Eisenbahnstrecken von Flensburg nach Tönning, Rendsburg, Schleswig

König Frederik VII. Süd-Schleswigsche Eisenbahn

Flensburg-Husum-Tönninger Eisenbahn

Südschleswigsche Eisenbahn AG

Schlagwörter: Eisenbahnstrecke, Bahnhof
Fachsicht(en): Kulturlandschaftspflege
Gemeinde(n): Ahrenviölfeld, Alt Duvenstedt, Bondelum, Büdelsdorf, Busdorf, Dannewerk, Eggebek, Ellingstedt, Flensburg, Handewitt, Hollingstedt (Kreis Schleswig-Flensburg), Hüsby, Husum (Schleswig-Holstein), Jagel, Jerrishoe, Lottorf, Mildstedt, Oeversee, Oldenswort, Oster-Ohrstedt, Owschlag, Rendsburg, Rickert, Schleswig, Schwesing, Silberstedt, Sollerup, Südermarsch, Tarp, Tönning, Treia, Wester-Ohrstedt, Witzwort
Kreis(e): Flensburg, Nordfriesland, Rendsburg-Eckernförde, Schleswig-Flensburg
Bundesland: Schleswig-Holstein





Bahnhof Husum (2026). Empfangsgebäude des "Englischen Bahnhofes" von 1854
Fotograf/Urheber: Claus Weber

Die Eisenbahnstrecken von Flensburg über Husum nach Tönning, nach Rendsburg und Schleswig wurden 1854 eröffnet und stellten vor allem die Verbindung des Ostseehafens Flensburg mit dem Nordseehafen in Tönning und von dort nach England her. Erbaut wurden sie von britischen Geschäftsleuten und Finanziers, benannt nach dem dänischen *König Frederik VII. Süd-Schleswig'sche Eisenbahn*.

Vorgeschichte des Bahnbaus
Geschichte 1854 bis 1869
Geschichte seit 1866
Betriebsstellen
Quellen, Hinweise, Links, Literatur

Vorgeschichte des Bahnbaus

Das heutige Schleswig-Holstein gehörte im 19. Jahrhundert in Teilen zum Königreich Dänemark (Herzogtum Schleswig) bzw. zum Deutschen Reich (Herzogtum Holstein). Der dänische König Frederic VII. (1808-1863, König 1848-1863) war zugleich Herzog beider Herzogtümer. Im aufkommenden Nationalismus wollte der König seine Herzogtümer stärker an Dänemark anbinden, so sollte die dänische Sprache als Amtssprache auch im deutschsprachigen Holstein eingeführt wurde. Zugleich verstärkten sich Bestrebungen auf deutscher Seite zur Integration beider Herzogtümer in das Deutsche Reich.
Die dänische Regierung hatte sich aus finanziellen Gründen weitgehend aus dem frühen Eisenbahnbau herausgehalten. Die Notwendigkeit zum Bau von Bahnstrecken wurde jedoch durchaus gesehen, allerdings hauptsächlich durch private Finanziers.

Zwar gab es regen Handel auf der Nord- und Ostsee sowie den angeschlossenen Häfen in den Förden und Flüssen, aber die Verbindungen innerhalb der Landfläche waren nur unzureichend.
Die erste Eisenbahn im Königreich Dänemark war die Verbindung von Altona nach Kiel von 1844. Ausgehend von dieser Linie wurden weitere Zweigbahnen als Grundlage für die späteren Hauptbahnen gebaut: die Strecke von Elmshorn nach Glückstadt 1845 für die spätere Marschbahn sowie die Strecke von Neumünster nach Rendsburg 1845 als Basis für die innerdänischen und skandinavischen Bahnlinien. Da der dänische Staat keine finanziellen Möglichkeiten zum Bau eigener Bahnlinien hatte, wurden private Bahngesellschaften gegründet. Britische Finanziers und Geschäftsleute stiegen in das lukrative Geschäft ein und errichteten und betrieben die privaten Bahnen. In den Jahren der schleswig-holsteinischen Erhebung 1848 bis 1849 kam der Bahnbau zum Erliegen (vgl. hierzu die Gedenkeichen in Schleswig-Holstein). Allerdings gab es hier erstmals in Deutschland den Einsatz von Eisenbahnen im Kriegsfall, in denen Kieler Jägereinheiten zur Festung Rendsburg gefahren wurden. Die Truppen der Provisorischen Regierung in Kiel unter der Führung des Prinzen zu Noer (1800-1865) eroberten die dänische Festung.
Zur Anbindung des Ostseehafens Flensburg an die Nordsee wurde seit 1837 eine Bahnstrecke zwischen Flensburg und Tönning projektiert. Grundlagen waren die Verbindung von Flensburg an den Verkehr nach England und Übersee, die Transporte von Kohlen aus England und von Vieh nach England. Tönning entwickelte sich zum Umschlaghafen von Vieh und Kohlen. Der Transport über See erfolgte mit englischen Dampfern.
Die dänische Regierung genehmigte 1839 die Vermessung der Strecke auf staatliche Kosten. Problematisch war dabei die Anbindung des Flensburger Hafens an die angrenzende Hochfläche der Geest. In Husum sollte es Anschluss an die geplante Marschbahn geben. Zugleich plante man eine Verbindung von Oster-Ohrstedt über Klosterkrug (bei Schleswig) nach Rendsburg mit dortigem Anschluss an die Strecke nach Altona. 1841 wurde die staatliche Konzession zur Gründung der *Flensburg-Tönninger Eisenbahn-Gesellschaft* erteilt, die erste im Königreich Dänemark.

Aufgrund der Ereignisse und Folgen der Schleswig-Holsteinischen Erhebung und des Ersten Schleswig-Holsteinischen Krieges 1848 bis 1851 kam es zunächst nicht zum Bau der Bahnstrecke. Bedingt durch den chronischen Geldmangel der dänischen Regierung übernahmen schließlich britische Geschäftsleute den Bau der Bahn. Das Kapital kam von Sir Samuel Morton Peto (1809-1889), der bereits die Bahnstrecke von Altona nach Rendsburg übernommen hatte. Dessen englische Firma *Peto, Brassey and Betts* führte den Bau zwischen 1852 und 1854 aus, die Betriebsleitung hatte J. S. Louth übernommen. Die charakteristischen Hochbauten hatte der Architekt Michael Gottlieb Bindesbøll (1800-1856) entworfen und sind heute noch in Schwesing und Husum erhalten.
Die staatliche dänische Konzession von 1852 umfasste auch die Befreiung von Handelszöllen für den Viehtransport, dazu gehörten auch die Konzessionen für Häfen in Flensburg und Tönning sowie für die Zweigstrecke von Oster-Ohrstedt nach Rendsburg. In Flensburg wurde zunächst ein provisorischer Bahnhof Holzkrug am Ochsenweg (heute Flensburg Weiche) errichtet. Von hier aus fuhren ab dem 1. April 1854 erste Bahnen über die Strecke. Nach Errichtung eines weiteren Provisoriums am „Englischen Bahnhof“ in Flensburg inklusive der Hafenbahn wurde die Strecke am 4. Oktober 1854 offiziell eröffnet. **Geschichte 1854 bis 1869**
Zu Beginn wurden drei Zugpaare eingesetzt, die für die Strecke von Flensburg nach Tönning zwei Stunden und zwanzig Minuten benötigten.
Die Strecke musste bei Schleswig außerhalb der Festungsanlagen angelegt werden, damit lag der Bahnhof Klosterkrug rund 5 Kilometer außerhalb der Stadt. Zudem konnte somit auch die Überwindung des Höhenunterschiedes von rund 20 Metern zwischen der Stadt an der Schlei und der Hochfläche bei Klosterkrug vermieden werden.
Die Anbindung Schleswigs vom Bahnhof Klosterkrug aus erfolgte zum 2. Juni 1858. Der neue Bahnhof lag direkt vor der Zufahrt zum Schloss Gottorf im Bereich der heutigen Kreuzung mit dem Gottorfer Damm. Er musste außerhalb der Stadtbefestigung angelegt werden, die damalige Grenze befand sich etwa im Bereich des erhaltenen Zollhauses am Ende der Straße Lollfuß. Der Bahnhof besaß zwei Gleise mit Empfangsgebäuden für Ankunft und Abfahrt, einen Lokschuppen und ein Anschlussgleis, das zur Anlegestelle an der Schlei führte (heute im Bereich des Wehres).
Für den Betrieb wurde die *Flensburg-Husum-Tönninger Eisenbahn-Gesellschaft* (FHTE) gegründet, die ab 1865 in der *Südschleswigsche Eisenbahn AG* aufging. Erbaut wurde die Verbindung von der Firma Peto, Brassey and Betts.

Die wesentlichen Gründe für den Bahnbau war die Verbindung von Flensburg nach England, zum Transport von Lebensvieh nach England und Transport von Kohlen aus England. Daneben gab es militärstrategische Überlegungen der dänischen Regierung. Allerdings schaffte Dänemark 1857 den Sundzoll ab, was die Schifffahrt durch das Skagerrak erheblich verbilligte. Der Viehtransport aus Skandinavien und dem Ostseeraum über Flensburg und Tönning mit mehrmaligem Umladen war nur unwesentlich billiger.
1859 wurden mehr als 32.000 Ochsen transportiert. Die Transportzahlen entwickelten sich bis 1886 stetig weiter, bis in diesem Jahr die englische Regierung ein Importverbot wegen der Ausbreitung der Mauel- und Klauenseuche erließ . Damit kam auch der Bahntransport weitgehend zum Erliegen.
1864 führte Dänemark Krieg gegen Preußen und Österreich zur endgültigen Annexion der Herzogtümer Schleswig und Holstein (Zweiter Deutsch-Dänischer Krieg). Truppen des Deutschen Bundes eroberten die Herzogtümer, 1866 übernahm Preußen die Gebiete endgültig.

Geschichte seit 1866

Dem Königreich Preußen wurde nach dem Deutsch-Dänischen Krieg 1864 die Herrschaft und Verwaltung des Herzogtums Schleswig zugesprochen (Gasteiner Konvention). Für die Verwaltung der Eisenbahnen gründete sich am 20. März 1865 die *Schleswigsche Eisenbahn Aktien-Gesellschaft*.
Diese neue Gesellschaft kaufte die Eisenbahnstrecken auf, die sich im Eigentum des Konsortiums Peto, Brassey and Betts befanden. Sie erhielt die preußischen Konzessionen für den Betrieb der Bahnstrecken. Vor allem aber betrieb sie den Umbau des Bahnnetztes unter preußischer Aufsicht. Dazu gehörten die neue direkte Verbindung von Rendsburg über Schleswig nach Flensburg, die neue Verbindung von Jübek nach Husum und der Abbau der nicht mehr benötigten Strecken. Die Arbeiten führte wiederum die Firma Peto, Brassey and Betts aus.
In der neuen Gesellschaft ging die *König Frederik VII. Südschleswigsche Eisenbahn* auf. Mit Vertrag vom 4. August 1865 übernahm die *Altona-Kieler Eisenbahn-Gesellschaft* die Schleswigsche Eisenbahn zum 1. Januar 1870, dem Tag, an dem die Firma Peto ihre Netzumbauarbeiten abgeschlossen hatte.
Zwischen Schleswig und Flensburg wurde die kürzere, noch heute befahrene Verbindung errichtet. Zugleich wurde auch die Strecke von Klosterkrug nach Schleswig-Friedrichsberg stillgelegt, die Verbindung zwischen Rendsburg und Flensburg verkürzt. Die Verbindungen von Oster-Ohrstedt nach Eggebek und die von Oster-Ohrstedt nach Rendsburg der Englischen Bahn wurden am 29. Dezember 1869 stillgelegt. Die Gleise baute man um 1875 ab.
Der neue Endpunkt der Strecke von Husum wurde an die neu angelegten Verbindung nach Jübek verlegt. Die weitere Geschichte der Bahnverbindung von Jübek nach Husum wird hier beschrieben.

Die Strecke von Tönning nach Husum wurde ab 1902 verlegt, am Abzweig Hörn erfolgte die neue Anbindung an die 1887 eröffnete Marschbahn. Nach Inbetriebnahme 1905 wurde die Strecke zwischen dem Bahnhof Husum und Platenhörn aufgegeben und abgebaut.
In Flensburg eröffnet man 1928 den neuen Bahnhof am jetzigen Standort, der alte Kopfbahnhof an der Förde wurde zum Busbahnhof.

Heute werden noch drei Abschnitte der ehemaligen Flensburg-Tönninger Eisenbahn betrieben:

- Flensburg Weiche - Eggebek der Strecke von Flensburg nach Neumünster
- Sollbrück - Husum der Strecke von Jübek nach Husum
- Platenhörn - Tönning der Strecke von Husum nach St. Peter-Ording

Betriebsstellen

Aufgelistet sind die Bahnhöfe aus der Nutzungszeit zwischen 1854 und 1869. Streckenkilometrierungen der ursprünglichen Strecken sind nicht bekannt. Die angegebenen Streckenkilometer beziehen sich auf die aktuellen Bahnhöfe (Angaben nach historischen Topographischen Karten, Schweers 2011)

Strecke Flensburg - Tönning
Die Strecke weist eine Länge von rund 71 Kilometern auf.

Bahnkilometer	*Name*
177,5	Bf Flensburg (Alter Bahnhof, Englischer Bahnhof)
172,9	Bf Nordschleswigsche Weiche (auch Bf Holzkrug, seit 1914 Flensburg Weiche)
162,0	Bf Tarp
-	Bf Eggebek (1854-1869, verlegt)
-	Bf Sollerup (1854-1869, verlegt nach Sollbrück)
14,2	Bf Ohrstedt (1854-1984, heute Oster-Ohrstedt, Verbindung nach Rendsburg)
26,3	Bf Poggenburg (Englischer Bahnhof, seit 1887 Husum)
9,9	Bf Friedrichstadt

15,4	Bf Harbleck
21,2	Bf Tönning

Strecke Ohrstedt - Rendsburg

Die Strecke weist eine Länge von rund 41 Kilometern auf.

Bahnkilometer	*Name*
14,2	Bf Ohrstedt (1854-1984)
-	Bf Holm
-	Querung des Hauptwalls des Danewerks
-	Querung des Ochsenweges
-	Querung des Kograbens des Danewerks
-	Bf Klosterkrug (Verbindung nach Schleswig)
125,4	Bf Heid-Teich (seit 1869 Owschlag)
115,3	Bf Büdelsdorf (Rendsburg, Verbindung nach Altona)

(Claus Weber, Redaktion KuLaDig, 2026)

Quellen

- Christoph Carl Arndt, Jübek - Ohrstedt - Husum: Ein Streckenportrait von 1989-2020 (2026, online: www.drehscheibe-online.de, abgerufen 26.3.2026)
- Christoph Carl Arndt, Club der toten Bahnhöfe: Ein Besuch der ältesten Mitglieder (39 Bilder, diverse Karten, 2019; online www.drehscheibe-online.de, abgerufen 31.3.2026)

Hinweis

Die Strecken wurden von historischen Topographischen Karten übertragen, es kann daher zu Abweichungen zu aktuellen Karten kommen.

Internet

de.wikipedia.org: Bahnstrecke Flensburg-Husum-Tönning (abgerufen 26.3.2026)
schleswigholstein24.com: Willi Schewski, 25. Oktober 1854: Bahnstrecke Flensburg-Husum-Tönning eröffnet (abgerufen 29.3.2026)
geschichte-s-h.de: Sven Bracke, Eisenbahn. … das „mächtigste Verkehrsmittel“ (abgerufen 29.3.2026)

Literatur

Altonaer Museum in Hamburg - Norddeutsches Landesmuseum; Landesarchiv Schleswig-Holstein in Schleswig (Hrsg.) (1995): Schienen zum Fortschritt. Ausstellungen zum Jubiläum der Eisenbahn in Schleswig-Holstein. (Veröffentlichungen des Landesarchivs Schleswig-Holstein 38.) S. 19-21, Schleswig.

Schweers, Hans (2011): Eisenbahnatlas Deutschland. 8. Auflage. S. 2-3, Aachen.

Staisch, Erich (1994): Der Zug nach Norden. 150 Jahre Eisenbahn-Verkehr in Schleswig-Holstein. Von der Christian-Bahn bis zur Elektrifizierung. S. 36 f., 53-55, Hamburg.

Eisenbahnstrecken von Flensburg nach Tönning, Rendsburg, Schleswig

Schlagwörter: Eisenbahnstrecke, Bahnhof
Fachsicht(en): Kulturlandschaftspflege
Erfassungsmaßstab: i.d.R. 1:5.000 (größer als 1:20.000)
Erfassungsmethoden: Auswertung historischer Karten, Auswertung historischer Fotos, Literaturauswertung
Historischer Zeitraum: Beginn 1854, Ende 1869
Koordinate WGS84: 54° 30 8,15 N: 9° 13 26,18 O / 54,50226°N: 9,22394°O
Koordinate UTM: 32.514.501,76 m: 6.039.429,17 m
Koordinate Gauss/Krüger: 3.514.575,86 m: 6.041.405,25 m

Empfohlene Zitierweise

Urheberrechtlicher Hinweis: Der hier präsentierte Inhalt steht unter der freien Lizenz CC BY 4.0 (Namensnennung). Die angezeigten Medien unterliegen möglicherweise zusätzlichen urheberrechtlichen Bedingungen, die an diesen ausgewiesen sind.

Empfohlene Zitierweise: Claus Weber, „Eisenbahnstrecken von Flensburg nach Tönning, Rendsburg, Schleswig“. In: KuLaDig, Kultur.Landschaft.Digital. URL: https://www.kuladig.de/Objektansicht/KLD-360065 (Abgerufen: 3. November 2026)

Copyright © **LVR**