90 Johr. Harald Bolten hett sik verdeent maakt üm den Heimatverband för den Kreis Steinburg. He weer de tweete Vörsitter von 1975 - 1985. Över de Geschicht vun uns' Heimat hett he en Barg schreven. Besünners an'n Harten leeg em uns' nedderdüütsche Spraak, he hett ehr pleegt un sik för ehr insett. 1978 kreeg he för sien Arbeit üm Heimat un Spraak de „Schleswig-Holstein-Medaille“, un 1998 keem de „Verdienstmedaille des Verdienstordens der Bundesrepublik Deutschland“ darto. De Leev to sien Heimat hett dat Leven vun Harald Bolten ut maakt.

**De Heimatverband för den Kreis Steinburg
Dr. Burghard Rocke, 1. Vörsitter**

Heimatgeschichtliche Arbeiten von Harald Bolten

zusammengestellt
von der Redaktion des Steinburger Jahrbuches

Beten wat ut Kremp. – Rendsburg: Möller, 1982.
Krempe im Wandel der Zeit. – Horb am Neckar: Geiger, 1990.
Krempe: gestern und heute. – Horb am Neckar, 1991.
Dit un dat för jeden wat, in Hoch und Platt – för Lüd op Land und in de Stadt. – Rendsburg: Heinrich Möller Söhne, 1992.
Kremper Reimereien. – Krempe: Caspers, 1994.

Veröffentlichungen im Steinburger Jahrbuch:

Eine kleine Stadt im Wandel. – S. 103 – 109. In: Stb. Jb.1958
Die Kremper Stadtkirche. – S. 77 – 89. In: Stb. Jb.1964
Volkskundliche Geräte der Alten Kremper Stadtgilde von 1541, S. 131 – 137. In: Stb. Jb.1966
425 Jahre Kremper Brand- und Schützengilde und das Fahنشwenken. – S. 151 – 157. In: Stb. Jb.1967
Notgeld ut de Stadt Kremp. – S. 83. In: Stb. Jb.1968
Die Kremper Geschlechterkirche im Wandel der Zeiten. – S. 11 – 13. In: Stb. Jb.1969
Krempes Vergangenheit in Bildern. – S. 23 – 32. In: Stb. Jb.1970
Ein Künstler seiner Zeit: der Kremper Maler Ludwig Schmahljohann. – S. 133 – 138. In: Stb. Jb.1971
Wie alt ist das Kremper Stadtrecht? 700 Jahre oder älter?. – S. 57 – 63.
Die soziale Tat eines Bürgers aus Grevenkop: 80 Jahre „Ahsbahs-Stift“ in Krempe. – S. 154 – 157. In: Stb. Jb.1972
Das Krempe Wasserwerk hat Geburtstag. – S. 184 – 189.
Das Gerichtswesen in Krempe: neues Amtsgericht hat Geburtstag. – S. 202 – 204. In: Stb. Jb.1973
Drei Jahrhunderte Kremper Zeitdokumente – 500 Jahre „Armenhuß thom hyligen Crütz“, 300 Jahre „Königlich privil. Apotheke“, 25 Jahre Realschule Krempe. – S. 61 – 73. In: Stb. Jb.1974
Die Marschenstadt Krempe im Spiegel der Zeit. – 145 – 156. In: Stb. Jb.1975
Truer in Steinborg: Nachruf Hugo Schünemann. – S. 6 – 8.
Heimatliches aus der Marschenstadt Krempe. – S. 35 – 47.

Bekenntnis zu Heimat und Volkstum – 200 Steinburger beim Schleswig-Holstein-Treffen im Freilichtmuseum Kiel-Molfsee. – S. 160 – 163. In: Stb. Jb.1976

Der 1. Schleswig-Holstein-Tag im Kreis Steinburg. – S. 19 – 30. Heimkehr des Stör-Ewers „Hermann“. – S. 31 – 36. In: Stb. Jb.1979

Die Kremper Kirchen. – S. 102 – 105. In: Stb. Jb.1980

Kremper Handel und Handwerk. – S. 191 – 200. In: Stb. Jb.1981

Seit 80 Jahren hat Krempe überschaubare Schulverhältnisse, Schulordnung für die Stadt Krempe von 1809. – S. 119 – 137. In: Stb. Jb.1982

In memoriam Dr. Helmut Brümmer. – S. 10. In: Stb. Jb.1983

Vereine und Verbände in der Marschenstadt Krempe. – S. 84 – 89. In: Stb. Jb.1984

Das Kremper Rathaus – ein Ortsmuseum? – S. 139 – 140.

Der Königshof – ein Herrenhaus in Krempe? S. 140 – 141.

Rückblick auf die Kremper 750-Jahrfeier. – S. 266 – 269.

Die Krempermarsch-Trachten – Wiederbelebung musealer Bauernmode. – S. 270 – 274. In: Stb. Jb.1985

Uwe Abraham – ein Maler in Itzehoe. – S. 38 – 39. In: Stb. Jb.1987

Die Kremper Lederwerke. – S. 135 – 138. In: Stb. Jb.1988

Die Kremper Photo- und Filmepeche ist Geschichte. – S. 219 – 225. In: Stb. Jb.1990

Recht und Gericht in Krempe. – S. 96 – 98. In: Stb. Jb.1991

Sagen und Legenden von Kremper Menschen. – S. 165 – 173.

Wasser – von der Geest in die Marsch. – S. 279. In: Stb. Jb.1992

Zur Erinnerung und damit es nicht vergessen wird: aus Kremper Festungs- und Garnisonszeit. – S. 155 – 161. In: Stb. Jb.1994

Krempe. – S. 174 – 179. In: Stb. Jb.1995

NS-Zeit: Politik und Alltag – Wie war es in Krempe?. – S. 260 – 265. In: Stb. Jb.1996

Plattdütsch Theoter in Krempe „De Kremper Bohlenböger“. – S. 150 – 151. Theoter in Borsfleth. – S. 152 – 153. In: Stb. Jb.1998

Rathäuser und Gasthäuser in Krempe. – S. 130 – 159.

Landgastronomie. – S. 160 – 162. In: Stb. Jb.1999

Kremper Brücken zum Überbrücken. – S. 191 – 192.

Von der Kremper-Marsch zur Wilster-Marsch und umgekehrt. – S.193 – 196. In: Stb. Jb. 2001

Chronik der Familie Hallenstein, die vor 100 Jahren Krempe mit ihrer Lederfabrik in das Industriezeitalter führten. – S. 177 – 183. In: Stb. Jb. 2002

Das Kreismuseum Prinzeßhof im Überblick 2002/2003

Von
Anita Chmielewski-Hagius (Itzehoe)

Sonderausstellungen

Passend zur Vorweihnachtszeit konnte am 10. November 2002 die Sonderausstellung „Große Welt im Kleinen.“ im voll besetzten Vortragsaal eröffnet werden. Im Kleinen Museum in Hagnau am Bodensee sind in der Winterzeit die Pforten geschlossen. So war es möglich, aus der dortigen qualitätvollen Sammlung bis zum 23. März 2003, Kaufläden, Puppenküchen und Puppenstuben auszuleihen und zu einer informativen Präsentation zusammenzustellen. Die Laden- und Wohnungseinrichtungen in miniature spiegelten die Warenwelt und das zeittypische Ambiente bürgerlicher Wohnkultur des 19. und 20. Jahrhunderts wider.

Viel Anklang fand Prinzessin Julchen (alias Malin Schmidtke), die jung und alt mit Hilfe der Hörstationen und auch einige Male persönlich, durch die Ausstellung führte ebenso wie der Prinzeßhofladen, der eigens für die kleinen Museumsbesucher gebaut worden war.

Mit insgesamt 4.557 Besuchern war die Resonanz der Ausstellung sehr groß. Diese Zahl ist vor allem auch der Präsenz des Museums in



Puppenküche, um 1912
Sammlung Gerda Rössler-Kaleske



Kinder spielen im Prinzeßhofladen



Ausstellungseröffnung: Kinderbrautpaare lassen weiße Tauben vor dem Portal des Kreismuseums Prinzeßhof fliegen. Foto: Ute Schulz, Itzehoe

vielen Printmedien (Norddeutsche Rundschau, Der Anzeiger, Blickpunkt Elmshorn, Kieler Nachrichten, Schleswig-Holstein Kultur, Geschichte, Natur...), im Radio (Welle Nord), im Internet (iz1.de, tortula.de, kreis-steinburg.de, kulturenetz-sh.de) und im NDR-Fernsehen (Schleswig-Holstein-Magazin, Nordtour) zu verdanken.

Als Intermezzo bis zur nächsten großen Sonderausstellung war der Dekorationswettbewerb „Blumenzauber“ und die Aktion „Piep-Schau“ (5. - 27. April 2003) im Prinzeßhof gedacht. Vereine, Gruppen und Geschäfte dekorierten die noch vorhandenen Aufbauten der vorherigen Ausstellung. Siebzehn Wettbewerbsgruppen waren angetreten, beispielsweise die Junggesellenkochgruppe Itzehoe, der Porzellanmalkurs der VHS Münsterdorf oder das Kunsthandwerkergeschäft „Zur alten Schmiede“ in Borsfleth. Die Besucher konnten das Dargebotene nach dem Punktesystem bewerten. Die Geld- und Sachpreise hatte freundlicherweise die Sparkasse in Steinburg zur Verfügung gestellt.

Auch das Prinzeßhof-Hühnerhaus beherbergte zu Ostern wieder eine tschilpende Kükenschar und im daneben stehenden Brutschrank warteten weitere Küken auf den Schlupf. Fast alle erblickten zwischen Gründonnerstag und Ostersonntag das Licht der Welt.

Das nächste große Ereignis stand am 22. Juni 2003 ins Haus. Zusammen mit dem Heimatmuseum am Wasserturm in Hohenlockstedt wurde an zwei Orten jeweils eine Ausstellung rund um die Hochzeit gezeigt. Bei strahlendem Wetter hatten sich viele Besucher zur Eröffnung im Prinzeßhof eingefunden. Die beiden von Frau Dr. Karin Gröwer und Herrn Dr. Klaus-J. Lorenzen-Schmidt exzellent vorgetragenen Beiträge zu den Themen „Gescheiterte Ehehoffnungen und ledige Mutterschaft im südlichen Holstein im 19. Jahrhundert“ und „Heirat und Aussteuer im 18./19. Jahrhundert in Holstein“ fanden begeisterte Zuhörer. Anschließend rundeten zwei Kinderbrautpaare, die eine Hochzeitstorte anschnitten und dann zwölf weiße Tauben fliegen ließen, die Veranstaltung ab. Das anhaltend gute Wetter in diesem Sommer beeinträchtigte leider die Besucherfrequenz. Da gerade in der Hochzeitsausstellung ausgesprochen qualitätvolle Exponate (18. Jh. - 20. Jh.) gezeigt werden - einige von ihnen das erste Mal - lag es auf der Hand, die Ausstellung bis Mitte Januar 2004 zu verlängern. Zu den Inhalten dieser Ausstellung werden im Steinburger Jahrbuch 2005 weitere Ausführungen folgen.

Rahmenprogramm, Sonderveranstaltungen...

Kinderaktionen, Kinderführungen, museumspädagogische Angebote für Schulklassen und Kindergeburtsstage wurden auch in der Saison 2002/2003 wieder angeboten. Interesse fanden zudem die Informationsnachmittage mit der Puppenhausbauerin Hannelore Werner aus St. Michaelsdonn und dem Modell- und Puppenhausbauer Dither Schürmann aus Hohenasper.

Zusätzlich bereicherten zwei musikalische Nachmittage das Museumsprogramm. So spannte der Kammerchor Belcanto mit seinem Programm „Tag- und Nachträume“ den Bogen von John Wilbye über Johannes Brahms bis hin zu Komponisten des 20. Jahrhunderts. Und auch das Wilsteraner Salonmusik-Ensemble fand mit Weisen von Paul Lincke und Gerhard Winkler wieder großen Zuspruch. Nicht vergessen werden darf die Vorführung des Films „Der Mensch - das Land - die Stör“. Hier war das Interesse so groß, daß Besucher wegen Überfüllung des Vortragssaals wieder weggeschickt werden mußten.

Geplante Sonderausstellungen

Was die Planungen für das nächste Jahr anbelangt, so stehen eine Sonderausstellung zum Thema „Zucker“ und eine weitere Präsentation rund um die Schule am Beispiel der Auguste-Viktoria-Schule auf dem Programm. Eine Projektgruppe (Abitursklasse) der AVS wird hierbei tatkräftig mitwirken, zumal die AVS im Oktober 2004 ihr 100-jähriges Bestehen feiert.

Die Autoren und Herausgeber

Walter Asmus, *1950, Studium der Germanistik und Geographie, Oberstudienrat in Husum (Fächer Deutsch, Erdkunde, Wirtschaft/Politik), verschiedene Veröffentlichungen zu Themen der Wirtschafts- und Sozialgeschichte Schleswig-Holsteins, Schwerpunkt Verkehrsgeschichte (u.a. Historischer Verkehrs atlas, 1995, Mitarb. am Hist. Atlas Schleswig-Holstein). - Anschrift: Kirchspielsplatz 4, 25889 Uelvesbüll.

Jörg Benz, *1921, Oberstudienrat i.R., Informationsschrift für Besucher des Germanengrabes, Mitglied der Kulturgeschichtlichen AG des Heimatverbandes für den Kreis Steinburg. - Anschrift: Alte Landstr. 56b, 25524 Itzehoe

Hans-Georg Bluhm, *1952 in Osnabrück, Studium der Volkskunde, Kunstgeschichte, Sozial- und Wirtschaftsgeschichte, M.A., seit 1993 Leiter des Museums Kellinghusen. Veröffentlichungen zur Kunst- und Kulturgeschichte Hamburgs / Schleswig-Holsteins. - Anschrift: Museum Kellinghusen, Hauptstr. 18, 25548 Kellinghusen.
E-Mail: tourismus-kulturbuero@kellinghusen.de

Lothar Bruhn, *1942 in Hamburg, Technischer Einkäufer, Aufsätze zur Thematik der Nachkriegszeit in Kremperheide, heimatkundliche Fotobeiträge, Kindheitserinnerungen Kremperheide (3 Bde., Privatdruck). - Anschrift: Große Nübelstraße 9, 25348 Glückstadt

Hans Buhmann, *1936 in Schenefeld, Dipl.-Ing. (agr.), Veröffentlichungen: u.a. „Schenefeld im 19. und 20. Jahrhundert“. - Anschrift: Moorlandweg 17, 25560 Schenefeld. E-Mail: hansbuhmann@aol.com

Hans Carstens, *1932 in Aukrug, Dipl.-Ing., Ltd. Regierungsbaudirektor a.D., von 1981 bis 1997 Leiter des Amtes für Land- und Wasserwirtschaft Itzehoe. - Anschrift: Fasanenweg 17, 25524 Itzehoe.

Anita Chmielewski-Hagius, *1952 in Freiburg i. Br., Dr. phil., seit 1996 Leiterin des Kreismuseums Prinzeßhof (Itzehoe). Publikationen u.a. zu: Volksmedizin, Magie, populäre Glaubensvorstellungen, Biographieforschung. Zuletzt: Wider Hexerey und Teufelswerk. Von Hexen und ihrer Verfolgung. Itzehoe 2000. - Anschrift: Kirchenstr. 20, 25524 Itzehoe, Tel 04821-64068, Fax 04821-747012; E-Mail: prinzesshof@freenet.de

Peter Fischer, *1939 in Neuruppin, Studienleiter Erdkunde am IPTS-Regionalseminar Elmshorn (bis 1999), Autor von Schulbüchern und Unterrichtsfilmen, zahlr. Publikationen zu unterrichtsbezogenen Themen; zuletzt: Pocket Teacher Erdkunde für die Sekundarstufe I, Berlin 2004. Klima- und Vegetation

in den Alpen; Verkehrswege über die Alpen (Unterrichtsfilme und DVD), Institut für Weltkunde, Hamburg 2004. - Anschrift: Kattenkuhl 2, 25524 Oelxdorf. E-Mail: Peter.Fischer-Oelxdorf@t-online.de

Ernst-Otto Friese, *1926, Studiendirektor i.R., Mitglieder der Kulturgeschichtlichen AG des Heimatverbandes für den Kreis Steinburg. - Anschrift: Wilhelmstr. 5, 25524 Itzehoe

Gerd Holmer, *1934 in Heide, Dipl. Ing., Bundesbahndirektor i.R., Veröffentlichung zum ÖPNV Schleswig-Holstein und zum Hindenburgdamm, langjährige Tätigkeit für die Marschbahn (in 3. Generation). - Anschrift: Bickbargen 145, 25469 Halstenbek. Tel. 04101-46511; E-Mail: g.h.holmer@t-online.de

Manfred Koch, *1947 in Schleswig, Dr. phil., Studiendirektor. Studienleiter am Landesinstitut Schleswig-Holstein für Praxis und Theorie der Schule (IPTS). Publikationen zur deutschen Literatur und Kulturgeschichte des 18., 19. und 20. Jahrhunderts. Daneben seit 20 Jahren Beiträge für das Steinburger Jahrbuch. - Anschrift: Louis-Pasteur-Str. 17, D-25524 Itzehoe.
E-Mail: koch-itzehoe@t-online.de

Richard Kolang, *1936, Maschinenbauing., ehrenamtlicher Leiter des Stadtarchivs Kellinghusen, Leiter der AG Kellinghusener Ahnenforscher. Anschrift: Beselerallee 43, 25548 Kellinghusen. E-Mail: Kolang@web.de

Heinz Longerich, *1928 in Krefeld, 1967-1988 Chefredakteur der Norddeutschen Rundschau. - Anschrift: 25524 Itzehoe, Hochkamp 9.

Klaus-Joachim Lorenzen-Schmidt, *1948 in Elmshorn, M.A., Dr.phil., Oberarchivrat am Staatsarchiv Hamburg, Sprecher des Arbeitskreises für Wirtschafts- und Sozialgeschichte Schleswig-Holsteins; zahlreiche Veröffentlichungen zur Sozial- und Wirtschaftsgeschichte Schleswig-Holsteins und Hamburgs, vor allem zur Agrargeschichte. Anschrift: Im Pling 2c, 25348 Glückstadt.
E-Mail: klaus-joachim.lorenzen-schmidt@staatsarchiv.hamburg.de

Erwin Papke, *1919, Realschulrektor i.R., Leiter der Kulturgeschichtlichen AG des Heimatverbandes für den Kreis Steinburg. - Anschrift: Drosselweg 17, 25524 Itzehoe

Albert Ramm, *1944, Technischer Beamter, Wehrführer der FFW Horst. Anschrift: Rotkehlchenstraße 14, 25358 Horst.

Alexander Ritter, *1939, Dr.phil.habil., Priv.-Doz. am Institut für Germanistik II (Universität Hamburg), Studienleiter am IPTS Kiel (1981-99), Mitglied der Strukturkommission (Universität Greifswald, 1990-91), im 'Editorial Board des

Yearbook of German-American Studies' (Lawrence/KS, USA). Zahlr. Veröffentlichungen zu Themen der Erzähltheorie, Regionalliteratur, Literaturgeschichtsschreibung, interkulturellen Funktion von Literatur, deutschen Literatur des Auslands des 18., 19. und 20. Jahrhunderts. Zuletzt: Deutsche Minderheitenliteraturen. Regionalliterarische und interkulturelle Perspektiven der Kritik. München 2001; Erläuterungen und Dokumente zu Alfred Andersch: Sansibar oder der letzte Grund. Stuttgart 2003. Anschrift: Ferdinand-Sauerbruch-Str. 2, D-25524 Itzehoe; E-Mail: dr.alexander.ritter@t-online.de; Homepage: www.sign-lang.uni-hamburg.de/fb07/LitS/Lehrende/Alexander_Ritter.html

Werner Schlüter, *1953, Textilbetriebswirt BTE, selbst. Kaufmann und Unternehmerberater, Ehrenamtl. Mitarbeiter d. AG Horster Ortsarchiv in der VHS. Veröffentlichungen zur Horster Heimatgeschichte in den Steinburger Jahrbüchern 1999, 2000 u. 2003. Anschrift: Horstheider Weg 49, 25358 Horst. E-Mail: Schlueter@t-online.de

Carsten Schröder, *1961 in Wilster, Handwerksmeister, Studienrat mit den Fächern Metalltechnik, Politik und Informatik an einer berufsbildenden Schule in Niedersachsen. Mehrere Aufsätze zu zeitgesch. Themen des südwestlichen Schleswig-Holstein. - Anschrift: Hans-Prox-Straße 5, 25554 Wilster.

Hermann Schwichtenberg, *1950 in Flensburg, ehem. Buchdrucker und Polizeibeamter, Wirtschaftsverwaltungsbeamter, freier Journalist. Vorsitzender im Ortsgeschichtlichen Arbeitskreis Münsterdorf e.V. - Anschrift: Kirchenfeld 9, 25587 Münsterdorf. E-Mail: hermann.schwichtenberg@t-online.de

Werner Sievers, *1925 in Basbek, Landwirt. Veröffentlichungen zuletzt: Oldendorf. Ein altes Dorf im Holstenland (Mitautor 1966). Gedichte und Kurzgeschichten. - Anschrift: Dorfstr. 20, 25588 Oldendorf

Heinz-Werner Süberling, *1938 in Glückstadt, Planungs- und Projekt-Ingenieur im Großanlagenbau und in der Erdöl-Industrie. Veröffentlichungen zur Geschichte der Fährverbindung Glückstadt - Wischhafen im Selbstverlag. Mehrere Beiträge zur Heimatgeschichte Glückstadts (u.a. Eisenbahn, Kino, Schifffahrt) in den Steinburger Jahrbüchern. - Anschrift: Lütjenmoor 17 (14. OG), 22850 Norderstedt

Kurt Schütt, *1924, Lehrerausbildung, Rektor a. D., 1955/69 Schulleiter in Vaale, 1969/86 in Wacken; 2 Vaaler Dorfchroniken sowie Berichte für die Steinburger Jahrbücher geschrieben. - Anschrift: Hollandweg 11a, 22421 Pinneberg

STEINBURGER HEFTE - Heimatverband für den Kreis Steinburg e.V.

Die Beihefte des STEINBURGER JAHRBUCHS dienen der Veröffentlichung von Erträgen der Regionalforschung und umfassen Sonderdrucke von Aufsätzen des STEINBURGER JAHRBUCHS sowie Beiträge bisher unveröffentlichter Manuskripte. Bestellungen können an die Geschäftsstelle des Heimatverbandes für den Kreis Steinburg (Viktoriastraße 16-18, 25524 Itzehoe, Telefon 048 21/6 94 56) oder an die Redaktion der STEINBURGER HEFTE (s. Impressum) gerichtet werden.

- | | | |
|---------|---|--|
| 1/1981 | JOHANN GOTTWERTH MÜLLER – Itzehoe (1743 – 1828)
Alexander Ritter: Zwischenbericht zur Forschungssituation
Dieter Lohmeier/Kay Dohnke:
Bibliographie Johann Gottwerth Müller (Stand 1981) | (vergriffen) |
| 2/1981 | WENZEL AUGUST HABLIK (1881-1934)
Rita Kauder: Zu den Landschaftsbildern Wenzel Habliks
Uwe Jansen: Wenzel Hablik im Prinzeßhof-Museum (Itzehoe) | (vergriffen) |
| 3/1982 | ZUR GESCHICHTE DER STADT KREMPE
Herbert Karting: Ein Beitrag zur Schifffahrtsgeschichte der Stadt Krempe | (vergriffen) |
| 4/1982 | JOHANN HINRICH FEHRS (1838-1916)
Kay Dohnke: Zwischenbericht zur Forschung
Kay Dohnke: Bibliographie Johann Hinrich Fehrs (Stand 1982) | (vergriffen) |
| 5/1982 | FLUGPLATZ HUNGRIGER WOLF (Hohenlockstedt)
Gero Hoppe: Luftfahrzeuge über Steinburg | (vergriffen) |
| 6/1983 | ITZEHoes STADTBILD – HAUS- UND GRUNDSTÜCKSBESITZER
(17. Jh. – 1982) – Folge 1
Hermann Bollhardt: Gänsemarkt und Holzkamp | Mitgliederpreis (4,- €)
Ladenpreis (5,- €) |
| 7/1983 | VERBÄNDE, VEREINE, VEREINIGUNGEN IM KREIS STEINBURG
Eine vorläufige Zusammenstellung (Stand 1983) | (vergriffen) |
| 8/1984 | STADTGESCHICHTE GLÜCKSTADT
Gerhard Köhn: Das königliche Schloß Glücksburg und die
Adelspalais in der Residenzstadt Glückstadt | (vergriffen) |
| 9/1985 | JOHANN GOTTWERTH MÜLLER: BIBLIOTHEKSKATALOG
Verzeichniß der von dem Herrn Dr. Ph. Joh. Gottw. Müller, Itzehoe, hinterlassenen
Bibliothek (12000 Bände). Reprint der Ausgabe 1829. Hrsg. und mit einem Register
versehen von Alexander Ritter
Alexander Ritter: Privatbibliotheken im 18. Jahrhundert und ihre Kataloge,
ca. 320 Seiten | (i. Vorb.)
Voraussichtlich 5,- € bis 7,50 € |
| 10/1985 | PERSONENREGISTER FÜR DAS STEINBURGER JAHRBUCH
1957 – 1976. Zusammengest. v. Otto Neumann | Mitgliederpreis 2,50 €
Ladenpreis 3,50 € |
| 11/1985 | ITZEHoes STADTBILD – HAUS- UND GRUNDSTÜCKSBESITZER
(17. Jh. – 1982) – Folge 2
Hermann Bollhardt: Untere Feldschmiede/Fußgängerzone | Mitgliederpreis 4,- €
Ladenpreis 5,- € |
| 12/2001 | LUDWIG MÜLLER, MALER UND VERGOLDER IN ITZEHoe
Jörg Benz: Ein Künstlerleben im 18. Jahrhundert | Mitgliederpreis 9,- €
Ladenpreis 10,- € |