

Faulück und die Eisenbahn

Hans-Peter Wengel

Im Jahr 1891 wurde die Meierei errichtet und die für sie nötigen vielen Fuhren an Kohle und Transporte der in ihr gewonnenen Produkte von und nach Süderbrarup halfen mit dazu, den Gedanken einer Verlängerung der Bahn Schleswig - Süderbrarup bis Kappeln Tatsache werden zu lassen. In Faulück wurde die Kommission gewählt, der Amtsvorsteher Johann Lorentzen und Gemeindevorsteher Jürgen Schmidt angehörten. Für die Linienführung bestanden drei Pläne.

1. Die südliche Linie: Nach ihr sollte die Bahn über Güderott, Kiesby, Ekenis, Faulück, Grödersby-Arnis nach Kappeln gehen. Der Bahnhof sollte nach diesem Plan bei Schlachter Todt liegen.
2. Die mittlere Linie: Ihr Weg führte über Dollrottholz, Watt nach Rabenkirchen. Faulück durchschnitt sie bei "Kiek in Dörp" und ging über Grödersby an der Schlei entlang nach Kappeln. Diese kürzeste Linie berührte zu wenig Dörfer und als unrentabel verworfen.
3. Die nördliche Linie, die zur Durchführung gekommen ist, wurde von der Bevölkerung der drei Dörfer des Amtsbezirkes abgelehnt, weil die Stationen an allen drei Orten außerhalb auf dem Felde lag.

Müller Peter Carstensen in Rabenkirchen nannte die Bahn "Das Produkt eines verunglückten Landtagsmandates" und begründete es mit folgenden Ergebnis. Zur Zeit des Bahnbaues wurden Abgeordnete zum Preußischen Landtag in Berlin gewählt, wozu Landrat von Alten in Schleswig aufgestellt war. Gewählt wurde damals nach dem Dreiklassenwahlrecht, das heißt, nach der Höhe der bezahlten Steuern wurden die Wähler in drei Klassen eingeteilt. Wer viele Steuern bezahlte, hatte drei Stimmen, wer am wenigsten bezahlte, eine Stimme. Diese Wähler wählten einen Wahlmann, der nun mit seinen Kollegen den Abgeordneten wählte. Wahlmann war damals der Amtsvorsteher Johann Lorentzen. Mit anderen Wahlmännern stand er auf dem Standpunkt, daß der Landrat in seinem Kreis zu arbeiten habe und nicht fern in Berlin sein dürfe. Nach Müller Carstensens Meinung soll der Landrat daraufhin veranlaßt haben, daß unsere Dörfer von der Bahn nicht in ihrem Kern, sondern draußen im Feld berührt wurden. Für Faulück war noch eine Sonderfreude vorgesehen, nach welcher der Bahnhof nicht an seiner jetzigen Stelle an der Landstraße, sondern auf Truelsens Land neben Klingenhoff angelegt werden sollte. Von der Bahnbauleitung wurde behauptet, daß das Gelände südlich der Schienen für die Anlagen der Weiche nicht groß genug sei. Die Gemeinde ließ auf ihre Kosten das Gelände vermessen und die Weiche abstecken, um zu beweisen, daß der Bahnhof nicht in Sprinkery angelegt werden brauchte.



Der ehemalige Bahnhof von Faulück in Sprinkery

Am 1. Februar 1904 schrieb der "Schlei-Bote", daß die Bahn 15 km lang wird und für ihren Bau 8 Monate vorgesehen sind. Die Kosten sollen 671 000 Mark betragen. Der Kreis beschafft das rollende Material. Viele Schwierigkeiten haben sich bei dem Erwerb der Grundstücke ergeben. Die Landbesitzer werden vom Kreis gebeten, es nicht zu einer Enteignung kommen zu lassen und Vermessungs- und Nivellierarbeiten nicht aufzuhalten. Als Entschädigung wurden 0,87 Mark je qm bezahlt. Gegen diesen Preis setzte sich besonders Johannes Marxen ein, aber ohne Erfolg. Am 6. April sind der Zeitung nach diese Schwierigkeiten noch nicht behoben. Am 25 April ist mit dem Beginn des Brückenbaues über die Oxbek bei Norderbrarup der erste Spatenstich zum Bahnbau gemacht worden. Die Bahn wurde am 21. Dezember 1904 eingeweiht. Ein Sonderzug fuhr von Süderbrarup nach Kappeln. In Scheggerott war eine Ehrenpforte gebaut, die eine Inschrift trug: "Wo das Dampfroß durch die Fluren zieht, Handel und Verkehr erblüht". Lehrer Jensen und der Landrat wechselten Ansprachen. Im Hotel "Stadt Hamburg" in Kappeln waren die Teilnehmer der Fahrt Gäste der Stadt. Es werden eine Anzahl Herren genannt, die einen Toast ausgebracht haben. Darunter wird auch Vogel aus Toestrup genannt. Von Rabenkirchen und Faulück war nichts zu lesen. In Faulück wurde der Stationsdienst und die Gastwirtschaft bis zur Fertigstellung des Hauses in einem später wieder abgebrochenen Güterschuppen geführt.

Die Postverhältnisse waren vor 100 Jahren noch recht einfach. Von Kappeln fuhr für Posthalter Isaack der Postillon Ehlers (später Toestrupholz) mit einem Einspanner einen Postwagen bis Brebel, mit dem auch Passagiere befördert werden konnten. Von der Station Boddelhoch war Anschluß von und nach Arnis. Von Brebel nach Schleswig fuhr ein Zweispänner weiter. Postbote Zorn brachte dreimal die Woche Briefe und Zeitungen ins Haus. Sein Bezirk war von Kappeln bis Brebel mit allen Dörfern an der Landstraße.

Zur selben Zeit als Faulückfeld eine Eisenbahn bekam, wurde Karschau Dampferstation. Die Einweihung der von Desler erbauten Brücke fand am 29. Juli 1904 mit einem Konzert der August Bruhn'schen Kapelle aus Süderbrarup statt. Die Brücke wurde zwischen den beiden Kriegen wieder stillgelegt.