

Um einen Eindruck zu vermitteln, wie die Stelle Dauenhof vor 125 Jahren ausgesehen hat, sei abschließend aus der Topographie von Schröder/Biernatzki zitiert:

Dauenhof: Eine größere Landstelle von 104 Steuert. (1/2 Pfl.), mit welcher 1 Halbh. verbunden und zu einem Hofe vereinigt ist, ferner 5 Kath. mit, und 3 Kath. ohne Land, an der Altona-Kieler Eisenbahn, die hier einen Haltepunkt für Güterzüge bildet, sämtlich Eigenthumsst. in der Herrschaft Breitenburg, Vogt. Lägerdorf, Ksp. Hohenfelde.- Hier sind eine Lohmühle und 2 Wirtshäuser. Die westlich gelegenen Stellen heißen Taterbusch.- Schdstr. Hohenfelde.- Ar.: 272 Steuert. Der Boden ist theils lehmigt, theils sandigt.- Der Hof ist nach einem Brande ansehnlich und hofmäßig erbaut, das Wohnhaus ist von Brandmauern und das Thorhaus mit einem Thurm versehen.- Ein so kleines Nest von 9 Haushalten wäre Dauenhof vermutlich noch lange geblieben, wäre nicht der Bau der Bahn bzw. für Dauenhof viel wichtiger die Einrichtung des Bahnhofs gewesen, die Dauenhof die Ausbreitung auf noch unbewohntes Land in der Grafschaft Rantzau ermöglichte. Es lag in der Vogtei (Gemeinde) Westerhorn, die damals nur durch einen länglichen, heute noch vorhandenen Grenzstein mit der Aufschrift "Westhorn" markiert wurde.

#### 4. DER BAHNHOF DAUENHOF

1814 erprobte der Engländer Stephenson die erste Lokomotive - mit Erfolg. Ein neuer Verkehrsweg bot sich jetzt der Welt, und er wurde ausgenutzt. Zwar standen in Deutschland der freien Entwicklung von Handel und Verkehr noch eine Unmenge von Zollschranken im Wege, doch wurden diese wirtschaftlichen Hemmnisse nach und nach beseitigt und 1835 eröffnete man die erste deutsche Eisenbahnlinie zwischen Nürnberg und Fürth. Im hohen Norden Deutschlands freilich waren die Gebietsverhältnisse etwas übersichtlicher, die Herzogtümer Schleswig und Holstein gehörten beide - trotz der Mitgliedschaft Holsteins im Deutschen Bund - zur dänischen Krone. So hatte der König von Dänemark einen relativ großen Spielraum bei der Planung von Eisenbahnlinien und er entschied sich, den wirtschaftlich bedeutenden Elbestrom mit der Ostsee zu verbinden, also eine Eisenbahn von Altona bis in die holsteinische Residenzstadt Kiel bauen zu lassen. Zu diesem Zweck entstand die Altona-Kieler Eisenbahngesellschaft, die das Vorhaben finanziell tragen sollte.

Dieser Gesellschaft oblag es auch, sich mit dem genauen Verlauf des Schienenweges zu beschäftigen. Ursprünglich war geplant, die Strecke über Barmstedt und Hörnerkirchen zu legen, aber durch den tatkräftigen Einsatz des Elmshorner Eisenbahnvorkämpfers Claus Panje, der es fertigbrachte, die Stadtväter Elmshorns für dieses Projekt zu begeistern, entschied sich die Generalversammlung am 17. Mai 1843 doch für die Strecke über Elmshorn, worauf die Stadt Barmstedt ihre 50 Aktien zurückerstattet bekam und die Stadt Elmshorn mit 100 Aktien der Gesellschaft beitrug. Mit ein Grund für diese Entscheidung war der Umstand, daß eine spätere Abzweigung nach Glückstadt von Elmshorn aus besser herzustellen wäre als von Barmstedt aus. Da nun einmal der "Schlenker nach Westen" beschlossene Sache war, wurde zeitweilig überlegt, die Schienen auch noch direkt über Horst und Hohenfelde zu legen. Dies scheiterte an dem Widerstand der Anwohner: So meinte man, das Fahren der Bahn durch den Ort sei nicht nur ruhestörend, es würde auch feuergefährlich für die strohgedeckten Häuser und lebensgefährlich für die Menschen, die Hunde und das Federvieh sein. Die Einwohner von Hohenfelde schickten sogar eine Bittschrift an den dänischen König, man möge sie doch vor der Eisenbahn verschonen. Dadurch sah sich die Eisenbahngesellschaft veranlaßt, die Schienen doch etwas außerhalb dieser Ortschaften legen zu lassen, also die Wegführung nach Osten hin zu verrücken. Die Bauern in Heisterende waren davon gar nicht begeistert, sondern gingen mit Stöcken und Forken auf die Landvermesser los. Ebenso protestierten die Fuhrleute der ganzen Umgebung mit dem Spruch: "Wer hat denn nur den Dampf erdacht, uns Fuhrleut um das Brot gebracht? Das hat ein böser Feind getan - der Teufel hol die Eisenbahn!" Doch all das nützte nichts, der Eisenbahnbau ließ sich nicht aufhalten und so stellte sich auch für die Bewohner der Gegend zwischen Hohenfelde und Hörnerkirchen die Frage, wo denn der Schienenstrang verlaufen solle. Bei vielen Einwohnern von Westerhorn und Bokelseß müssen damals ähnliche Ängste vor dem Dampfroß vorgeherrscht haben, zumindest war der Gutsherr vom Dauenhof - es muß damals Andreas Schröder gewesen sein - der einzige Landbesitzer der Umgebung, der sich bereit erklärte, Land für den Bahnbau zur Verfügung zu stellen. Dabei erhob er

keinen Anspruch auf Bezahlung, allerdings stellte er die Bedingung, der entstehende Haltepunkt müsse den Namen Dauenhof tragen.<sup>1</sup>

So konnte der Eisenbahnbau zügig voranschreiten und im Juni 1844 war der Oberbau für die neue Eisenbahn im wesentlichen vollendet. Im August fanden daraufhin Übungsfahrten auf der ganzen Strecke statt und am 18. September 1844, am Geburtstage des Königs, wurde die Altona-Kieler Eisenbahn in Anwesenheit des Herzogs von Augustenburg feierlich eröffnet. Dem König zu Ehren erhielt sie den Namen "Christian VIII. Ostseebahn".

Dauenhof war in den frühen Jahren der Eisenbahn nicht einmal eine Haltestelle, man beschränkte sich zunächst darauf, die Wege und Übergänge auszubauen. Auch Rangiergleise gab es noch nicht, die Wagons wurden mit Pferden von einem Westerhorner Bauern in die richtige Position gebracht.

Nun war für die Bedienung der Anlagen Personal erforderlich, und so entstanden überall an der Strecke Bahnwärterwohnungen. Wenn man von Elmshorn aus nach Dauenhof fährt, erblickt man zuerst auf der östlichen Seite des Bahnüberganges Ölfeldstraße das Haus "Pus-ut". Es war früher zweifellos eine Bahnwärterwohnung, ein heute noch im alten Stil erhaltenes Haus der gleichen Bauweise befindet sich am ehemaligen Bahnübergang Beek in Westerhorn. Der Name "Pus-ut" rührt sehrwahrscheinlich daher, daß dieser Bahnübergang lange Zeit kein elektrisches Licht bekommen hat. So mußte der Schrankenwärter jeden Abend die Laterne des Einfahrtsignals nach Ankunft des letzten Zuges löschen (ut pusen = auspusten). Nachdem der letzte Bahnwärter aus "Pus-ut" ausgezogen war, wohnten noch einige Familien in dem Haus, später aber verfiel es. 1970 kaufte es die Familie Erich, und es wurde renoviert und nach außen hin neu verkleidet, aber in der Form bis auf einige Veränderungen am Dach erhalten.

Die alte Bahnwärterwohnung von Dauenhof ist heute schwer zu finden. Sehrwahrscheinlich ist sie der kleine, direkt an der

-----

<sup>1</sup> Dafür konnte ich keine schriftliche Bestätigung finden, jedoch wurde es mir oft mündlich mitgeteilt. Ebenso spricht dafür, daß der Haltepunkt ja tatsächlich "Dauenhof" und nicht nach der betreffenden Gemeinde "Westerhorn" genannt worden ist.

Bahnhofstraße befindliche und heute mit einem Anbau versehene Teil des Bahnhofs. Über die Errichtung dieses ersten Gebäudes am Übergang Dauenhof ist noch eine Urkunde aus dem Jahre 1847 erhalten. Darin heißt es:

"12. Juli 1847

Mit vorbehaltener Genehmigung der Direktion der Altona-Kieler Eisenbahngesellschaft ist zwischen den Unterzeichnern Bahningenieur Oesau in Neumünster einerseits und dem Oberbahnwärter Trede für sich und seine Erben andererseits nachfolgender Contract verabredet und abgeschlossen.

- §1: Der Ingenieur Oesau überläßt es dem Oberbahnwärter Trede, auf der von Peter Harder in Westerhorn und M. Wolter in Osterhorn abgetretenen, 13 Ruthen enthaltenden....Land-ecke eine Wohnung zu erbauen.
- §2: Der Oberbahnwärter Trede verpflichtet sich dagegen, sowohl auf dem angewiesenen Platz eine Wohnung zu erbauen, als auch diesen Bau nach Vorschrift und unter Oesaus Aufsicht auszuführen und alle Reperaturen, Abgaben und Lasten, welche auf diese Baulichkeiten fallen möchten, als Eigentümer derselben zu tragen bis zu dem Tage, da dies Eigentum an die Eisenbahngesellschaft abgetreten werden dürfte.

So geschehen Neumünster über Dauenhof, den 12. Juli 1847

gez. Oesau, gez. Trede

Die Direktion der Altona-Kieler Eisenbahngesellschaft  
gez. Joh. C. Semper, gez. Ed. Dietz"

Dauenhofs Entwicklung vom Bahnübergang zum Bahnhof ging nur langsam vonstatten: So ist zum Beispiel im Eisenbahnatlas Deutschland aus dem Jahre 1848 zwischen der Station Horst-Hackelshörn und der Station Wrist nur der Anhaltepunkt Siebenecksknöll eingezeichnet. Diese kurzlebige Bedeutung von Siebenecksknöll ist vielleicht auf den Torfabbau bei Tütigmoor zurückzuführen, jedenfalls hat der Haltepunkt nicht über längere Zeit hinweg bestanden.

Im Schröder/Biernatzki aus dem Jahre 1856 ist schon von Dauenhof als einem "Haltepunkt für Güterzüge" die Rede.

Mit der Zeit wurde es dann unausweichlich, auch Personen zu transportieren, so daß Dauenhof auch Haltepunkt für Personenzüge wurde (ca. 1870). Während von da an die Züge in Richtung Altona immer hielten, wurde für die Züge in Richtung Kiel folgendes System entwickelt: Waren Personen auf dem Bahnhof, so zog ein Bahnbediensteter im Garten des Bauhandels Völckner an einem Mast einen Korb in die Höhe, um dem Zugführer zu signalisieren, daß er anhalten sollte. Später wurde dieser Korb mit einem über Rollen laufenden Drahtzug vom Bahnhof aus in die Höhe gekurbelt, was der damalige Schrankenwärter als einen großen Fortschritt ansah.

Für die Zeit, in der Dauenhof Anhaltepunkt für Personenzüge war, aber keinen Bahnhof hatte, mußte ein Provisorium gefunden werden. Zu diesem Zweck diente dann das 1861 am Bahnhof erbaute sogenannte Expeditionsgebäude der Witwe Anna Grothgar. Dieses Haus ist zunächst ein Krämerladen gewesen, für den Anna Grothgar vermutlich den günstigen Standort bei den Schranken ausnutzen wollte. Später - eben als Dauenhof Haltepunkt wurde - verdiente sich Anna Grothgar bzw. ihre Nachfolger in diesem Haus, der heutigen Bahnhofswirtschaft, durch Gepäckabfertigung und Fahrkartenausgabe etwas Geld hinzu. Einen Bahnhof im heutigen Sinne hatte Dauenhof damals noch nicht.

Im Jahre 1889 baten viele Einwohner der Dörfer Dauenhof, Hörnerkirchen, Bokelseß und Brande in einer Peditio an das königliche Eisenbahnbetriebsamt zu Kiel "bei einer (damals wohl geplanten) eventuellen Neuanlage des Bahnhofsgebäudes die nach Westen, also nach Hohenfelde, zugelegene Seite zu bevorzugen". Das wurde vom Eisenbahnbetriebsamt genehmigt, also mußte eine Neuanlage geplant sein. Als Übergangslösung wurde 1890 das Haus des früheren Bahnwärters Trede benutzt. Nach und nach erwarb die Bahn immer neue Landstücke vom Gastwirt Reimers und der Meierei, so daß schließlich der Umbau des alten Wärterhauses in einen Bahnhof möglich war. Die Fertigstellung des Bahnhofs wurde am 24. Juni 1901 überprüft und bestätigt, was man urkundlich niederlegte. Diese Urkunde hat folgenden Wortlaut:

"Dauenhof, 24. Juni 1901

Gegenwärtig:

1. Die Kommissare des Herrn Regierungspräsidenten in Schleswig
  - a. Regierungs- und Baurat Lindmer
  - b. Regierungsassessor Dr. Schottelius
2. Die Kommissare der Königlichen Eisenbahndirektion Altona
  - a. Regierungsrat Jackstein
  - b. Regierungs- und Baurat Kärger
  - c. Regierungs- und Baurat Brüchting
3. Der Amtsvorsteher: Claus Trede, Bokel
4. Der Gemeindevorsteher: Hans Reimann, Westerhorn
5. Der Viehhändler: Mohr
6. Die Mitglieder des Vorstandes der Genossenschaftsmeierei Dauenhof
  - a. Detlef Fischer aus Brande
  - b. Paul Röpcke aus Hohenfelde
  - c. J. Wischmann aus Westerhorn





Zur landespolizeilichen Abnahme der veränderten Anlagen auf dem Bahnhof Dauenhof war Termin auf heute anberaumt. Die oben bezeichneten waren erschienen. Die Besichtigung ergab, daß die Anlagen projektmäßig ausgeführt sind. Der Viehhändler Mohr erklärte, er habe sich seinerzeit mit dem Plane nicht einverstanden erklärt und sei auch nicht mit der Ausführung einverstanden, weil der Verkehr nach seinem Grundstück jetzt schwieriger sei, als er vorher gewesen wäre. Der Viehhändler Mohr wurde darauf hingewiesen, daß sein Einspruch keine Berücksichtigung gefunden habe und der Plan vom Herrn Minister der öffentlichen Arbeiten festgestellt sei und daß es sich heute nur darum handle, festzustellen, ob die Anlagen projektmäßig ausgeführt oder ob extra polizeiliche Bedenken dagegen geltend zu machen seien. Der Amtsvorsteher erklärte, keine Bedenken gegen die Ausführung des Projektes zu haben, er setzte dabei aber voraus, daß der angelegte Seitenweg Privatzugangsweg zu den Grundstücken des Viehhändlers Mohr und des Gastwirts Reimers bleibe. Der Gemeindevorsteher erklärte, daß er Bedenken gegen die Ausführung des Projekts nicht geltend zu machen habe.

gezeichnet: H. Reimann, C. Trede, J. Mohr, J. Wischmann,  
D. Fischer, P. Röpcke, Lindmer, Jackstein, Kärger,  
Brüchting, Dr. Schottelius."

Nachdem schon 1890 eine Verbesserung der Schrankenanlagen durchgeführt worden war, wurde nun auch der Bahnhof allen Anforderungen der Zeit gerecht: Das Obergeschoß beherbergte den Bahnhofsvorsteher und im Unterteil waren Fahrkartenschalter und Warteraum sowie eine kleine Schankstube untergebracht, die vom Wirt der Bahnhofsgaststätte geführt wurde. Das ehemalige Bahnwärterhaus war nun als Anbau bedeutungslos geworden und diente als Schuppen für Geräte und Gepäck.

Der Bahnhof Dauenhof war in damaliger Zeit nicht nur für den Personennahverkehr von größter Bedeutung, sondern auch ganz besonders für die Landwirtschaft: Von Dauenhof aus wurden Milch und Vieh aus den Dörfern von Rethwisch bis Bokel nach Hamburg oder anderen Großstädten Deutschlands transportiert. Doch während die Milch von den Bauern in der Genossenschaftsmeierei am Bahnhof abgeliefert wurde, gab es um das Vieh jeweils regen Handel. Der Viehmarkt fand immer auf dem Platz vor der Bahnhofsgaststätte statt, wo sich auch die Viehwaage befand. Die wichtigsten Viehhändler waren in Dauenhof Heinrich Wienbergen, Heinrich Wittfoot, Fritz Wohlers, Johann Bohlmann und Otto Hoops, in Westerhorn Gustav Mohr und in Hörnerkirchen Heinrich Fischer. Da der Viehhandel oft eine recht erträgliche Erwerbsquelle war, galten die Viehhändler insgesamt als eine Oberschicht, aber die Entwicklung von Großunternehmen sowie der zunehmende Einsatz

von Lastwagen zum Viehtransport machten diesem traditionsreichen Beruf ebenso wie der viehwirtschaftlichen Bedeutung des Bahnhofs Dauenhof ein Ende und nach 1970 wurde, nachdem er schon lange zuvor abgeebbt war, der Viehhandel am Bahnhof ganz eingestellt.

1913 trat für den Bahnhof eine wichtige technische Verbesserung ein: Mit Inbetriebnahme der Stromerzeugungsanlage der Gebrüder Mohr in Hörnerkirchen bekam auch er Lichtstrom zugeliefert. Zuvor waren zur Beleuchtung Kerosinlampen benutzt worden, die mit einem Spezialöl getränkt werden mußten, dann aber ein schneeweißes Licht ergaben. Auch die Wohnungen der Bahndiensteten wurden mit der Zeit an das Stromnetz angeschlossen. So bat der Bahnunterhaltsarbeiter Süllau 1918 um eine elektrische Lichanlage für sein Mietshaus in der Gärtnerstraße:

"Dauenhof, den 26.X.1918

Betrifft: Bitte des Bahnunterhaltsarbeiters Süllau um  
Genehmigung zur Herstellung einer elektrischen  
Lichanlage.

Der Unterzeichnete bittet wegen der großen Knappheit an Petroleum zu Leuchtzwecken um die Genehmigung zur Herstellung einer elektrischen Lichanlage in seinem Mietshaus. Die Lichanlage läßt sich ohne größere Kosten ausführen, da die elektrische Leitung gegenüber dem Wohnhause vorbeiführt. Ich verpflichte mich bei der Räumung der Wohnung sämtliche eingebauten Teile ohne Entschädigung an Ort und Stelle zu belassen.  
Süllau, Bahnunterhaltsarbeiter"

Gegen Ende des 1. Weltkrieges trafen auf dem Bahnhof Dauenhof zur Zwangsarbeit Kriegsgefangene aus Rußland, Belgien und Frankreich ein. Am Winsel in Westerhorn wurde eine staatliche Mooradministration eingerichtet, wo man die Gefangenen unterbrachte. Bis zum Kriegsende wurden sie zur Urbarmachung der dortigen Moor- und Heidegebiete eingesetzt, danach führten Strafgefangene ihre Arbeit weiter. Für diese Mooradministration wurde ein vom Bahnübergang Dauenhof bis fast nach Pus-ut reichendes Gleis zum Entladen von Düngemitteln und weiteren für die Moorkultivierung benötigten Dingen angelegt.

1930 ist die Innenausstattung des Bahnhofs verbessert worden, wobei man auch die Diensträume erneuerte. Um 1939/40 muß dann der hintere Anbau errichtet worden sein, was aus entsprechenden Plänen der Reichsbahn zu schließen ist. Auch eine prunkvolle Renovierung und ein stattlicher Ausbau war 1939 von der Reichsbahn geplant, wurde jedoch nie verwirklicht, möglicherweise weil der 2. Weltkrieg ausbrach und deshalb alle, nicht

unbedingt erforderlichen staatlichen Vorhaben auf unbestimmte Zeit verschoben werden mußten.

Nach dem Krieg waren besonders die ländlichen Bereiche Schleswig-Holsteins voll von Menschen, die nur notdürftig untergebracht werden konnten und in den Städten Arbeit suchten. In diesen Notzeiten stellte der Bahnhof Dauenhof die Versorgung der Bevölkerung mit Nahrungsmitteln und Brennstoffen sicher, außerdem war er die Verbindung nach Hamburg, wo viele Menschen eine Arbeit fanden und die Züge waren mit Pendlern völlig überfüllt.

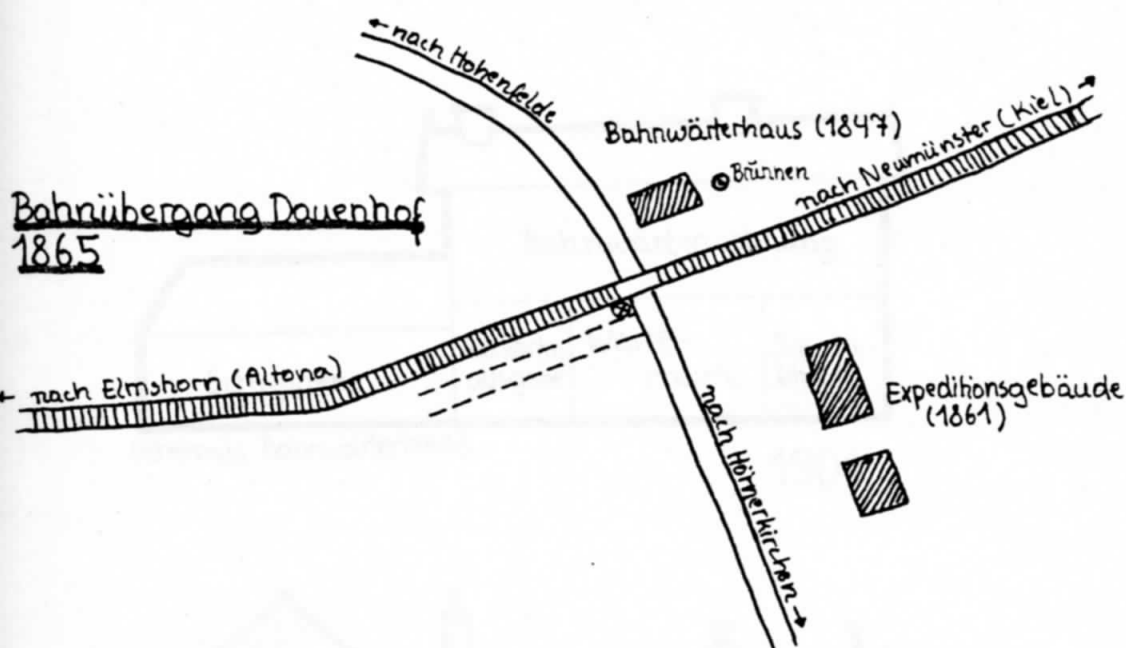
Im April 1953 jedoch schien Dauenhof selbst das Zentrum einer aufblühenden Industrie zu werden, in die damals große Hoffnungen gesteckt wurden: Es begann die Erdölförderung und bei dem Bahnübergang Pus-ut entstand die große Ölverarbeitungs- und Verladungsanlage der DEA. Das alte Gleis der Mooradministration wurde bis zu der Anlage verlängert, so daß die Wagons mit den Ölbehältern direkten Gleisanschluß bekamen.

1959 wurde begonnen, im Breitenburger Moor Torf abzubauen und als 1962 die ersten Torfballen der Westerhorner Torfwerke Meiners vom Dauenhofener Güterbahnhof rollten, war der Aufstieg Dauenhofs zu einem der größten Torfumschlagplätze Norddeutschlands nicht mehr aufzuhalten.

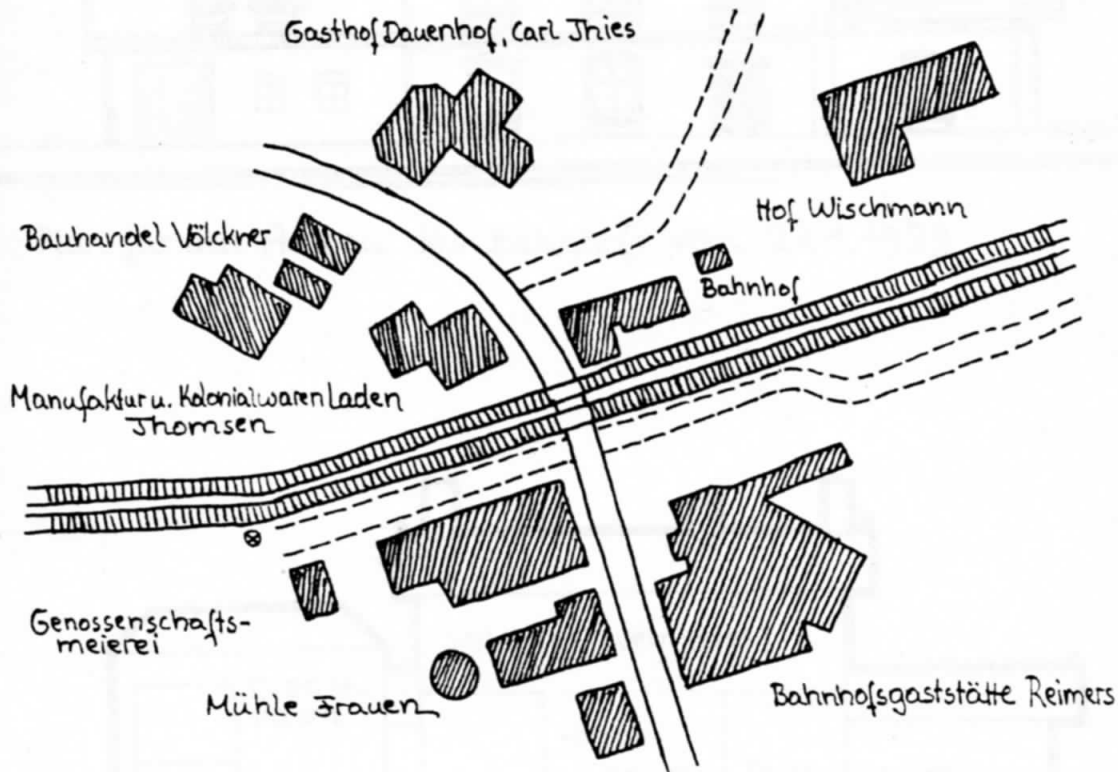
Neben dieser zeitweilig in Frage gestellten wirtschaftlichen Bedeutung ist der Bahnhof auch heute noch - oder gerade in einer Zeit, in der das Öl immer knapper wird - für viele Pendler und besonders für viele Schulkinder nahezu unabdingbar.

Im Frühjahr 1980 wäre von der Gemeinde Westerhorn beinahe einem Vorschlag der Bundesbahn zugestimmt worden, der vorsah, den Bahnübergang Dauenhof zu schließen und durch eine Umgehungsstraße zu ersetzen. Dem Protest vieler betroffener Bürger aus Dauenhof und Umgebung ist es zu verdanken, daß der Bahnübergang in Dauenhof noch heute besteht. Eine Schließung hätte vermutlich die Bahnhofstraße veröden lassen, mit allen Folgen für die dortigen Gewerbebetriebe. Obwohl die zuständigen Stellen das immer wieder abstreiten, besteht jedoch noch eine weitere Gefahr: Es ist zu befürchten, daß der Bahnhof eines Tages wie viele kleine Bahnhöfe anderswo aus Kostengründen von der Bundesbahn geschlossen wird. Doch ist es für den Fortbestand der Bedeutung Dauenhofs von größter Wichtigkeit, daß der Bahnhof, der in der Vergangenheit Schlüsselpunkt für Dauenhofs Entwicklung war, als Garant für die Zukunft erhalten bleibt.

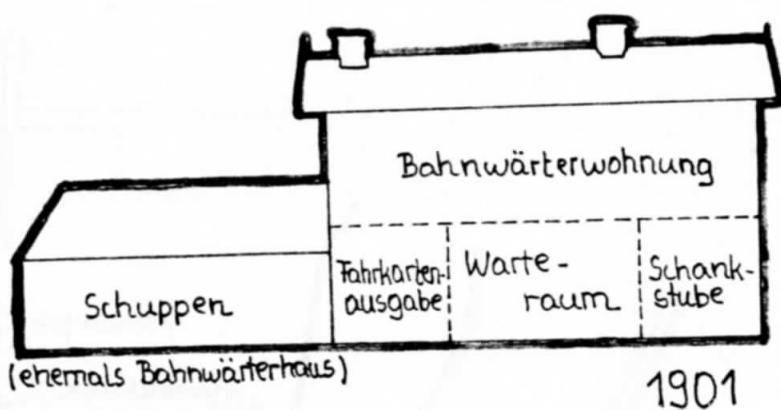




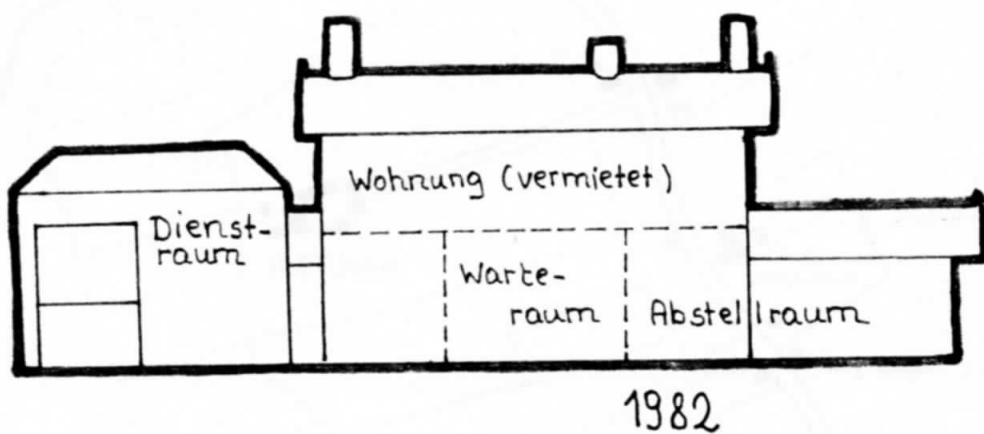
Bahnübergang Dauenhof  
1920



# Der Bahnhof Dauenhof

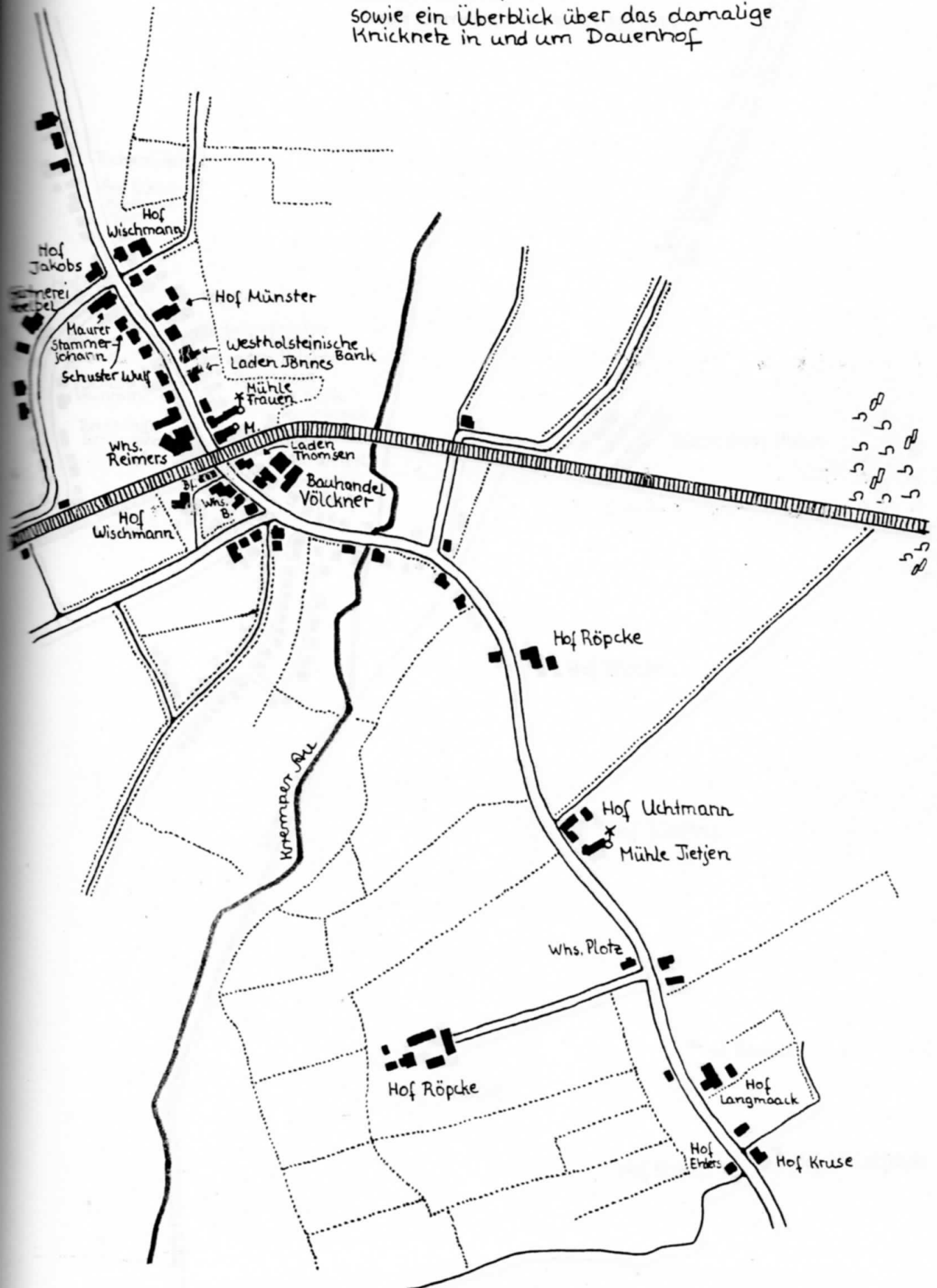


Plan für den Ausbau des Bahnhofs vom 27.1.1939



# Dauenhof um 1914

sowie ein Überblick über das damalige  
Knicknetz in und um Dauenhof



# Davenhof 1982

sowie Gemeinde- und Kreisgrenze

