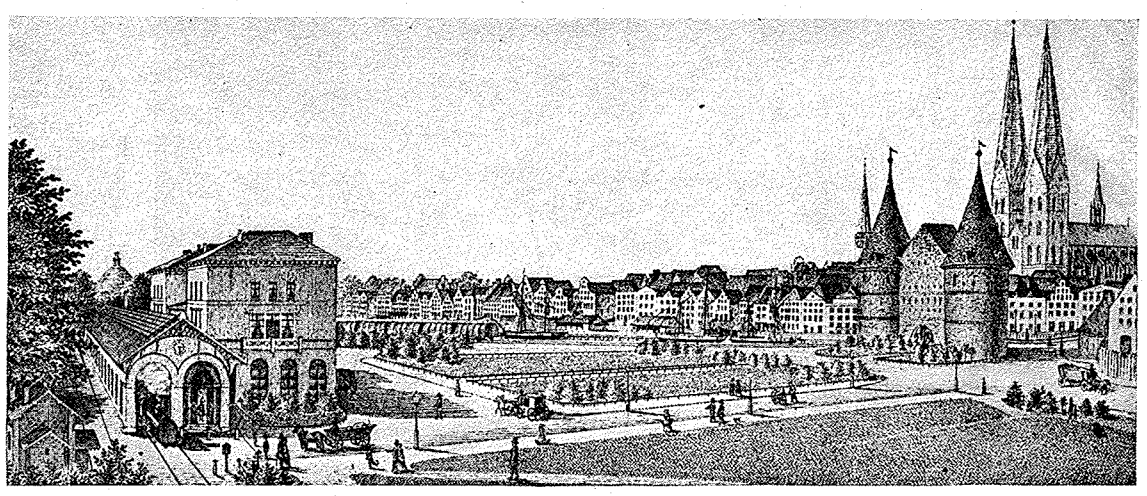
Lübeck-Büchener Eisenbahn-Gesellschaft, Lübeck.

Erster Abschnitt.

Entstehung und Erweiterung des Lübeck-Büchener Eisenbahnunternehmens.

Die Blüte Lübecks zur Zeit der deutschen Hanse beruhte einerseits auf der Lage der Stadt im südwestlichen Winkel der Ostsee, deren Schiffahrtsverkehr damals im Verhältnis zu dem Verkehr der westlichen Meere eine weit grössere Bedeutung hatte, als jetzt, andererseits auf dem Umstande, dass sich in Lübeck die Schiffahrtswege in zwei grosse Handelsstrassen umsetzten, die den westlichen und den mitteldeutschen Hauptverkehrspunkten zustrebten. Die eine führte nach Hamburg, die andere über Mölln und die Artlenburger Elbfähre auf Lüneburg. Die übermächtige Entwickelung der Schiffahrt auf den westlichen Meeren seit dem 15. Jahrhundert, die Abschüttelung der handelspolitischen Bevormundung durch die Hanse seitens der nordischen Staaten und die Uebernahme der führenden Rolle in der Ostseeschiffahrt erst durch die Holländer, dann durch die Engländer



Der Bahnhof in Lübeck 1853.

liessen den Handel Lübecks von Jahrhundert zu Jahrhundert mehr zurückgehen. Ganz verhängnisvoll schien es der ohnehin durch die Franzosenzeit verarmten Stadt zu werden, dass durch die Beschlüsse des Wiener Kongresses neben dem schon vorher unter dänischer Herrschaft stehenden Herzogtum Holstein auch das bis dahin hannoversche Herzogtum Lauenburg an Dänemark angegliedert wurde. Denn nunmehr waren jene beiden für Lübeck wichtigsten Handelswege in den Händen eines ausländischen Staates, dem an ihrer Entwickelung nichts gelegen war, der vielmehr von einer Hebung des lübeckischen Handels sowohl eine Schmälerung seiner Einnahmen aus dem Sundzoll, wie eine Benachteiligung der in Kopenhagen einflussreich vertretenen Interessen Holsteins und besonders derjenigen des Verkehrs zwischen Kiel und Altona-Hamburg befürchtete.

Den Ersatz der verwahrlosten Lübeck-Hamburger Landstrasse durch eine Chaussee durchzusetzen, gelang erst dem Einfluss der russischen Diplomatie, nachdem 1831 die Fahrten der St. Petersburg-Lübecker Dampfschifffahrtsgesellschaft eröffnet waren. Aber die Ausnutzung der neuen Strasse wurde sehr erschwert durch die gleichzeitige Einführung eines dänischen Transitzolls, der die Warensendungen durch Holstein und Lauenburg mit einer Abgabe von 5 Schillingen für 100 Pfund brutto nebst 6 Proz. Zuschlag für Sporteln belastete. Lübeck und Hamburg sahen sich 1840 genötigt, diesen auf Grund früherer Verträge anfechtbaren Zoll auf 28 Jahre anzuerkennen, um die ordnungsmäßige Unterhaltung der Chaussee in Holstein zu sichern.

Allein die Zeit erforderte leistungsfähigere Verkehrswege, als befestigte Landstrassen. Für Lübeck war es vor allem gewiesen, den Ersatz der beiden alten Handelsstrassen nach Hamburg und nach Lüneburg durch

Schienenwege anzustreben. Der Plan einer Eisenbahnverbindung zwischen Lübeck und Hamburg war schon 1843 von englischen Unternehmern verfolgt worden, jedoch an dem Widerspruch der dänischen Regierung gescheitert. Dagegen erteilte diese 1842 einer Aktiengesellschaft die Konzession zum Bau einer Eisenbahn von Kiel über Neumünster nach Altona, nachdem im Jahre vorher die Verhandlungen über den Bau der Berlin-Hamburger Bahn zum Abschluss gekommen waren. In Verbindung mit diesen, Lübeck in weitem Bogen umspannenden Schienenwegen wurde ferner eine Bahn von Neumünster über Oldesloe nach der Berlin-Hamburger Station Schwarzenbek mit einer Abzweigung nach Neustadt in Holstein und von Boizenburg über Schwerin nach Wismar und Rostock projektiert. Erhielten Kiel, Neustadt und die mecklenburgischen Seestädte Bahnverbindungen, während Lübeck eine solche versagt blieb, so war dessen Existenz als Handelsstadt untergraben. Es galt daher, dieser Gefahr mit allen Mitteln zu begegnen.

In Hannover zeigte man sich dem lübeckischen Wunsche nach Herstellung einer Bahnverbindung von Lüneburg über Lauenburg und Büchen nach Lübeck entgegenkommend, und auch die mecklenburgischen Regierungen waren bereit, die für den Fall des Scheiterns dieses Planes ins Auge gefasste, unabhängig von Dänemark durchführbare Erbauung einer Bahn von Lübeck durch Mecklenburg, sei es auf Schwerin oder auf Boizenburg, zu fördern, für welche Hannover ebenfalls die Herstellung einer Schienenverbindung mit Lüneburg in Aussicht nahm. Gleichzeitig wurde in den Kreisen der Altona-Kieler Eisenbahngesellschaft eine Bahnverbindung von Kiel über Eutin nach Lübeck in der Erwartung geplant, dass diese eine Fortsetzung über Büchen finden werde, und es bildete sich 1844 zur Förderung dieses Planes ein aus Kielern, Eutinern und Lübeckern zusammengesetzter Ausschuss. Allein die dänische Eisenbahnkommission lehnte die wiederholten Gesuche dieses Ausschusses um Erteilung der Erlaubnis zur Vornahme der Vorarbeiten beharrlich ab, weil der Plan den Landesinteressen nicht entspreche. Gleichwohl wurde in Lübeck vor allem die Anlage einer Bahn nach Büchen weiter betrieben; denn diese gewährte einerseits die Aussicht auf künftige Fortsetzung nach Lüneburg, und es wurde durch sie andererseits immerhin eine Schienenverbindung nach Hamburg, wenn auch mit grossem Umwege, geboten. Im Frühjahr 1845 richtete daher ein aus Vertretern der Städte Lübeck, Mölln und Lauenburg gebildetes Gesamtkomitee an den Lübeckischen Senat und an die dänische Eisenbahnkommission ein Gesuch um die Genehmigung zur Vornahme der Vorarbeiten für jene Bahn, das in Kopenhagen durch eine Eingabe der lauenburgischen Stände sowie von dem Senate durch eine Gesandtschaft an den König von Dänemark unterstützt wurde. Der mit dieser Mission betraute Syndikus Dr. Elder fand bei dem Könige eine wohlwollende Aufnahme; aber die Eisenbahnkommission erklärte die kürzere Bahnverbindung Lübeck-Büchen-Lüneburg für ein die Altona-Kieler Bahn schädigendes Konkurrenzunternehmen, und der Staatsrat, dem der König präsidierte, schloss sich dieser Auffassung an. Ein am 29. Juli 1845 vom Minister der auswärtigen Angelegenheiten Grafen von Reventlow an den Senat gerichtetes Antwortschreiben brachte die ablehnende Entscheidung. In dem den lauenburgischen Ständen erteilten Bescheide wurde ausgesprochen, dass die Lübeck-Büchener Bahn, ebenso wie die früher beantragte Lübeck-Hamburger, aus dem Grunde abgelehnt sei, damit nicht dem Verkehr eine den allgemeinen Interessen des Inlandes nachteilige Richtung auf die ausländische Stadt Lübeck gegeben werde.

Der Lübecker Personenbahnhof in Hamburg vor seinem Abbruch 1907.

So blieb nur noch die Aussicht auf die weit ungünstigere Bahnverbindung über Schwerin und Boizenburg bestehen. Allein auch diese Hoffnung wurde zunichte, indem am 1. Dezember 1845 die mecklenburgischen Landstände sich, zur Zeit wenigstens, gegen die Anwendung des Enteignungsgesetzes auf die geplante Bahn erklärten.

Der Unwille über die systematische Unterdrückung, welche die lübeckischen Verkehrsinteressen auf diese Weise erfuhren, fand einen lebhaften Ausdruck in der lübeckischen und deutschen Tagespresse sowie in mehreren Druckschriften. Insbesondere unterzog der damalige Sekretär des Lübecker Eisenbahnkomitees und nachmalige Bürgermeister Dr. Th. Behn das Verhalten Dänemarks einer scharfen Kritik in einer 1845 erschienenen Schrift mit dem Titel „Die Verweigerung der Lübeckischen Eisenbahnen“. Von der lübeckischen Bürgerschaft wurde dem

N2

Senate die Einreichung einer Beschwerde bei dem deutschen Bundestage empfohlen. Dem Senate schien jedoch ein solcher Schritt nur dann aussichtsvoll zu sein, wenn man zuvor sich der Unterstützung Oesterreichs und Preussens vergewissert hätte. Er liess daher eine Darstellung der Sachlage den Gesandten der beiden Mächte in Hamburg überreichen und deren Verwendung bei Dänemark erbitten. Beide Regierungen kamen bereitwilligst dieser Bitte nach und liessen Anfang Februar 1846 entsprechende Noten in Kopenhagen übergeben. Dort suchte man aber die Sache zu verschleppen. Auch dass fast unaufgefordert die Vertreter Frankreichs, Russlands, Englands und Schwedens sich in Kopenhagen dieser in der öffentlichen Meinung immer weitere Kreise ziehenden Angelegenheit annahmen, vermochte ihr keine andere Wendung zu geben. Nunmehr entschloss sich der Senat zu einer Inanspruchnahme des Bundestages. Zunächst ging im August 1846 Senator Dr. Curtius in vertraulicher Sendung nach Hannover und dann nach Berlin. Die an beiden Orten gepflogenen Besprechungen fielen günstig aus. Der preussische Minister der auswärtigen Angelegenheiten von Canitz empfahl jedoch, nicht den Weg einer Beschwerde beim Bundestag einzuschlagen, sondern nur dessen Vermittelung zu beantragen. Schliesslich suchte Senator Dr. Curtius den Fürsten Metternich in Königswart auf und erhielt dessen Zusage, dass auch der österreichische Hof sich der Sache Lübecks annehmen würde. Auf seiner Rückreise über Berlin hatte der Gesandte noch Gelegenheit, sein Anliegen dem damaligen Prinzen von Preussen, nachmaligem Kaiser Wilhelm I., sowie dem Könige selbst zu unterbreiten, die beide das Vorgehen Lübecks billigten.

In der Bundesversammlung zu Frankfurt gelangte das Gesuch Lübecks um Vertretung seiner Interessen zum Schutze gegen die ihm durch Dänemark aufgenötigte Isolierung am 1. Oktober 1846, in der letzten Sitzung vor den Ferien, zur Verlesung. Auf Vorschlag des Präsidialgesandten wurde jedoch die Verlesung einstweilen als eine vertrauliche angesehen und der Hoffnung Ausdruck gegeben, dass die Zeit bis zur Wiederaufnahme der Sitzungen im Januar 1847 benutzt werden möchte, die Angelegenheit in freundnachbarlicher Weise zu regeln. Im November 1846 überreichten darauf der österreichische und der preussische Gesandte in Kopenhagen abermalige ernste Vorstellungen. Auch die schwedische Regierung liess erklären, dass sie sich durch jede dem lübeckischen Handel feindselige Maßregel mit betroffen sehe, und ähnlich äusserte sich der russische Gesandte. So gewann am dänischen Hofe die Auffassung mehr und mehr Boden, dass eine völlige Absperrung Lübecks sich nicht werde durchführen lassen, und es besser sei, beizeiten freiwillig einzulenken. Nicht ohne Zutun der Regierung gingen um diese Zeit aufs neue Eingaben der Stände und der Städte des Herzogtums Lauenburg wegen der Lübeck-Büchener Bahn ein. Am 14. Januar 1847 wurde dem österreichischen Gesandten vom Minister Grafen von Reventlow erklärt, der König würde ein Gesuch des Lübecker Senates um Bewilligung einer Lübeck-Büchener Bahn mit Vergnügen entgegennehmen. Am 2. Februar stellte der Senat einen entsprechenden Antrag bei dem Könige und dehnte ihn sogleich auf die Fortführung der Bahn nach Lüneburg aus. In dem ein Vierteljahr später eingegangenen Antwortschreiben wurde die Bereitwilligkeit des Königs erklärt, die Erlaubnis zum Bau der Bahn zu erteilen, sofern sich Lübeck in Bezug auf die Schiffahrts- und Zollverhältnisse der Stecknitz und die Verhältnisse der Trave entgegenkommend erweisen werde.

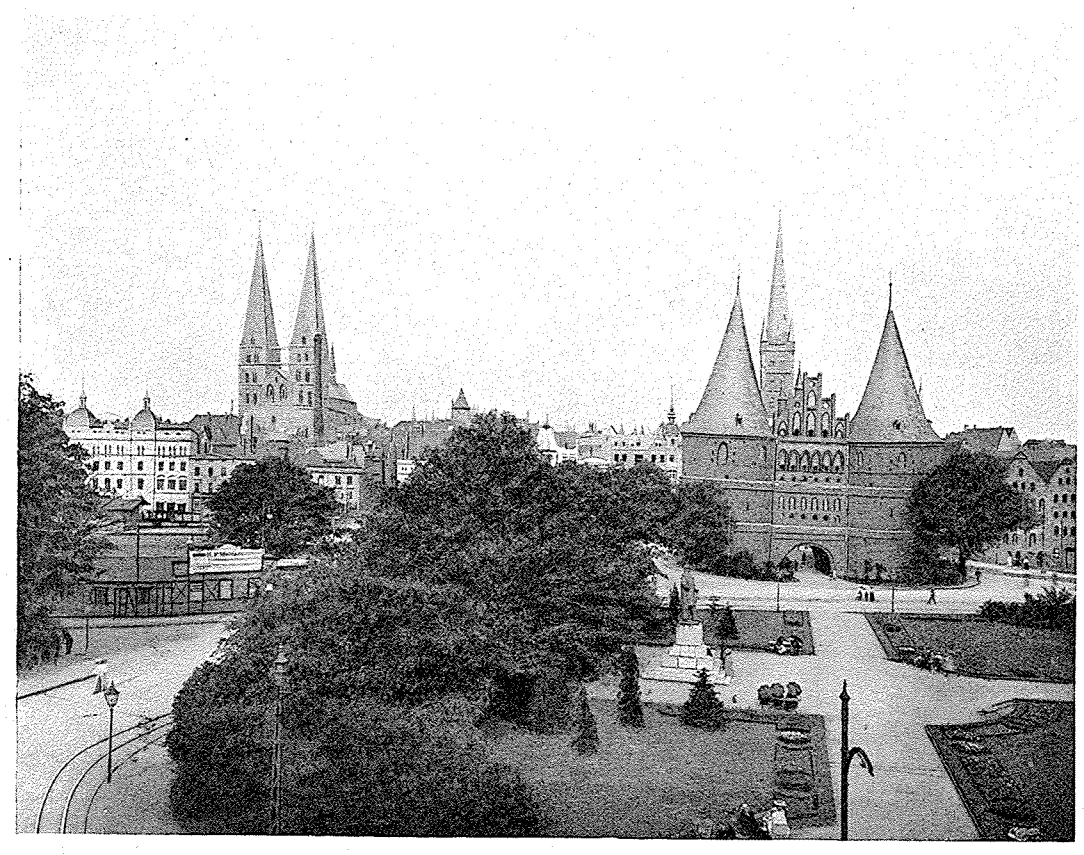
Das alte Bahnhofsempfangs- und Verwaltungsgebäude in Lübeck 1907.

Mit möglichster Beschleunigung begannen nunmehr zu Kopenhagen die bezüglichen Verhandlungen, welche dänischerseits vom Vorsitzenden der Eisenbahnkommission, Etatsrat C. P. Francke, lübeckischerseits vom Syndikus Dr. Elder geführt wurden. Am 23. Juni 1847 wurde von beiden Bevollmächtigten ein Staatsvertrag über den Bahnbau abgeschlossen. Für den neuen Schienenweg wurde jedoch — im Gegensatz zur Altona-Kieler Bahn als einer das dänische Staatsgebiet nicht verlassenden Verbindung — der Transitzoll aufrecht erhalten. Die Frage der Verlängerung der Bahn bis Lauenburg war bereits erledigt, da inzwischen zum Bau dieser Strecke die Berlin-Hamburger Eisenbahngesellschaft verpflichtet worden war. Hinsichtlich der Gestattung der Fortführung dieser Bahn nach Lüneburg wurde eine allgemeine Zusicherung erteilt. In Betreff der Konzessionierung wurde zugesagt, dass die Vorschriften für die Eisenbahngesellschaft gleichförmig mit den Anordnungen für die holsteinischen

Bahnen getroffen werden sollten. Als Entgelt für die Zugeständnisse musste von Lübeck eine Reihe nicht unwichtiger, auf verschiedenen Gebieten des Staatswesens liegender Gegenkonzessionen gemacht werden.

Einen hierauf noch von der Direktion der Altona-Kieler Eisenbahngesellschaft angestellten Versuch, die Konzession für die neue Bahn für ihre eigene Gesellschaft zu erlangen, gelang es durch schnelles einmütiges Vorgehen des Lübeck-Lauenburgischen Generalkomitees und mit Hilfe einer nochmaligen Entsendung des Syndikus Dr. Elder nach Kopenhagen zu Falle zu bringen. Das Komitee erhielt am 28. August 1847 von Dänemark und am 1. September von Lübeck die nachgesuchte Erlaubnis zur Vornahme der Vorarbeiten, die so schnell gefördert wurden, dass im Frühling 1848 der von dem lübeckischen Baudirektor Scheffer entworfene Bauplan nebst Kostenanschlag vorlag. Aber jetzt hemmten wieder die politischen Umwälzungen dieses Jahres und die aus ihnen erwachsende Schwierigkeit, die erforderlichen Geldmittel aufzubringen, den Fortgang des Unternehmens. Erst am 22. Januar 1850 konnte, nachdem das veranschlagte Bau- und Betriebskapital von 2 558 000 Talern durch Zeichnung von 12 790 Aktien zu je 200 Talern — weitaus zum grössten Teile von seiten des Lübeckischen Staates selbst — sichergestellt war, die erste Generalversammlung der Aktionäre stattfinden und ein aus 15 Mitgliedern gebildeter Ausschuss mit den weiteren Maßnahmen betraut werden.

Die nächste Aufgabe dieses Ausschusses war die Ausarbeitung der Statuten. Sie wurden am 18. Februar 1850 seitens der damaligen, vom Bundestage eingesetzten Statthalterschaft des Herzogtums Lauenburg der „Lübeck-Büchener Eisenbahngesellschaft“ zugleich mit der Erteilung der Baukonzession bestätigt, während die zustimmenden Erklärungen des Lübecker Senates am 27. Februar und am 2. März erfolgten. Am 27. Februar 1850 wurde ferner die fünfgliederige Direktion der Gesellschaft eingesetzt. Zum Vorsitzenden und Betriebsdirektor wurde Dr. iur. Joh. Heinr. Behn, zum technischen Direktor der Baudirektor Scheffer gewählt.



Blick auf die Stadt von dem alten Bahnhofsgebäude in Lübeck 1907.

Bereits am 15. Oktober 1851 konnte der Betrieb der Bahn auf der ganzen, eingleisig angelegten Strecke eröffnet werden.

Die Ausgabe der Aktien musste noch ausgesetzt bleiben, weil die Krone Dänemark die Genehmigung des Statuts und die Konzessionserteilung seitens der Statthalterschaft des Herzogtums Lauenburg als rechtsbeständig nicht anerkannte und verschiedene Aenderungen hinsichtlich ihrer Befugnisse verlangte, namentlich der Eisenbahngesellschaft das Recht, Tarifermäßigungen vorzunehmen, mit Rücksicht auf die Konkurrenz mit der Altona-Kieler Eisenbahn nicht zugestehen wollte. Die Ordnung der Angelegenheit bedurfte noch mehrjähriger Verhandlungen, in deren Verlauf die Direktoren Dr. Behn und Benda, der Nachfolger des Ende 1853 in den dänischen Staatsdienst übergetretenen Direktors Scheffer, die Interessen der Eisenbahngesellschaft in Audienzen bei dem Ministerium in Kopenhagen und bei dem der Stadt Lübeck freundlich gesinnten Könige persönlich vertraten, und die in der Folge von dem lübeckischen Ministerresidenten Dr. Friedr. Krüger mit grossem Geschick geführt wurden. Erst am 7. April 1857 erteilte der König dem veränderten Statute und den neuen Konzessionsbedingungen, die der Senat am 2. Mai auch für Lübeck genehmigte, die Bestätigung. Hierauf erfolgte die Ausgabe der Aktien.

Hinsichtlich der Verlängerung der Lübeck-Lauenburger Bahnstrecke bis Lüneburg neigte man in Hannover anfänglich der Absicht zu, den Uebergang über die Elbe mittels einer festen Brücke herzustellen. Ein von der Lübeck-Büchener Direktion schon Ende 1852 vorgelegtes Brückenbauprojekt wurde jedoch von der hannoverschen und dänischen Regierung nicht verfolgt. Mitte 1855 brachte der Direktor Benda in einer Besprechung mit den beteiligten Eisenbahnverwaltungen die vorläufige Einrichtung eines Elbtrajekts in Vorschlag. Hannover befürwortete diesen Vorschlag in Kopenhagen, gab aber hierbei der Hoffnung Ausdruck, dass für den Verkehr der neuen Bahnstrecke der lauenburgische Transitzoll beträchtlich ermäßigt werden möchte. Da Dänemark eine Erörterung dieses Punktes ablehnte, brach Hannover die Verhandlungen ab. Erst nachdem es den Bemühungen des Ministerresidenten Dr. Krüger gelungen war, die Frage des Transitzolles mit den seit 1855 gepflogenen Verhandlungen über die Ablösung des Sundzolles zu verbinden und durch den am 14. März 1857 unterzeichneten europäischen Vertrag mit Dänemark eine Herabsetzung jenes Zwischenzolls von 5 Schillingen auf 1 Schilling für

den Zentner zu erreichen, kam eine Vereinbarung über die Anlage einer Elbfähre zwischen Lauenburg und Hohnstorf zu stande. Im Juli 1858 bewilligten die hannoverschen Stände die für dieses Projekt und für den Bahnbau von Hohnstorf nach Lüneburg benötigten Mittel. Am 5. Dezember 1860 wurde unter den beteiligten Eisenbahnverwaltungen ein Abkommen getroffen, durch welches die Anlagekosten und die Erträge der Elbfähre der Lübeck-Büchener Eisenbahngesellschaft mit 3 Achtel, der Berlin-Hamburger mit 1 Achtel und der Hannoverschen Eisenbahn mit der Hälfte zugemessen wurden. Es dauerte noch bis zum April 1862, ehe die auf Begehren der Berlin-Hamburger Direktion eingeholten Zustimmungserklärungen sämtlicher an dem Vertrage über den Bau der Berlin-Hamburger Eisenbahn beteiligten Regierungen vorlagen. Am 15. März 1864 konnte dann die Trajektanstalt gleichzeitig mit der Hohnstorf-Lüneburger Bahnstrecke in Betrieb gesetzt werden.

Somit war endlich die eine der beiden zu Lübecks Gedeihen unentbehrlichen Eisenbahnverbindungen in voller Ausdehnung verwirklicht. Der hierfür schliesslich ausschlaggebende Abschluss des Sundzollvertrags hatte aber auch die Herstellung der zweiten von diesen Verbindungen, der direkten Bahn von Lübeck nach Hamburg, im Gefolge. Denn durch die Aufhebung des Sundzolls war ein wichtiger Beweggrund für den Widerstand der dänischen Regierung gegen eine Förderung des Güterverkehrs über Lübeck und Hamburg in Wegfall gekommen, da im Gegenteil dieser Verkehr durch den Transitzoll trotz dessen Herabsetzung nach wie vor willkommene Einnahmen erbrachte, während solche aus dem Schiffsverkehr durch den Sund nicht mehr erwuchsen. Andererseits konnte die nunmehrige Bevorzugung des direkten Schiffsverkehrs zwischen der Ost- und Nordsee vor dem noch zollpflichtigen Eisenbahnverkehr nur dann ausgeglichen werden, wenn durch die Abkürzung der über Büchen fast 13 Meilen betragenden Bahnverbindung zwischen den beiden Hansestädten auf das nur 8—9 Meilen betragende natürliche Maß die unmittelbarste Verbindung der Ostsee mit Hamburg geschaffen wurde. Senator Dr. Curtius und Ministerresident Dr. Krüger betrieben die Herstellung der direkten Bahn auf das eifrigste. In einer Uebereinkunft vom 5. September 1857 gab die dänische Regierung dem Lübecker Senate die Zusicherung, dass der König der Lübeck-Büchener Eisenbahngesellschaft die Konzession zum Bau der Bahn erteilen werde. Daraufhin wurden die Vorarbeiten in Angriff genommen, und am 17. Juni 1858 kam zwischen Lübeck und Hamburg einerseits und Dänemark andererseits ein Staatsvertrag über die Anlage der Bahn zu stande. Am 30. Juli beschloss die Generalversammlung der Gesellschaft den Bau der Bahn und die Aufbringung des auf 3 600 000 Taler veranschlagten Baukapitals durch Ausgabe von 18 000 neuen Stammaktien zu 200 Taler. Nach Ausarbeitung der Baupläne für das holsteinische Gebiet wurde dänischerseits am 24. April 1860 die Bau- und Betriebskonzession erteilt, obwohl die Pläne noch einer Umarbeitung in Bezug auf die Lage des Wandsbeker Bahnhofes unterzogen werden mussten. Erst nachdem die letztere Frage im Herbst 1861 erledigt war, konnte zur Feststellung der Bahnlinie für das hamburgische Gebiet geschritten werden. Am 29. November und 1. Dezember 1862 erfolgten dann die Konzessionserteilungen seitens der Senate von Lübeck und Hamburg. Hierbei wurde die Abtretung des für den Bahnbau beanspruchten Grundeigentums des Hamburgischen Staates an die Gesellschaft zum Preise von $^1/_4$ Million Taler unter der Maßgabe vereinbart, dass sich Hamburg mit dieser Summe als Aktionär an dem Unternehmen beteiligte. Im März 1863 begannen unter Leitung des Direktors Benda die Bauarbeiten, die bedeutende und wegen des schweren Tonbodens und des quelligen und moorigen Untergrundes recht schwierige Erdarbeiten erforderten. Doch konnte die neue Bahn, die in Hamburg Anschluss für den Güterverkehr an die Berlin-Hamburger Bahn und durch diese auch an die 1866 in Betrieb genommene Hamburger Hafenbahn, sowie an die Hamburg-Altonaer Verbindungsbahn erlangte, schon am 1. August 1865 für den Personenverkehr und am 8. August für den Güterverkehr eröffnet werden.

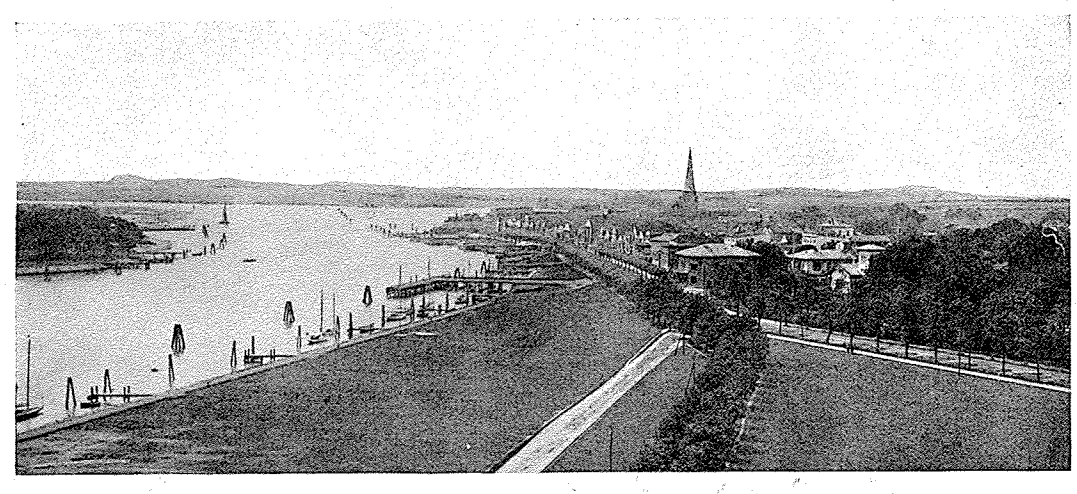
Der Strandbahnhof in Travemünde 1907.

Im Jahre 1865 wurden auch die neuen Aktien ausgegeben. Der Hauptinhaber wurde wiederum der Lübeckische Staat, der, nachdem er auch einen Teil der von Hamburg übernommenen Aktien als Entgelt für die Abtretung seiner Herrschaftsrechte über das früher „beiderstädtische" Gebiet von Bergedorf in Zahlung genommen hatte, 28 144 Stück von den insgesamt ausgegebenen 30 790 Aktien besass, also das Unternehmen vollständig beherrschte.

Die durch die Aktienausgabe beschafften Summen erwiesen sich jedoch als nicht ausreichend. Es wurde deshalb 1866 eine 5-proz. Anleihe von 700000 Talern aufgenommen, die im Jahre 1876 mit Ausnahme des damals bereits getilgten Betrages von 29300 Talern zurückgezahlt worden ist.

Da Lübeck nach zwanzigjährigen Bemühungen nunmehr seine wichtigsten Eisenbahnverbindungen erlangt hatte, beschränkte sich die eigene bauliche Tätigkeit der Lübeck-Büchener Eisenbahnverwaltung für lange Zeit auf die Ausgestaltung der vorhandenen Anlagen. Diese betraf vorzugsweise den Bahnhof in Lübeck und den zweigleisigen Ausbau der Lübeck-Hamburger Bahn. In Lübeck wurden Erweiterungen einerseits durch das Anwachsen des Verkehres, andererseits durch die Aufnahme fremder Bahnlinien erforderlich. Die Steigerung des überseeischen Durchgangsverkehres nach und von Hamburg, sowie des Holz- und Getreideverkehres erheischte namentlich eine Erweiterung der für den Wasserumschlag dienenden Anlagen. Zu diesem Zwecke bestimmte Gleise waren schon 1851 auf der zwischen der Trave und dem Stadtgraben liegenden sogenannten Wallhalbinsel und 1855 auf dem rechten Traveufer angelegt worden. Sie wurden im Laufe der Jahre entsprechend den staatlichen Hafenerweiterungen ausgedehnt, sind auf der vollständig mit Kaimauern und Schuppen versehenen Wallhalbinsel durch Herstellung je zweier wasserseitiger und zweier landseitiger Gleise auf beiden Seiten der Halbinsel, sowie eines Verkehrsgleises seit 1905 vollendet und bestehen auf dem rechten Traveufer gegenwärtig aus einer 2700 m langen, meist dreigleisigen Hafenbahn, die von der Wallhalbinsel aus mittels einer 1892 auf gemeinsame Kosten des Staates und der Eisenbahn erbauten Drehbrücke zugänglich ist, und an die seit 1902 noch Kanalhafengleise angeschlossen sind.

An fremden Bahnen wurden in den Lübecker Bahnhof aufgenommen die 1870 eröffnete mecklenburgische Bahn von Lübeck nach Kleinen und die 1873 eröffnete Eutin-Lübecker Bahn. Die erstere gewährte namentlich die Verbindung mit Schwerin, Wismar, Rostock und Stettin. Ihre Wichtigkeit für die Lübeck-Büchener Eisenbahngesellschaft, insbesondere für die Befruchtung des Verkehrs der Lübeck-Hamburger Bahn, fand ihren Ausdruck in der Uebernahme einer zeitlich begrenzten Ertragsgewähr seitens der Gesellschaft, die jedoch nicht zur Anwendung gekommen ist. Die Eutin-Lübecker Bahn brachte Lübeck die lang erstrebte direkte Verbindung mit dem Fürstentum Lübeck, dem östlichen Holstein und Kiel und befruchtete ebenfalls die Lübeck-Büchener Bahnlinien. Für beide Bahnen wurde der gesamte Personen- und Güterdienst auf dem Lübecker Bahnhofe von der Lübeck-Büchener Verwaltung gegen mäßige Vergütungen übernommen, für die Eutin-Lübecker Bahn, die nur einen kleinen eigenen Rangierbahnhof nördlich des Lübeck-Büchener Bahnhofs anlegte, auch der grösste Teil des Rangierdienstes.



Blick auf das Städtchen Travemünde.

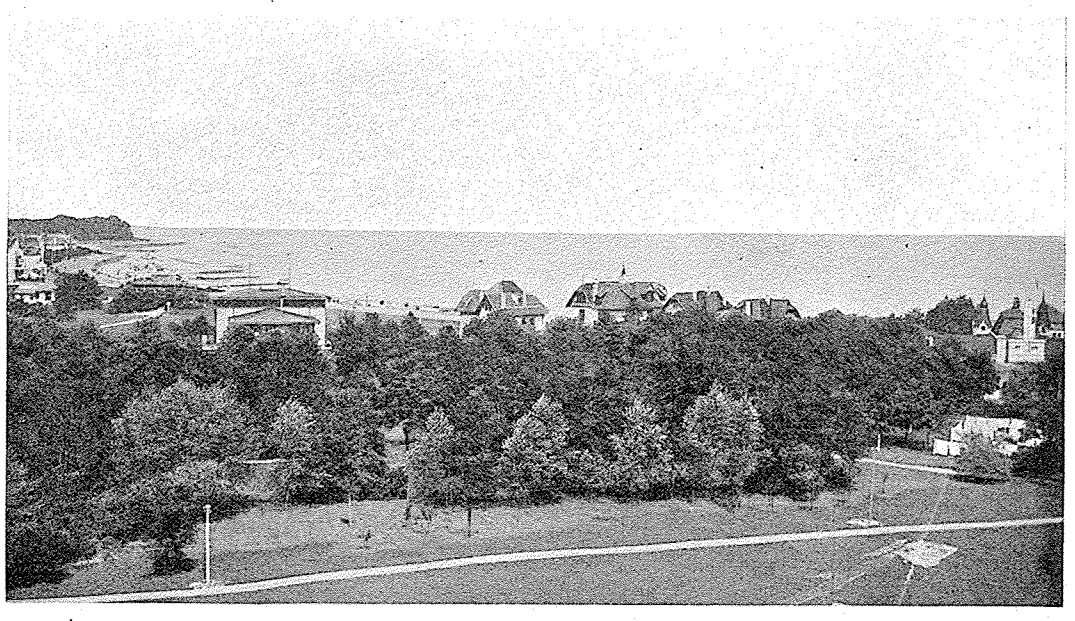
Weitere wertvolle Bahnanschlüsse wurden durch die 1874 voll in Betrieb genommene Venlo-Hamburger Bahn gewonnen, mit der die Verbindung für den Güterverkehr, ebenso wie mit den Hamburger Kais, über den Berlin-Hamburger Bahnhof vermittelt wurde, sowie durch die 1875 eröffnete Eisenbahnlinie Neumünster-Oldesloe der Altona-Kieler Eisenbahngesellschaft, der die Mitbenutzung des auf ihre Kosten erweiterten Bahnhofes Oldesloe eingeräumt wurde.

Schon vorher war die Notwendigkeit hervorgetreten, zur Bewältigung des gestiegenen Verkehres den zweigleisigen Ausbau der Lübeck-Hamburger Bahn auszuführen. Zu diesem Zwecke, sowie zur Beschaffung der Mittel für sonstige Erweiterungsbauten, Vermehrung der Betriebsmittel und Rückzahlung der Anleihe von 1867 wurde nach Beschluss vom 15. Januar 1875 eine Prioritätsanleihe von 12000000 M. aufgenommen, deren ursprünglich $4^1/_2$ Proz. betragender Zinsfuss im September 1881 auf 4 Proz. herabgesetzt wurde, und die im Jahre 1902 mit Ausnahme des damals bereits getilgten Teilbetrages von 2217000 M. zurückgezahlt worden ist. Das zweite Gleis der Lübeck-Hamburger Bahn wurde 1877 in voller Ausdehnung in Benutzung genommen.

Die Trajektanstalt bei Lauenburg zeigte sich im Laufe der Jahre ebenfalls dem gestiegenen Verkehr nicht mehr gewachsen. Im Jahre 1872 begannen daher die Verhandlungen über den Bau einer festen Elbbrücke zwischen Lauenburg und Hohnstorf und sie fanden ihren Abschluss in einem Vertrage vom April 1876 zwischen der Königl. Eisenbahndirektion zu Hannover und den Direktionen der Lübeck-Büchener und Berlin-Hamburger Eisenbahngesellschaft, durch welchen der Bau der Brücke und der Anschlussanlagen vereinbart und die Verteilung der Kosten derart geregelt wurde, dass die zu 3000000 M. veranschlagten Kosten der Brücke zu 3 Sechsteln von Preussen, zu 2 Sechsteln von Lübeck-Büchen und zu 1 Sechstel von Berlin-Hamburg, diejenigen der Anschlussbauten auf dem linken Elbufer von Preussen, auf dem rechten von den Privatbahnen übernommen wurden. Von der Lübeck-Büchener Gesellschaft sind im ganzen 1006104,50 M. beigetragen. — In dem Vertrage wurde ferner vereinbart, dass nach Fertigstellung der Brücke ein gemeinschaftlicher durchgehender Fahrbetrieb zwischen Lübeck und Lüneburg eingerichtet und von der Hannoverschen Staatsbahn und

der Lübeck-Büchener Verwaltung gegen entsprechende Vergütung seitens der Berlin-Hamburger Bahn geführt werden solle. Die Eröffnung der Brücke und des durchgehenden Betriebes fand am 1. November 1878 statt.

Im Jahre 1878 wurde von Lübeck die erste Korrektion der unteren Trave in Angriff genommen, und im Anschluss hieran kam der schon in den Jahren 1864 und 1865 bearbeitete, jedoch von der lübeckischen Bürgerschaft vorläufig abgelehnte Plan einer Eisenbahnverbindung Lübeck-Travemünde wieder in Anregung. Abweichend von der früheren, in erster Linie auf Förderung des überseeischen Güterverkehrs Lübecks durch Gestaltung Travemündes zu einer Hafenstation gerichteten Absicht fasste man aber bloss die Anlage einer vollspurigen Nebenbahn ins Auge, die im wesentlichen nur dem lokalen Personenverkehr zwischen Lübeck und dem Städtchen Travemünde sowie dem dortigen, damals fast lediglich von Lübeck aus besuchten Seebade dienen sollte. Demgemäss erschien es unbedenklich, stärkere Steigungen und Krümmungen und einen schwächeren Oberbau für diese Bahn vorzusehen, als für die beiden älteren Bahnen. Um die Führung der Bahn über die bei der Travenkorrektion durch einen Durchstich abgetrennte, nunmehr „Teerhofsinsel" genannte, Schwartau gegenüberliegende frühere Halbinsel zu vermeiden, die den Bau einer, bei dem moorigen Boden nur mit erheblichen Kosten und beträchtlichem Zeitaufwande herzustellenden Brücke erfordert haben würde, wurde mit der Eutin-Lübecker Eisenbahngesellschaft gegen eine jährliche Vergütung von 12000 M. die dauernde Mitbenutzung des Eutiner Hauptgleises bis kurz vor Schwartau vereinbart, und die sich dadurch ergebende, nicht unbeträchtliche Ausdehnung der Betriebslänge der Bahn in den Kauf genommen. Bei der Anlage des selbständigen Gleises der Travemünder Bahn von dessen Abzweigung ab längs der durch die Korrektion abgeschnittenen Schleife des Travenlaufes wurde darauf Bedacht genommen, den schmalen, dem lübeckischen Staatsgebiete angehörenden Uferstreifen nicht zu überschreiten, um die Vereinbarung eines Vertrages mit der oldenburgischen Regierung entbehrlich zu machen, welche die Führung der Bahn durch die Dörfer des Fürstentums Lübeck lieber gesehen hätte. Hierdurch wurde die Einlegung scharfer Krümmungen und die Durchschüttung eines tiefen Moores notwendig, die bedeutende Erdarbeiten erforderte. Gleichwohl gelang es, den am 1. November 1881 begonnenen Bau der Bahn so zu beschleunigen, dass diese am 1. August 1882 für den Personenverkehr, am 15. Oktober für den Güterverkehr in Betrieb genommen werden konnte. Im Jahre 1885 wurde ein Gleisanschluss von der Travemünder Bahn aus nach der zur Lagerung von Teer, Petroleum und Sprengstoffen eingerichteten Teerhofsinsel hergestellt.



An der See in Travemünde.

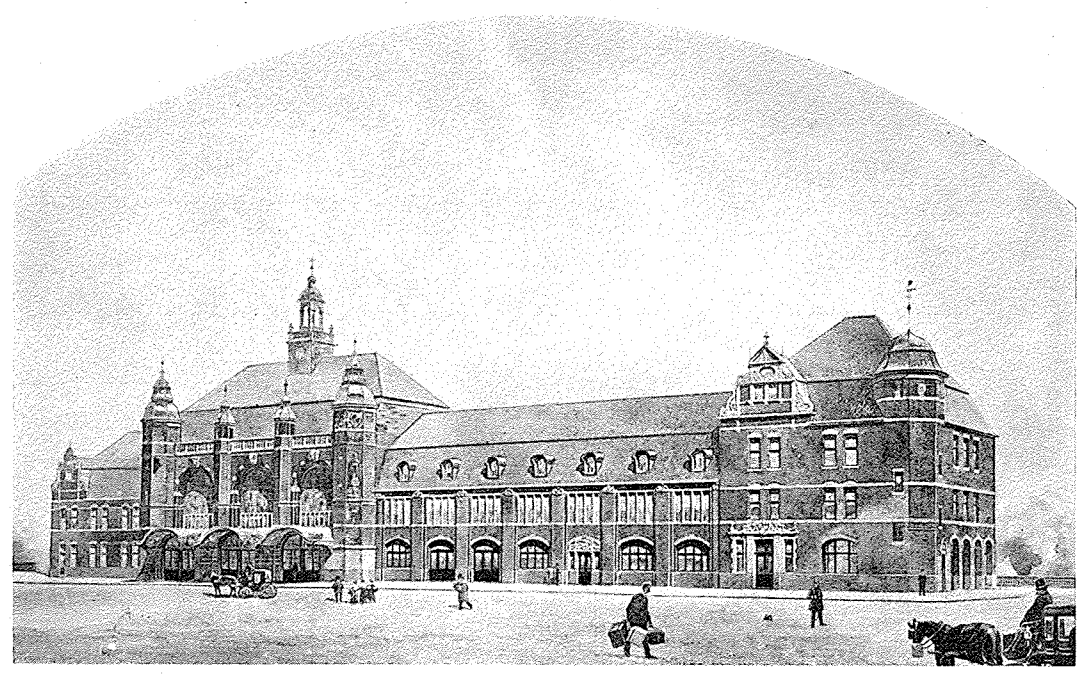
In Verbindung mit der späterhin staatsseitig in Angriff genommenen Förderung des Seebades Travemünde durch Beseitigung der sehr verwickelten, das Gedeihen des Bades schwer beeinträchtigenden Grundbesitzverhältnisse, durch Ermöglichung der Erbauung von Wohn- und Gasthäusern unmittelbar am Strande, durch Anlage einer stattlichen befestigten Strandpromenade und durch andere zweckmäßige Einrichtungen wurde 1898 die Travemünder Bahn bis in die Nähe des Seestrandes verlängert, und dort der nur für den Sommerbetrieb bestimmte Strandbahnhof angelegt. Durch die erwähnten Veränderungen ist die Bedeutung und der Besuch des Seebades wesentlich gehoben worden. Es wurde deshalb die Einführung des Hauptbahnbetriebes auf der Travemünder Bahn erforderlich, der nach entsprechender Verstärkung des Oberbaues am 1. Mai 1900 ins Leben getreten ist.

Mit dem Bau der Travemünder Bahn hielt man seinerzeit die Anlage speziell lübeckischer Bahnen für beendet. Um so weniger trugen deshalb Senat und Bürgerschaft Bedenken, sich des bedeutenden Besitzes an Lübeck-Büchener Aktien, die der Staat übernommen hatte, um die für Lübeck notwendigen Bahnen zu stande zu bringen, nunmehr zu entäussern und dadurch das Staatsfinanzwesen aus seiner bisherigen Abhängigkeit von dem Ertrage des Eisenbahnunternehmens zu befreien, sowie die Mittel für neue, der wirtschaftlichen Entwickelung der Stadt dienende Unternehmungen zu gewinnen. Da der bis 1870 sehr mäßige Ertrag des Unternehmens sich seitdem schnell gehoben hatte, so gelang es, im September 1883 die Aktien des Staates zum Preise von 153 Proz. an ein Bankkonsortium unter Führung der Berliner Handelsgesellschaft zu übertragen. Gleichwohl blieb noch bis 1894 ein Mitglied des Senates in der Direktion der Gesellschaft, und der Vorsitz im Ausschusse ist auch fernerhin von einem Senatsmitgliede geführt worden.

Das seit dem Bau der Lübeck-Hamburger Bahn unverändert gebliebene Gesellschaftsstatut musste infolge des Reichsgesetzes über die Aktiengesellschaften vom 18. Juli 1884 vielfachen Aenderungen unterzogen werden, was im Jahre 1885 und in umfassenderer Weise unter Aufhebung oder Umgestaltung veralteter Bestim-

mungen im Jahre 1888 durch den dritten und vierten Statutnachtrag geschah. Durch einen fünften Nachtrag von 1891 wurde die Vermehrung des Aktienkapitals auf 20790000 M. durch Ausgabe von 1930 neuen Aktien zu 1200 M. Nennwert bestimmt, um die seit 1889 aus den laufenden Einnahmen bereits für das Baukonto geleisteten Vorschüsse zu decken und neue Mittel für Ergänzungsbauten und für die Beschaffung von Betriebsmitteln zu gewinnen. Die Begebung geschah zu 145 Proz.

Die erforderlich gewordenen Ergänzungsbauten bestanden in fortschreitenden Ausdehnungen der Hafenbahnanlagen in Lübeck, in zahlreichen Erweiterungen auf vielen Stationen, hauptsächlich aber in dem Bau des sogenannten Geniner Rangierbahnhofs in Lübeck und der neuen Hauptwerkstatt daselbst, sowie in der als unabweislich erkannten völligen Umgestaltung der Bahnhofsanlagen in Hamburg, Wandsbek und Lübeck. Neben diesen letzteren bedeutendsten baulichen Aufgaben der Eisenbahnverwaltung in der neueren Zeit sind noch erhebliche bauliche Aenderungen zu erwähnen, welche die Bahnhöfe Oldesloe, Ratzeburg und Mölln aus Anlass der Anlage der neuen Staatsbahnlinien Oldesloe-Schwarzenbek, Oldesloe-Ratzeburg-Hagenow und Mölln-Hollenbek (eröffnet 1887, 1897, 1899) erfahren haben. Ferner ist die Umwandlung des Haltepunktes Altrahlstedt in einen Bahnhof mit vollen Abfertigungsbefugnissen (eröffnet 1893) zu nennen, der seitdem infolge der ausserordentlich starken Besiedelung Altrahlstedts und der Nachbarorte die wichtigste Station des seit 1888 allmählich entwickelten Hamburg-Ahrensburger Vorortverkehrs geworden ist und noch grössere Bedeutung dadurch gewonnen hat, dass 1904 eine elektrische Kleinbahn von Altrahlstedt nach Volksdorf und 1907 von da weiter nach Wohldorf — beides „Hamburger Walddörfer" — in Betrieb genommen ist. — Auch vom Bahnhofe Ratzeburg ist eine Kleinbahn (mit Dampfbetrieb) nach der Stadt Ratzeburg erbaut und 1903 eröffnet worden, die jetzt nach der Mecklenburg-Schweriner Grenze bei Thurow fortgesetzt wird. Sowohl für die Altrahlstedt-Volksdorfer wie für die Ratzeburger Kleinbahn werden von der Lübeck-Büchener Eisenbahngesellschaft zeitlich begrenzte Zuschüsse geleistet, für die letztere an die Stadt Ratzeburg.



Das neue Bahnhofsempfangsgebäude in Lübeck.

Es sei schliesslich gleich an dieser Stelle noch bemerkt, dass neuerdings die Nebenbahn Elmshorn-Barmstedt - Oldesloe (eröffnet am 9. Juni 1907) in den Bahnhof Oldesloe aufgenommen ist, so dass in diesen Bahnhof jetzt Bahnlinien aus 6 Richtungen einlaufen, sowie dass gegenwärtig bedeutende Erweiterungen der Hauptwerkstatt und die Erbauung einer Fettgasanstalt in Lübeck zur Erzeugung des Gases für die Glühlichtbeleuchtung der Personenwagen in der Ausführung begriffen sind.

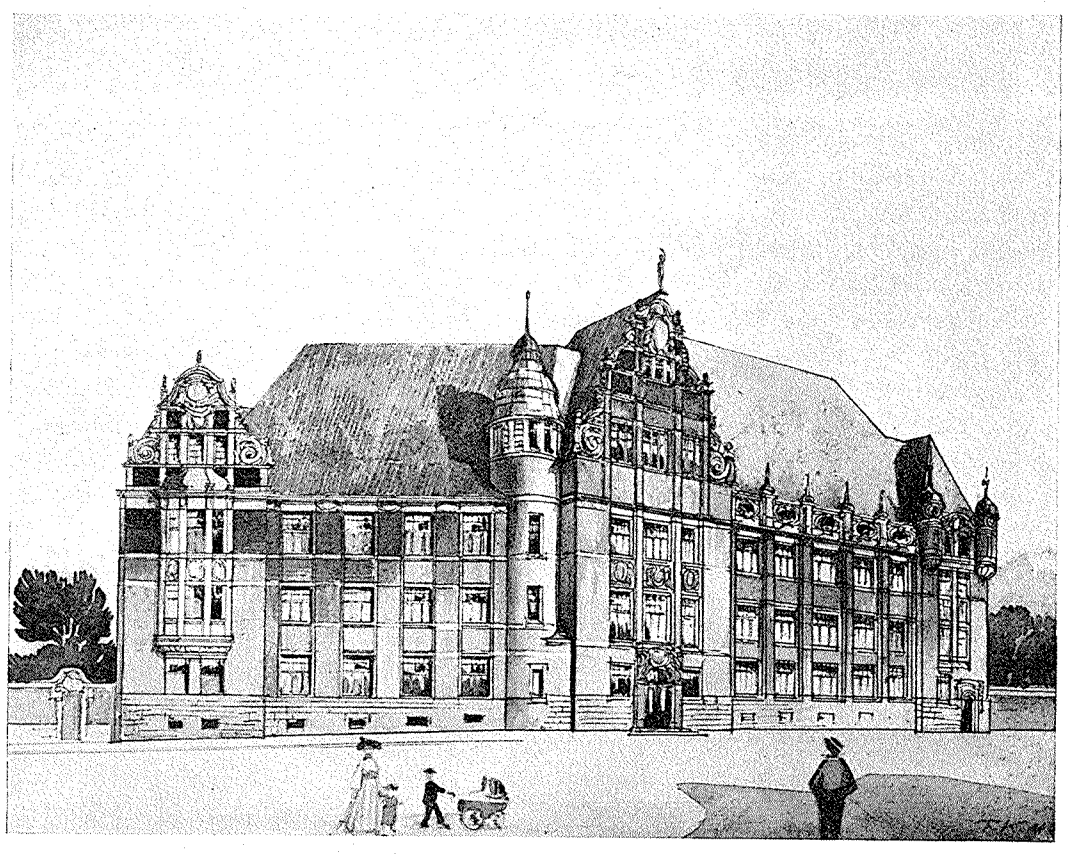
Zur Umgestaltung der Bahnhofsanlagen in Hamburg, Wandsbek und Lübeck gaben in erster Linie die — in Hamburg nicht bloss bei der Lübeck-Hamburger, sondern namentlich bei der Berlin-Hamburger und bei der Hamburg-Altonaer Verbindungsbahn vorhandenen — lästigen Strassenkreuzungen in Schienenhöhe die Anregung.

Die Verhandlungen über die Umgestaltung der Eisenbahnanlagen in Hamburg begannen 1890, führten 1892 zu einem vorläufigen Vertrage, ruheten dann auf Veranlassung Preussens mehrere Jahre fast gänzlich, wurden unter Zugrundelegung inzwischen ausgearbeiteter vervollständigter Projekte 1898 wieder aufgenommen und fanden ihren Abschluss durch einen am 30. Dezember 1898 zwischen der Hamburgischen Senatskommission für die Eisenbahnangelegenheiten, der Königl. Eisenbahndirektion zu Altona und der Direktion der Lübeck-Büchener Eisenbahngesellschaft geschlossenen Vertrag. Die letztere stellte den nördlichen Teil ihres Grundeigentums auf hamburgischem Gebiete von einem Punkte nahe der Grenze von Wandsbek bis zum westlichen Ende ihres Hamburger Personenbahnhofes zur Anlage der hamburgischen Stadtbahn und zur Einführung der Berlin-Hamburger Bahn in den neuen Haupt-Personenbahnhof am Steintor zur Verfügung; sie übernahm es, für den von ihrer alten Strecke Wandsbek-Hamburg gänzlich zu entfernenden Güterverkehr eine neue Bahn von Wandsbek nach dem bei Rothenburgsort anzulegenden neuen Rangierbahnhofe zu erbauen, welche von hier aus in ihren umzubauenden Güterbahnhof auf dessen südlichem Ende einzuführen war, und sie erlangte das Recht zur dauernden Mitbenutzung des im Eigentum und in der Verwaltung der preussischen Staatsbahn stehenden Haupt-Personenbahnhofes gegen vereinbarte Entschädigung. Sämtliche Strassenkreuzungen in Schienenhöhe auf hamburgischem Gebiete wurden beseitigt. Die neue Güterbahn von Wandsbek nebst dem Rangierbahnhofe Rothenburgsort und der Einführung in den Güterbahnhof konnte am 1. Oktober 1902 eröffnet werden. Die Ueberleitung des Personenverkehrs in den neuen „Hauptbahnhof Hamburg" geschah am 5. Dezember 1906.

Infolge nachträglicher Vereinbarung wurden auf der Strecke zwischen Wandsbek und dem Hauptbahnhof Hamburg noch zwei für den Vorortverkehr der Lübeck-Hamburger Bahn bestimmte Haltepunkte in Verbindung mit den Haltepunkten Hasselbrook und Berliner Tor der Stadtbahn angelegt. Seit dem 1. Oktober 1907 wird gemäß einer in dem Vertrage von 1898 enthaltenen Vereinbarung die Güterbahn zwischen Rothenburgsort und einem Abzweigungspunkte vor Wandsbek von der preussischen Staatsbahn für den Verkehr mit Barmbeck mitbenutzt.

Ueber den Umbau des Wandsbeker Bahnhofes wurden ebenfalls bereits in den Jahren 1890 bis 1892 mit dem Wandsbeker Magistrate Verhandlungen gepflogen, auch Landankäufe dazu gemacht. Der Magistrat liess jedoch nachher die Angelegenheit ruhen, und sie wurde erst nach Beendigung der Hamburger Verhandlungen wieder aufgenommen und durch einen Vertrag vom 17./30. April 1905 zum Abschluss gebracht. Nach Genehmigung des Umbauplanes konnte der Bau im Juli 1905 begonnen werden. Der neue, östlich der unterführten Rennbahnstrasse angelegte Güter- und Rangierbahnhof ist im September 1907 in Betrieb genommen worden. Der Umbau des Personenbahnhofs, der an der bisherigen Stelle verbleibt, aber von Strassenkreuzungen befreit wird und einen Mittelbahnsteig mit schienenfreien Zugängen erhält, nähert sich gleichfalls der Beendigung.

Für den Umbau des Lübecker Bahnhofs wurden seit 1888 mehrere Projekte aufgestellt, die teils die Belassung des Bahnhofs an seiner bisherigen Stelle, teils seine Verschiebung nach den südlichen Wallanlagen vorsahen. Der Wunsch der Staatsbehörden, die Wallanlagen zu erhalten und die an der Trave und am Stadtgraben liegenden Teile des bisherigen Bahnhofs für Hafenzwecke zu gewinnen, führte jedoch zur Verlegung des Bahnhofs in die Vorstadt St. Lorenz unter Mitbenutzung des Geländes der dem Staate gehörenden Retteichwiesen, wo auch eine ausgiebigere Entwickelung der Anlagen für den Personen-, Güter- und Rangierverkehr möglich war. Inmitten der vorbereitenden Arbeiten kamen die Verhandlungen zwischen Lübeck und Preussen über den Bau des Elbe-Travekanals zum Abschluss, und es machte sich ausserdem das schon früher hervorgetretene Bedürfnis, dem Dorfe Schlutup am rechten Ufer der Untertrave durch eine Eisenbahnverbindung die Möglichkeit zur Erhaltung und Ausdehnung der dort im grossen Umfange betriebenen Räucherei und Braterei von Heringen und dergl. zu gewähren, infolge wichtiger Veränderungen in dem Bezuge der frischen Heringe sowie aus Anlass der gesteigerten Konkurrenz anderer Plätze mit verstärkter Kraft geltend. Beides musste bei dem Bahnhofsbau berücksichtigt werden. Der Kanalbau erforderte noch im bestehenden Zuge der Bahn die Erbauung einer viergleisigen Brücke zwischen dem Bahnhofe und der Geniner Strasse, wie auch von Brücken bei Grambek in der Büchener und bei Genin in der Hamburger Bahn (1897 bis 1900).



Das neue Verwaltungsgebäude in Lübeck.

Die Ende 1895 begonnenen Verhandlungen über die Bahnhofsverlegung boten grosse Schwierigkeiten technischer und finanzieller Art, zumal eine Verständigung nicht nur mit dem Lübeckischen Staate, sondern auch mit der Verwaltung der Grossh. Mecklenburgischen Friedrich Franz-Eisenbahn und der Eutin-Lübecker Eisenbahn erzielt werden musste. Sie wurden staatsseitig hauptsächlich von Herrn Senator Dr. Klug geleitet, der hervorragende Verdienste um das Zustandekommen des Unternehmens hat. Die Aufstellung der Projekte und die im Laufe der Verhandlung erforderlich gewordenen zahlreichen Umarbeitungen, sowie später die Oberleitung der Bauausführung lagen ebenso, wie die Erledigung der baulichen Aufgaben der Lübeck-Büchener Verwaltung in Hamburg und Wandsbek, vorzugsweise in den Händen des früheren Oberingenieurs, jetzigen Direktors Butterweck.

Erst im Jahre 1899 war über die Projekte sowie über die finanziellen und die sonstigen in Betracht kommenden Fragen insoweit ein Einverständnis erreicht, dass formulierte Vertragsentwürfe aufgestellt werden konnten. Nach weiteren zwei Jahren kamen die Verhandlungen zum Abschluss. Das Ergebnis wurde in 5 umfangreichen, vom 1. und 2. Mai 1901 datierten Verträgen mit dem Lübeckischen Eisenbahnkommissariate, der Grossh. General-Eisenbahndirektion zu Schwerin und der Direktion der Eutin-Lübecker Eisenbahn-Gesellschaft niedergelegt. Die getroffenen Vereinbarungen und die daran geknüpften finanziellen Anträge erlangten am 28. Oktober 1901 die Genehmigung der Generalversammlung der Lübeck-Büchener Eisenbahngesellschaft. Die lübeckische Bürgerschaft erteilte am 18. November 1901 ihre Zustimmung. Nachträglich wurde noch im Februar 1902 eine veränderte,

weiter ab von der Trave gelegene Linienführung für die gemeinschaftlich von der Eutiner und Travemünder Bahn zu benutzende, zweigleisig auszubauende Strecke von Lübeck bis vor Schwartau vereinbart, um eine ausgedehntere Verwertung des linksseitigen Traveufers für Hafen- und Industriezwecke zu ermöglichen.

Ueber die durch die Verträge festgelegten Projekte ist folgendes zu erwähnen.

Die hohe Lage des für den Personenbahnhof gewählten Geländes und die Notwendigkeit der Gleisverbindung mit den Häfen machte es erforderlich, den Bahnhof tief in das Gelände einzuschneiden und die Gleise und Bahnsteige so anzulegen, dass man von dem Empfangsgebäude zu ihnen hinabsteigt. Der die Vorhalle, die Fahrkartenausgabe, Gepäckabfertigung, Post und verschiedene Nebenräume enthaltende massive Teil dieses Gebäudes liegt in üblicher Weise neben den Gleisen, der Stadt zugekehrt. Die aus Eisenfachwerk bestehenden Wartesäle und Stationsräume liegen über den Gleisen und stehen durch einen vor ihnen angeordneten 10 m breiten bedeckten Gang mit dem massiven Teile und mit den Bahnsteigen in Verbindung. Die letzteren sind durch vier, 127 m lange und 15,5 m hohe Hallen bedeckt. In unmittelbarer Verbindung mit dem Personenbahnhof stehen die Anlagen für den Eilgutverkehr. Daran schliessen sich die Anlagen für den Tierverkehr und den Güterverkehr. Die Länge des mit 3 Ladegleisen versehenen Güterschuppens nebst Abfertigungsräumen beträgt 400 m, die Breite grösstenteils 15 m. Auf der entgegengesetzten Seite der Ladestrasse des Güterschuppens ist Platz für die Anlage eines zweiten Schuppens von ähnlicher Grösse vorgesehen. Auf diese Anlagen folgen die Lokomotivschuppen mit Nebenanlagen und sodann die Aufstellungsgleise und die an 2 Ablaufberge angeschlossenen Gleise des Moislinger Rangierbahnhofs. Die Gleise von Hamburg, Büchen, Mecklenburg, Schlutup und von der in ihrer bisherigen Lage verbleibenden Hauptwerkstatt werden ausserhalb des Bahnhofs mit einer für 7 Gleise vorgesehenen Ueberbrückung über den Elbe-Trave-Kanal geführt. Eine gegenseitige Kreuzung von Personenzuggleisen in Schienenhöhe bei der Ein- und Ausfahrt der Züge ist durch Bahn-Ueber- und Unterführungen vermieden. Ebenso finden Wegekreuzungen mit den durchgehenden Gleisen in dem Bahnhofe und auf der neuen Bahnstrecke bis kurz vor Schwartau nicht statt.

Während der mecklenburgische Rangierbahnhof eingeht, bleiben der alte Eutiner Rangierbahnhof und die alte Strecke der Eutiner Bahn zur Benutzung für Zwecke des Hafenverkehrs und des Verkehrs mit industriellen Anlagen erhalten, gehen jedoch in den Betrieb der Lübeck-Büchener Verwaltung über. Der bisherige Lübeck-Büchener Bahnhof nördlich von der schienenfrei werdenden Torstrasse wird teils ebenfalls für derartige Zwecke nutzbar gemacht, teils bleibt er Hilfsrangierbahnhof für den Hafenverkehr. Der Grund und Boden nebst dem alten Bahnhofsgebäude, den Güterschuppen u. s. w. wird Eigentum des Staates. Der Verkehr mit sämtlichen Hafengleisen wird durch zwei, von dem Hauptrangierbahnhof nach dem Eutiner Rangierbahnhofe durchgehende Hafengleise vermittelt. Die nach und von den Gleisen auf der Wallhalbinsel und auf dem rechten Traveufer fahrenden Ueberführungszüge müssen hierbei zweimal ihre Fahrtrichtung ändern, eine nicht unerhebliche, aber unvermeidliche Erschwerung des Ueberführungsgeschäfts. Von den Gleisen am rechten Traveufer zweigen staatsseitig hergestellte Gleise nach beiden Seiten des Kanalhafens ab, der bei dem Bau des Elbe-Trave-Kanals zwischen dem Hüxtertor und dem Burgtor angelegt und zu Ehren des Senators Dr. Klug „Klughafen" genannt ist. Ferner hat der Staat südlich der vorerwähnten Kanalbrücke ein längs des Kanals auf dessen rechtem Ufer bis zu dem alten Bahndamme führendes, aus dem Werkstättengleise der Eisenbahn abzweigendes Ladegleis angelegt, von dem ein auf 2 km Länge bemessenes, zum grösseren Teile bereits fertiggestelltes Industriegleis ausgeht. Den Betrieb auf allen diesen Gleisen führt die Lübeck-Büchener Eisenbahnverwaltung.

Für die Verbindung mit Schlutup wurde die Anlage einer Nebeneisenbahn mit vorläufiger Einführung in den alten Lübecker Bahnhof unter Benutzung des Mecklenburger Gleises vorgesehen. Diese Bahn ist bereits am 20. August 1902 in Betrieb genommen worden. In den neuen Bahnhof wird sie ohne Benutzung der mecklenburgischen Bahn vermittels des Verbindungsgleises mit der Hauptwerkstätte und des Lübeck-Büchener Gleises eingeführt.

Durch die Einführung in den neuen Bahnhof erfahren die Lübeck-Büchener, die Mecklenburger und die Schlutuper Bahn Verlängerungen um mehr als 2 km, während die Längen der Lübeck-Hamburger, Travemünder und Eutiner Bahn sich nicht wesentlich verändern.

In den abgeschlossenen Verträgen sind neben den Vereinbarungen über die Projekte, über die Grundeigentumsverhältnisse und über die Teilnahme der Vertragsparteien an den auf 9 600 000 M. veranschlagten Kosten sowie über die fernerweitige Mitbenutzung des Lübecker Bahnhofs durch die Mecklenburgische und die Eutin-Lübecker Bahn insbesondere auch die Verhältnisse der vorhandenen und künftig anzulegenden Hafen-, Kanal- und Industriegleise zwischen dem Staate und der Lübeck-Büchener Verwaltung eingehend geregelt. Dabei ist vereinbart, dass 25 Jahre nach Eröffnung des neuen Bahnhofs die Betriebsführung auf jenen Gleisen durch die Lübeck-Büchener Verwaltung von jedem von beiden Teilen gekündigt werden kann.

Die sehr bedeutenden Erdarbeiten für die neuen Anlagen, die insgesamt eine Bodenbewegung von ungefähr 2 000 000 cbm erforderlich gemacht haben, wurden im März 1903 begonnen. Die spezielle Bauleitung wurde dem Bauinspektor Cyrus übertragen. Der Entwurf zum Empfangsgebäude wurde auf Grund der von dem verstorbenen Direktor Geheimen Baurat Textor entworfenen Raumdispositionen von dem vormaligen Landbauinspektor, späteren Professor an der technischen Hochschule zu Aachen, Herrn Klingholz, aufgestellt. Zu der Einzelbearbeitung wurden die Architekten Glogner und Vermehren in Lübeck herangezogen. Auch der Entwurf für das im Bau begriffene, dem Empfangsgebäude gegenüberliegende neue Verwaltungsgebäude rührt vom Professor Klingholz her.

Die Bauarbeiten waren im Winter 1906 zu 1907 soweit vorgeschritten, dass am 11. März 1907 der neue Güter- und Rangierbahnhof in Betrieb genommen werden konnte. Die Eröffnung des Betriebes auf dem neuen Personenbahnhofe und auf der neuen Bahnlinie zwischen Lübeck und Schwartau steht zum Mai 1908 in Aussicht.

10

Die Geldmittel für die neuen Bauausführungen sind durch die Anfang 1902 bewirkte Aufnahme einer vom Lübeckischen Staate garantierten $3^1/_2$-proz. Vorrechtsanleihe von 19 650 000 M. beschafft. Aus dem Erlöse ist der noch ungetilgte Teil der Anleihe von 1876 mit 9 783 000 M. zurückgezahlt worden.

Es bleibt schliesslich zu erwähnen, dass 1906 und 1907 am linken Ufer der Untertrave, bei und unterhalb der Station Dänischburg der Lübeck-Travemünder Bahn, wo schon 1901 eine mit Gleisanschluss an die Station versehene Schwefelsäure- und Superphosphatfabrik angelegt war, noch mehrere bedeutende industrielle Anlagen entstanden sind, besonders eine Hochofenanlage, zu deren Verbindung mit der Station Dänischburg der Lübeckische Staat eine 5 km lange „Uferbahn" angelegt hat. Den Betrieb dieser Bahn hat die Lübeck-Büchener Verwaltung am 1. Juni 1907 übernommen.

Zweiter Abschnitt.

Entwickelung des Verkehrs des Lübeck-Büchener Eisenbahnunternehmens.

Bis zur Herstellung der Eisenbahnverbindung zwischen Lauenburg und Lüneburg (1864) waren die Verhältnisse für eine kräftige Entwickelung des Verkehrs auf der Lübeck-Büchener Bahn nicht günstig. Die Stationen ausser Lübeck — das in den Jahren 1852 bis 1863 für 90 Proz. der gesamten, auf der Bahn beförderten Gütermengen Versand- oder Empfangsstation war — hatten keine Bedeutung. Aber auch Lübeck besass 1851 kaum 30 000 Einwohner, und deren Zahl war nach dem Ergebnis der Volkszählung von 1862 bis dahin auf nicht mehr als 32 000 gestiegen. Da die Stadt noch keine anderen Eisenbahnen hatte, so fiel für die Personenbeförderung nur ihr eigener Verkehr und der der schwachbevölkerten Nachbarschaft, für den Güterverkehr ihre und ihrer Umgebung eigene Gütererzeugung und der eigene Verbrauch, sowie die überseeische Ein- und Ausfuhr ins Gewicht. Die bis 1866 in den Banden des Zunftzwanges liegende eigene Produktion war nicht bedeutend, und im überseeischen Verkehr fehlten fast ganz die Massenartikel. Die sonach an sich schwache Möglichkeit einer günstigen Verkehrsentwickelung wurde noch verkümmert durch die auch nach ihrer Ermäßigung im Jahre 1857 empfindlich drückenden dänischen Transitzölle, sowie durch den im Verkehr mit Hamburg zu überwindenden grossen Umweg über Büchen, durch die fehlende Eisenbahnverbindung mit dem Königreich Hannover und durch die für die Gütereinfuhr nach Hannover und Preussen bestehenden Zollschranken. Es kann deshalb nicht wundernehmen, dass die Zahl der auf der Bahn beförderten Personen, die 1852 128 000 betragen hatte, sich bis 1864, also in 12 Jahren, nur auf 174 000 hob, und dass im Güterverkehr die 1856 erreichte Jahrestransportmenge von 84 000 t bis 1863 nicht weiter als auf 106 000 t stieg, während sie 1864 unter der Einwirkung der direkten Verbindung mit Lüneburg sich auf 130 000 t vermehrte [1]).

Von den in späterer Zeit zu besonderer Bedeutung gelangten Transportartikeln tritt in den Jahren bis zur Eröffnung der Bahnverbindung mit Lüneburg und der Lübeck-Hamburger Bahn bereits der gegenwärtig bedeutendste Artikel Bau- und Nutzholz in den Vordergrund, der schon im Jahre 1860 zu einer Beförderungsmenge von 15 000 t und 1864 zu einer solchen von 31 000 t gelangte. An zweiter Stelle ist Getreide zu nennen, das aber schon 1856 seine Höchstmenge in jenem Zeitraume mit 16 000 t erreichte und dann wieder stark zurückging.

Die Einwirkung der Eröffnung der Lübeck-Hamburger Bahn machte sich naturgemäß am schnellsten im Personenverkehr geltend, der bereits im Eröffnungsjahre 1865 319 000 beförderte Personen gegen 174 000 im Vorjahre aufwies und bis 1869 auf 470 000, bis 1874, unterstützt durch die Eröffnung der Lübeck-Kleinener Bahn (1870), auf 750 000 Personen stieg. In den folgenden Jahren vermehrte er sich jedoch nicht erheblich, bis er durch die Eröffnung der Lübeck-Travemünder Bahn (1882), und später durch den Eintritt Hamburgs in das deutsche Zollgebiet und durch Einführung von Vorortzügen zwischen Hamburg und Ahrensburg (beides im Jahre 1888) neue Anregungen empfing. Die Beförderungszahlen stiegen 1884 auf 1 019 000, 1889 auf 1 241 000, 1894 auf 1 703 000. Die allmählich eintretende Vermehrung der Einwohnerzahl Lübecks (Stadt und Vorstädte 1875 45 000, 1880 51 000, 1885 55 000, 1890 64 000, 1895 70 000, 1900 82 000, 1905 92 000), die Vergrösserung Hamburgs und die starke Besiedelung von Altrahlstedt gaben weitere Impulse. 1899 stieg die Frequenzziffer auf 2 503 000, 1904 auf 3 622 000, 1906 auf 4 326 000, 1907 auf mehr als 5 000 000 Personen. Von diesen Steigerungen entfällt der Hauptanteil auf den Wechselverkehr zwischen Hamburg, Wandsbek, Altrahlstedt und Ahrensburg, dessen — überwiegend auf Zeitkartenverkehr beruhende — Frequenz von 175 000 Fahrten in 1889 auf 369 000 in 1894, 709 000 in 1899, 1 221 000 in 1904, 1 527 000 in 1906 und über 1 900 000 in 1907 stieg. An zweiter Stelle steht die Hebung der Frequenz auf der Lübeck-Travemünder Bahn, für welche besonders die Neugestaltung der Anlagen des Seebades Travemünde und die in Verbindung damit erfolgte Verlängerung der Bahn bis zu dem Strandbahnhofe (1898), und seit 1906 der

1) Alle Verkehrsziffern und ähnlichen Zahlen sind auf volle Tausende abgerundet. Die betreffenden Zahlen für das Jahr 1907 stehen größtenteils noch nicht fest.

Bau und Betrieb industrieller Anlagen an der Untertrave verkehrssteigernd wirkte. Die Zahl der auf dieser Bahn zurückgelegten Fahrten betrug im Jahre 1889 192 000, 1899 394 000, 1904 578 000, 1906 709 000.

Unter den für den Personenverkehr wichtigeren Stationen steht an erster Stelle Hamburg mit 2 018 000 im Jahre 1906 abgefahrenen und angekommenen Personen (zuzüglich des Uebergangsverkehrs von und nach fremden Bahnen 2 093 000), an zweiter Stelle Lübeck mit 1 663 000 (mit Uebergangsverkehr 1 944 000). Darauf folgen Altrahlstedt, Wandsbek, Travemünde, Ahrensburg, Oldesloe. Im direkten Verkehr mit fremden Bahnen weist die Richtung nach und von Mecklenburg die höchsten Zahlen auf, dann der Verkehr mit den in Oldesloe anschliessenden Bahnen und darauf der Verkehr der Richtung Eutin. In dem Personenzugfahrplan prägt sich die Zunahme des Personenverkehrs naturgemäß am meisten auf der Lübeck-Hamburger Bahn aus, auf der befördert wurden im Sommer 1894 23, 1899 29, 1904 37, 1906 45 und 1907 56 während der ganzen Fahrplanzeit täglich oder doch an allen Werktagen fahrende Züge, worunter 5, 8, 14, 17 und 22 Hamburger Vorortzüge.

Als besondere Verbesserung im direkten Personenverkehr aus neuester Zeit ist zu erwähnen, dass, nachdem schon 1899 ein durchgehender D-Zugverkehr zwischen Kiel und Berlin über Lübeck-Ratzeburg eingerichtet war, auch zwischen Hamburg und Stettin neue Schnellzüge mit Durchgangswagen, sowie zwischen Hamburg und Kopenhagen über Warnemünde Nachtzugverbindungen ebenfalls mit Durchgangswagen und mit Schlafwagen eingeführt worden sind.

Die Einnahmen aus dem Personenverkehr haben sich bei weitem nicht in dem Verhältnisse gesteigert, wie die zurückgelegten Fahrten, weil die Vermehrung der letzteren überwiegend auf kürzere Entfernungen, niedrigere Wagenklassen und Zeitkarten entfällt, auch die Fahrgelder vielfach ermäßigt worden sind. Die Einnahmen an Fahrgeldern für Personen (ausschliesslich Militär) beliefen sich für die nachbenannten Jahre, für welche oben die Frequenzzahlen angegeben sind, auf folgende Beträge:

für	1869	auf	614 000	M.,	d. i.	für	jede	Fahrt	auf	1,30 M.
„	1874	„	931 000	„	„	„	„	„	„	1,24 „
„	1884	„	1 174 000	„	„	„	„	„	„	1,15 „
„	1894	„	1 632 000	„	„	„	„	„	„	0,96 „
„	1904	„	2 629 000	„	„	„	„	„	„	0,73 „
„	1907	„	3 368 000	„	„	„	„	„	„	0,67 „

Der Entwickelung des Güterverkehrs standen in den ersten Jahren nach Eröffnung der Lübeck-Hamburger Bahn noch weiter die Zollverhältnisse in Verbindung mit der damaligen politischen Lage störend im Wege, Nach der Aufnahme Holsteins (1867), Lauenburgs und Lübecks (1868) in den Zollverein und nach dem französischen Kriege trat jedoch schnell ein Aufschwung ein, der durch die Eröffnung der Lübeck-Kleinener und die Vollendung der Venlo-Hamburger Bahn gefördert wurde, vorzugsweise aber auf der Steigerung des überseeischen Verkehrs mit den nordischen Ländern und besonders auf der Einfuhr aus den letzteren über Lübeck beruhte. Lübeck fand in diesem Verkehr, namentlich in demjenigen mit Russland, Finnland und dem östlichen Schweden, damals nur wenig Konkurrenz von Hamburg, Kiel und den mecklenburgischen Häfen, und der nach dem Kriege eintretende wirtschaftliche Aufschwung steigerte die Aufnahmefähigkeit Deutschlands. Infolgedessen wurden die regelmäßigen Dampfschiffsverbindungen Lübecks mit den nordischen Häfen ausgedehnt, unter denen die schon 1856 eingerichtete Verbindung mit Kopenhagen, Malmö und Gotenburg durch die Hallandsche Dampfschiffahrtsgesellschaft hervorzuheben ist, weil sie seit 1871 während des grössten Teils des Jahres eine tägliche Abfertigung nach und von Kopenhagen und Malmö gewährt. Im Laufe der achtziger Jahre wurden auch regelmäßige Verbindungen mit den östlichen preussischen Häfen eingerichtet.

Der Güterverkehr auf der Lübeck-Büchener und Lübeck-Hamburger Bahn, der sich 1869 auf 215 000 t belaufen hatte, steigerte sich unter diesen Verhältnissen in den ersten Jahren nach 1870 sprungweise und erreichte 1874 bereits 501 000 t, 1879 stieg er weiter auf 644 000 t, 1889 auf 873 000 t. Wie schon erwähnt, trug zu dieser Steigerung ganz besonders die überseeische Einfuhr bei, und zwar namentlich die von Getreide und Bau- und Nutzholz, in geringerem Maße die überseeische Ausfuhr, besonders von Kolonialwaren, Südfrüchten, Fabrikaten und Halbfabrikaten von Eisen und Stahl, sowie Maschinenteilen und seit Anfang der achtziger Jahre von Baumwolle.

Die überseeische Getreideeinfuhr über Lübeck gewann zuerst 1870 eine grössere Ausdehnung. Die Zufuhren kamen anfangs besonders aus den östlichen preussischen Provinzen und Dänemark, seit 1873 ganz überwiegend aus Russland. 1874 stieg der Getreideversand auf den Strecken der Lübeck-Büchener Eisenbahngesellschaft auf 103 000 t, 1879, im Jahre der Einführung des neuen deutschen Zolltarifs, erreichte er den Höhepunkt mit 122 000 t. Dann liess er allmählich nach, blieb aber noch bis 1889 einer der ertragreichsten Zweige des Güterverkehrs. Seit 1890 nahm er schnell ab und fiel infolge des in Russland wegen Missernte erlassenen Ausfuhrverbotes und des Zollkrieges gegen Russland im Jahre 1893 auf 15 000 t. Ein in den folgenden Jahren eingetretener mäßiger Aufschwung war teils wegen Abnahme der Getreideausfuhr aus dem nördlichen Russland, teils infolge des seit der zweiten Hälfte der achtziger Jahre gestiegenen Wettbewerbs der Hamburger Schiffahrt im Ostseegebiet und schliesslich wegen der Konkurrenz des Elbe-Travekanals nicht von Dauer. 1906 sind nur noch 6000 t Getreide von Lübeck auf den Lübeck-Büchener Bahnstrecken versandt worden.

Aehnlich ist es mit der 1872 in Schwung gekommenen Einfuhr von russischem Spiritus gegangen, dessen Versand ab Lübeck 1886 seinen Höhepunkt mit 28 000 t erreichte, aber seit 1889 stark zurückging. Seit 1899 findet ein nennenswerter Versand nicht mehr statt.

Auch der Versand von Baumwolle von Hamburg und Bremen nach Lübeck, grösstenteils zur Ausfuhr nach Russland bestimmt, der 1890 auf 26 000 t stieg, liess infolge der Konkurrenz der Hamburger Schiffahrt und später des Elbe-Travekanals bedeutend nach und hat keinen erheblichen Umfang wieder erlangt.

Der Wettbewerb der Hamburger Schiffahrt nach der Ostsee, die mit erheblich grösseren Schiffen, als den ab Lübeck fahrenden, betrieben wurde, verschärfte sich nach der Eröffnung des Nord-Ostseekanals (1894) noch bedeutend und hatte für die Lübecker Schiffahrt, obwohl diese von der Eisenbahnverwaltung nach Kräften durch Tarifermäßigungen unterstützt wurde, grosse Einbussen an Transportmengen zur Folge, nicht bloss in den vorgenannten, sondern auch in vielen anderen Artikeln.

Unberührt hiervon blieb dagegen im wesentlichen der Verkehr in Bau- und Nutzholz. Dieser hatte auf den Lübeck-Büchener Bahnstrecken schon 1873 eine Transportmenge von 94 000 t erreicht und nahm gegen die Mitte der achtziger Jahre einen weiteren Aufschwung. Das Holzgeschäft Lübecks wurde namentlich bedeutend gefördert durch die im Laufe der Zeit mehr und mehr ausgedehnte Bearbeitung der eingeführten nordischen Bretter in den hiesigen Hobelwerken, deren Lebensfähigkeit durch die 1880 erreichte Gleichstellung der gehobelten mit den rauhen Brettern in den deutschen Eisenbahntarifen gesichert ward. Im Jahre 1889 hob sich die Transportmenge auf 170 000 t, sie ging zwar später wieder zurück, stieg aber 1898 auf 208 000 t, 1905 auf 215 000 und 1906 auf 222 000 t, wovon 200 000 t auf den Versand von Lübeck entfielen.

Der nächstbedeutende Transportartikel wurden im Laufe der Zeit Kohlen (Steinkohlen, Briketts, Koks, Braunkohlen), von denen 1869 nur 8000 t, 1879 bereits 63 000 t, 1899 170 000 t und 1906 217 000 t, wovon nach Lübeck 103 000 t, befördert wurden.

Beträchtlich entwickelte sich der Verkehr in Fabrikaten und Halbfabrikaten von Eisen und Stahl und Maschinenteilen. Er erreichte seinen Höhepunkt mit 131 000 t im Jahre 1899, in welchem grosse Mengen dieser Artikel nach den nordischen Ländern, besonders Russland, ausgeführt wurden. Im Jahre 1906 stellte sich die Verfrachtung auf 102 000 t.

An anderen im Laufe der Zeit zu erheblicher Bedeutung gelangten Transportartikeln sind zu nennen Düngemittel, Mühlenfabrikate, Oelkuchen, Ziegeleifabrikate, zeitweise auch Kartoffeln, Petroleum, Zucker und Zuckerrüben.

Besonders hervorzuheben sind noch die Artikel Milch und Fische.

Milchtransporte — wesentlich nach Hamburg und Wandsbek — begannen gleich nach Eröffnung der Lübeck-Hamburger Bahn, erreichten 1869 eine Menge von 2000 t, 1879 von 7000 t und stiegen bis 1906 auf 24 000 t.

Der Massentransport von Fischen beruht auf der Industrie der Räucherei und Braterei von Heringen, die in Schlutup und Lübeck lebhaft betrieben wird. Die Heringe wurden früher ganz überwiegend aus der Gegend von Gotenburg zu Schiff angebracht und teils frisch, teils zubereitet ins Binnenland versandt. 1896 waren die Bahntransporte auf 22 000 t gestiegen. Dann hörte plötzlich die Ergiebigkeit des Heringsfangs im Kattegat auf. Die Gefahr völligen Niedergangs jener blühenden Industrie wurde jedoch durch die Betriebsamkeit der Schlutuper und Lübecker Räucherer überwunden, die den Ausfall an schwedischen Heringen durch Bezüge von Schottland, England, Holland und der belgisch-französischen Küste zu ersetzen wussten. Durch die Eröffnung der Bahn nach Schlutup erfuhr die Konkurrenzfähigkeit dieses Platzes gegen die auswärtigen Grossbetriebe eine wesentliche Stärkung. Neuerdings hat auch die schwedische Heringsfischerei, die nicht mehr wie ehemals an der Küste, sondern auf hoher See betrieben wird, ihre frühere Ergiebigkeit wieder erlangt, und diese wird jetzt durch Vervollkommnung der Einrichtungen für den Transport von den Fangplätzen nach Lübeck und Schlutup erheblich besser nutzbar gemacht. Die Transporte von frischen und bearbeiteten Fischen auf den Lübeck-Büchener Bahnstrecken sind im Jahre 1906 auf 37 000 t gestiegen.

Bemerkenswert ist noch, dass mit dem Eintritt Hamburgs in das deutsche Zollgebiet (1888) und seit der allgemeinen Einführung ermäßigter Frachtsätze für seewärts auszuführende Stückgüter (1889), sowie infolge der starken Vermehrung der Bevölkerung Lübecks der Eil- und Frachtstückgutverkehr sich bedeutend gehoben hat. Er betrug 1906 mehr als ein Siebentel der Gesamttransporte.

Aus dem Vorstehenden erklärt es sich, dass trotz des fast völligen Versiegens früher höchst bedeutender Gütertransporte, trotz des scharfen Wettbewerbes der Hamburger Schiffahrt und trotz der Güterablenkungen infolge des Baues neuer Bahnlinien und aus Anlass der Verstaatlichung der Mecklenburgischen Friedrich Franz-Eisenbahn (1890) der Güterverkehr auf den Lübeck-Büchener Bahnlinien auch in den neunziger Jahren nicht zurückging, sondern fast ohne Unterbrechung stieg. Besonders geschah dies in den durch einen ungewöhnlichen wirtschaftlichen Aufschwung sich auszeichnenden Jahren 1896—1899. Im Jahre 1899 erreichten die Gütertransporte die Menge von 1 254 000 t, 381 000 t mehr als 1889.

Als im Sommer 1900 jene Hochkonjunktur zusammenbrach, und der gleichzeitig eröffnete Elbe-Travekanal der Eisenbahn manche Transporte, besonders von Hamburg nach Lübeck, entzog, trat allerdings ein Rückgang ein, und dieser verstärkte sich noch im folgenden Jahre (Transportmenge 1 093 000 t). Doch war schon 1904 der Güterverkehr von 1899 wieder überholt, und 1905 betrug die Transportmenge 1 305 000 t, 1907 mehr als $1^1/_2$ Millionen Tonnen.

Wie im Personenverkehr, hat auch im Güterverkehr die Steigerung der Frachteinnahmen nicht gleichen Schritt mit der Steigerung der Transportmengen gehalten, da viele höher tarifierte Güter sich vermindert und geringer tarifierte, besonders Kohlen, sich stark vermehrt haben, auch bedeutende Tarifermäßigungen eingetreten sind. Es haben z. B. die Frachteinnahmen betragen:

1869	919000	M., d. i. für	1 t	=	4,28	M.
1879	2275000	„ „ „	1 t	=	3,50	„
1889	2672000	„ „ „	1 t	=	3,10	„
1899	3006000	„ „ „	1 t	=	2,40	„
1907	3676000	„ „ „	1 t	=	2,23	„

Der den Aktionären zugeflossene Reinertrag stieg bis 1863 langsam von 2 Proz. auf $3^1/_2$ Proz. und erreichte 1864 $4^1/_2$ Proz. des Aktienkapitals. Infolge der Vermehrung des Kapitals sank er darauf bis auf $2^1/_3$ Proz. (1866), erreichte 1872 wieder $4^1/_2$ Proz., 1874 $5^1/_2$ Proz., schwankte von 1875—1881 zwischen 5 und $6^1/_2$ Proz., von 1882—1891 zwischen 7 und $7^3/_4$ Proz., fiel dann allmählich bis auf 6 Proz., und betrug in den Jahren 1897—1906 $7^1/_4$, $7^1/_4$, $6^3/_4$, $6^1/_4$, 6, $6^1/_4$, $6^1/_2$, 7, $7^1/_2$ und 8 Proz.

Die zur Bewältigung des steigenden Verkehrs in den letzten 30 Jahren vorgenommene Vermehrung der Lokomotiven, Personen- und Güterwagen erhellt aus nachstehendem Bestandsverzeichnisse:

	Lokomotiven	Personenwagen	Anzahl der Plätze	Güterwagen
1877	31	72	3590	503
1887	39	84	4140	623
1897	51	146	6847	985
jetzt	77	209	10673	1216

Dritter Abschnitt.

Innere Verwaltung des Lübeck-Büchener Eisenbahnunternehmens.

Durch das Gesellschaftsstatut ist die Verwaltung des Unternehmens einem Ausschuss von 15 Mitgliedern als Aufsichtsrat und einer Direktion von anfänglich 5, jetzt 6 Mitgliedern als Vorstand der Eisenbahngesellschaft übertragen.

Die Bestimmungen des Statuts über die Zusammensetzung des Ausschusses sind im wesentlichen unverändert geblieben. Die tatsächliche Zusammensetzung des Ausschusses hat sich aber naturgemäß seit der Veräusserung der früher im Besitze des Lübeckischen Staates befindlich gewesenen Aktien im Jahre 1883 erheblich geändert, indem bis dahin zu Mitgliedern des Ausschusses mit wenigen vorübergehenden Ausnahmen nur Lübecker gewählt wurden, während seit jener Zeit allmählich die Mehrzahl der Plätze im Ausschusse mit auswärtigen Herren besetzt wurde. Nachstehend sind die früheren und die jetzigen Mitglieder des Ausschusses aufgeführt:

A. Die ersten Mitglieder des Ausschusses.

Brehmer, Dr. Heinr., Bürgermeister, Vorsitzender 1850—1853.
Behn, Dr. Theod., Advokat, 1850—1857, Vorsitzender 1855—1857.
Behncke, W. L., Konsul, 1850.
Blohm, F., Kaufmann, 1850—1875.
Curtius, Dr. Th., Senator, 1850—1855, Vorsitzender 1853—1855.
von Duhn, Ph. Th., Kaufmann, 1850—1855.
Fehling, Johs., Kaufmann, 1850—1851.
Harms, G. Friedr., Kaufmann, seit 1864 Senator, 1850—1887, Vorsitzender 1864—1887.
Hornbostel, C., Landschaftssekretär in Ratzeburg, 1850—1855.
Klügmann, J. Chr., Direktor, 1850—1851.
Levenhagen, Friedr., Kaufmann, 1850—1861.
Platzmann, Conrad, Kaufmann, 1850—1853.
Schlüter, Aug., Kaufmann in Lauenburg, 1850—1858.
Siemssen, Aug. Ferd., Senator, 1850—1855 und 1856—1875.
Wentorp, Joh., Gutsbesitzer in Gross-Schenkenberg, 1850—1870.

B. Später erwählte Mitglieder des Ausschusses.

Nölting, C. A., Kaufmann, 1850—1856.
Johannsen, L. C., Kaufmann, 1851—1858.
Böse, Dr. C., Advokat, 1851—1855.
Meeths, H. H., Kaufmann, 1853—1864, Vorsitzender 1857—1864.
Oppenheimer, Dr., Oberappellationsgerichtsrat, 1853—1863.
Berkemeyer, Gutsbesitzer zu Thurow, 1855—1868.
Eschenburg, Joh. Dan., Senator, 1855—1858.
Erasmi, Christian, Kaufmann, 1855—1884.
Rubeck, Joh. Gotth., Kaufmann, 1855—1863.
Siemssen, Joh. Matth. Leop., Kaufmann, 1855—1875.
Plitt, Dr., H. G., Advokat, 1857—1861.
Graack, J. E., Kaufmann in Lauenburg, 1858—1866.
Haltermann, H. W., Senator, 1858—1871.
Rodde, P. H., Kaufmann, 1858—1885.
Kulenkamp, Dr. A. G., Advokat, 1861—1868.
Weber, G., Kaufmann, 1861—1886.
Franck, J. G. J., Kaufmann, 1863—1887.
Grabau, Dr. jur. Aug., Advokat, 1863—1866.
Müller, C. H., Konsul, 1864—1883.
Klügmann, Dr. Karl, Advokat, seit 1880 Senator, 1864—1896.
Plessing, Dr. Alphons, Advokat, seit 1879 Senator, 1866—1893.
Wolfhagen, Bürgermeister, Oldesloe, 1866—1871.
Brehmer, Dr. Wilh., Advokat, seit 1870 Senator, 1868—1880.
Heyke, W. H., Kaufmann, 1868—1905.
Fehling, Wilh., Konsul, 1870—1895.
Mann, H., Konsul, seit 1877 Senator, 1871—1891, Vorsitzender 1887—1891.
Schroeder, C. H., Senator, 1875—1883.
Dahlberg, J. G. F., Kaufmann, 1875—1880.
Wolpmann, E. A. W., Kaufmann, seit 1883 Senator, 1880—1890.
Klug, Dr. H., Senator, 1881—1893, Vorsitzender 1891—1893.
Baron Julius von Born, Bankier, Berlin, 1883—1886.
Behn, Georg Arnold, Kaufmann, seit 1880 Senator, 1884—1904.
Schwartzkopff, L., Geheimer Kommerzienrat, Berlin, 1884—1887.
Simon, W., Geheimer Regierungsrat a. D., Berlin, 1886—1902.
Mestern, Robert, Kaufmann in Hamburg, 1887—1892.

14

Pichl, Heinr., Kaufmann, 1887—1889.
Zwicker, Wilh., Bankier, Berlin, 1887—1895.
Fehling, Herm., Konsul, 1890—1907.
Bertling, F. H., Kaufmann, seit 1893 Senator, 1891—1907.
Hinrichsen, Sigmund, Bankier, Präsident der Handelskammer, Hamburg, 1892—1902.
Stooss, Dr. A., Rechtsanwalt, seit 1897 Senator, 1893—1898.

C. Die jetzigen Mitglieder des Ausschusses.

Eschenburg, Hermann, Senator in Lübeck, seit 1875, Vorsitzender seit 1893.
Götting, Adolf, Direktor der Freihafen-Lagerhaus-Gesellschaft in Hamburg, seit 1887, stellvertretender Vorsitzender.
Schappach, Albert, Bankier in Berlin, seit 1885.
Moenckeberg, Dr. Rud., Rechtsanwalt in Hamburg, seit 1892.
Köhler, Regierungsrat a. D., Direktor der Grossen Berliner Strassenbahn-Gesellschaft in Berlin, seit 1893.
Lange, Hermann, Kaufmann in Lübeck, seit 1895.
Behrens, Ernst, Kommerzienrat in Berlin, seit 1895.
Schrader, Eisenbahn-Direktor a. D., Mitglied des Reichstags, in Berlin, seit 1897.
Strack, Adolf L., Senator in Hamburg, seit 1898.
Flörsheim, Gustav, Kursmakler in Frankfurt a. M., seit 1902.
Petersen, Rudolf, Geschäftsinhaber der Norddeutschen Bank in Hamburg, seit 1903.
Boye, Johs., Kaufmann in Lübeck, seit 1904.
Rabe, Eduard Friedrich Wilhelm, Senator in Lübeck, seit 1906.
Bertling, Jakob, Konsul in Lübeck, seit 1907.
Der 15. Sitz im Ausschuss ist zur Zeit durch den am 7. Dezember 1907 eingetretenen Tod des Ausschussmitgliedes Hermann Fehling erledigt.
Protokollführer des Ausschusses ist seit 1902 der Rechtsanwalt Dr. Edmund Plessing.

Die Direktion hatte nach der ursprünglichen Bestimmung des Statuts aus dem vorsitzenden und dem technischen Direktor und 3 anderen Mitgliedern zu bestehen. Ihr waren ein Direktionssekretär (Becher, jetzt Egelkraut) mit den erforderlichen Bureaukräften, ein Hauptkassenrendant (Amann, dann Meyer 1863—1896), ein Ingenieur (Dietze) und ein Maschinenmeister (Brockmann, dann Klopfer 1856—1889, Queisser, Maschinendirektor, bis 1904) beigegeben. Nach dem Bau der Lübeck-Hamburger Bahn wurde ein Baumeister in Hamburg angestellt (Reiche, gestorben 1895 als Oberingenieur und Hilfsarbeiter der Direktion in Lübeck, nach ihm Christensen, jetzt Direktionsmitglied) und 1871 wegen der starken Entwickelung des Betriebes ein Betriebsinspektor in Lübeck (Blumenthal, in den Ruhestand getreten 1898 als Betriebsdirektor und Hilfsarbeiter der Direktion). Die Ausdehnung der Geschäfte der Verwaltung und die Uebernahme der Geschäftsführung der Privatbahn-Berufsgenossenschaft führten im Jahre 1886 zur Errichtung einer Stelle für einen administrativen Hilfsarbeiter der Direktion, die durch den Regierungsassessor Strackerjahn (seit 1891 Mitglied der Grossherzoglichen Generaldirektion der Mecklenburgischen Friedrich Franz-Eisenbahn in Schwerin), dann durch den Regierungsassessor Krieger (gestorben 1893), endlich durch den Regierungsassessor von Alvensleben besetzt wurde und mit dessen Erwählung zum Direktionsmitgliede 1894 wieder einging.

Die bedeutende Vermehrung der baulichen und betrieblichen Tätigkeit der Direktion liessen nach dem Tode des technischen Direktionsmitgliedes Geheimen Baurats Textor im Jahre 1906 die Anstellung zweier technischen Direktionsmitglieder geboten erscheinen, wogegen die bisherigen Stellen des Oberingenieurs und des Betriebsdirektors eingingen. Zu diesem Zwecke wurde durch einen Statutnachtrag vom 29. Mai 1906 bestimmt, dass die Direktion aus 4—6 Mitgliedern bestehen solle, von denen mindestens 3 sich der Eisenbahnverwaltung berufsmäßig zu widmen hatten.

Nachstehend folgt ein Verzeichnis der früheren und der jetzigen Mitglieder der Direktion:

A. Die ersten Mitglieder der Direktion.

Behn, Dr. Joh. Heinrich, Vorsitzender 1850—1872.
Scheffer, Baudirektor, technischer Direktor, 1850—1853.
Behn, C. A., Kaufmann, 1850—1880.
Krauel, Dr., Advokat, 1850—1857.
Suckau, Chr. Heinr., Kaufmann, 1850—1851.

B. Später erwählte Mitglieder der Direktion.

Klügmann, Joh. Chr., Direktor eines Handelslehrinstituts, 1851—1861.
Benda, Anton Ferd., Baudirektor, 1854—1887, seit 1873 Vorsitzender.
Plessing, Dr. W., Advokat, seit 1867 Senator, 1858—1868,
Behrens, Heinr., Kaufmann, 1861—1876.
Kulenkamp, Dr. Arth. Gust., Advokat, seit 1869 Senator, 1868—1880.
Klotz, H., Regierungsassessor a. D., 1874—1878.
Krohn, H. A. C., Kaufmann, 1876—1887.
Dahlberg, J. G. Ferd., Kaufmann, 1880—1891.
Brehmer, Dr. Wilhelm, Senator, 1881—1894.
Textor, Herm., Regierungs- und Baurat a. D., Geh. Baurat, 1888—1906.

C. Die jetzigen Mitglieder der Direktion.

Brecht, Walther, Geheimer Regierungsrat, eingetreten als Regierungsassessor a. D. 1878, Vorsitzender seit 1888.
von Alvensleben, Udo, Regierungsassessor a. D., eingetreten als Direktionshilfsarbeiter 1893, Direktor seit 1894, stellvertretender Vorsitzender seit 1906.
Butterweck, Aug., eingetreten als Baumeister 1890, später Oberingenieur, Direktor seit 1906.
Christensen, Carl, eingetreten als Baumeister 1885, später Betriebsdirektor, Direktor seit 1906.
Siemssen, Aug., Kaufmann, seit 1888.
Tegtmeyer, Ed., Kaufmann, seit 1892.

Die gegenwärtige Organisation der Betriebsverwaltung ist folgende:

Als Direktionsbureaus sind eingerichtet: das Verwaltungs-, Tarif-, Verkehrs-, Kontroll- und Betriebsbureau, die Kalkulatur, die Wagenkontrolle und das technische Bureau (Vorstand des letzteren: Bauinspektor Cyrus, zur Zeit Vorstand des Neubaubureaus in Lübeck). Die Fürsorge für die Bahnunterhaltung und -bewachung und die Beaufsichtigung des Stations- und Zugdienstes ist zwei Bauinspektionen, einer in Lübeck (Vorstand: Bauinspektor Ciecierski) für die Lübeck-Büchener, Travemünder und Schlutuper Bahn einschliesslich des Bahnhofs Lübeck, und einer in Hamburg (Vorstand: Bauinspektor Löwner) für die Lübeck-Hamburger Bahn übertragen; ihnen ist das Bahnunterhaltungs-, Bahnbewachungs-, Stations- und Fahrpersonal ihrer Bezirke sowie das Personal

der Personen-, Gepäck- und Güterabfertigungen, mit Ausnahme der Güterverwaltungen in Lübeck und Hamburg, unterstellt. Der Lokomotiv-, Werkstätten-, Wagenrevisions- und Telegraphendienst untersteht der Maschineninspektion in Lübeck (Vorstand: Bau- und Maschineninspektor Reeps). Für die Unterhaltung der Lokomotiven und Wagen bestehen die Hauptwerkstatt in Lübeck und je eine Betriebswerkstatt in Lübeck und Hamburg.

Die Hauptkasse (Hauptkassenrendant: Mehmert) sowie die Güterverwaltungen in Lübeck (Güterverwalter: Hammerich) und Hamburg (Güterverwalter: Scheerer) sind der Direktion unmittelbar unterstellt.

Die Anzahl der Betriebsbeamten der Verwaltung war Ende 1907 1003, der Arbeiter 1223, worunter 347 Streckenarbeiter, 330 Bahnhofsarbeiter und Gepäckträger, 208 Arbeiter der Güterverwaltungen in Lübeck und Hamburg und 338 Arbeiter der Maschinenverwaltung.

Für die Beamten ist gleich bei der Betriebseröffnung eine Beamten-Pensions- und Unterstützungskasse eingerichtet worden, die Ende 1907 ein Kapital von 2 052 000 M. hatte. Sie gewährt Ruhegehalt für die Beamten in Höhe von je $^1/_{30}$ des pensionsfähigen Diensteinkommens für die ersten 10 Dienstjahre und je $^1/_{60}$ für jedes folgende Jahr bis zum Höchstbetrage von $^{45}/_{60}$, Witwenpension in Höhe der Hälfte des Ruhegehaltes und Kindererziehungsgelder im Betrage von 10 Proz. oder wenn keine pensionsberechtigte Witwe vorhanden ist, von 20 Proz. des Ruhegehaltes. Die Mitglieder der Pensionskasse sind durch Beschluss des Bundesrates von der Teilnahme an der gesetzlichen Invaliden- und Altersversicherung befreit.

Anstelle verschiedener früherer Krankenkassen wurde 1884 auf Grund des Krankenversicherungsgesetzes vom 15. März 1883 eine allgemeine Betriebskrankenkasse errichtet. Die Kasse gewährt neben freier ärztlicher Behandlung, Arznei und sonstigen Heilmitteln für 26 Wochen Krankengeld in Höhe von zwei Dritteilen, für weitere 26 Wochen in Höhe der Hälfte des beitragpflichtigen Lohnes, ferner freie ärztliche Behandlung, Arznei und Heilmittel für die Familienmitglieder auf 26 Wochen, sowie Sterbegelder beim Tode des Mitgliedes, seiner Ehefrau und noch nicht 15 Jahre alter Kinder.

Bei Gelegenheit des fünfzigjährigen Betriebsjubiläums der Bahn ist eine Arbeiterpensionskasse für sämtliche Arbeiter nach dem Vorbilde der Arbeiterpensionskasse der preussischen Staatsbahn zum 1. Januar 1902 eingerichtet worden, aus welcher den Arbeitern im Falle der Invalidität Zusatzrenten zu den Invalidenrenten und den Hinterbliebenen Witwen- und Waisenrenten gewährt werden. Zugleich ist ein Kapitalfonds zu dem Zwecke gestiftet worden, den damals bereits vorhandenen Arbeitern und ihren Hinterbliebenen dieselben Leistungen zu gewähren, welche ihnen nach den Bestimmungen der Kassensatzungen zustehen würden, wenn die Kasse schon bei ihrem Eintritt in den Dienst der Verwaltung bestanden hätte.

Ueber den Bereich des eigenen Unternehmens hinaus erstreckt sich die Geschäftstätigkeit der Direktion als Leiterin der Privatbahn-Berufsgenossenschaft (seit 1886) und des Privatbahnvereins nebst der mit ihnen verbundenen gegenseitigen Haftpflichtversicherung der Privatbahnen (seit 1896). Dem ständigen Ausschusse des deutschen Eisenbahn-Verkehrsverbandes gehört die Direktion seit dessen Errichtung (1886), der ständigen Tarifkommission der deutschen Eisenbahnen seit 1904 an. An den Arbeiten des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen ist sie als Mitglied des Ausschusses für Angelegenheiten der gegenseitigen Wagenbenutzung seit 1884 beteiligt.

Vierter Abschnitt.

Jetzige Lage des Lübeck-Büchener Eisenbahnunternehmens.

Der gegenwärtige Zeitpunkt bildet einen wichtigen Abschnitt in der Geschichte des Unternehmens. Die Aufgabe, die sowohl durch die Entwickelung der städtischen Besiedelung wie durch die Steigerung des Eisenbahnverkehrs unzulänglich gewordenen verkehrsreichsten Stationen des Bahnnetzes den Anforderungen der Zeitverhältnisse entsprechend umzubauen und zu erweitern, ist teils schon erfüllt, teils in der Erledigung begriffen. In Verbindung damit wird die für den Betrieb der Lübeck-Travemünder Bahn überaus störende Eingleisigkeit der von zwei selbständigen Bahnen benutzten Strecke Lübeck-Schwartau beseitigt, und die Erneuerung des Oberbaues auf den drei Hauptbahnlinien der Vollendung zugeführt. Zugleich ist den Anforderungen des Verkehrs durch Verstärkung des Betriebsmittelbestandes, besonders durch Beschaffung leistungsfähiger Lokomotiven, Rechnung getragen. Die noch erforderliche Erweiterung einiger kleineren Stationen ist im Verhältnis zu den in den letzten acht Jahren ausgeführten baulichen Aenderungen und Erweiterungen von geringerer Bedeutung.

Der Umfang der letzteren Ausführungen findet seinen Ausdruck in der Steigerung des Baukontos. Während dieses Konto in den 16 Jahren nach Erbauung der Travemünder Bahn (1882/83) bis zum Beginn des Baues der Güterbahn Wandsbek-Rothenburgsort (1899) nur von rund 28 000 000 M. auf rund 34 000 000 M. gewachsen war, hat es in den letzten acht Jahren seit 1900 — einschliesslich der rund 4 000 000 M. betragenden Zuschüsse des Lübeckischen Staates zur Umgestaltung der Eisenbahnanlagen in Lübeck und zum Bau der Schlutuper Bahn — die Höhe von mehr als 51 000 000 M. erreicht, obwohl beträchtliche Summen für Neubeschaffung von Betriebsmitteln und für Ergänzungsbauten nicht dem Baukonto belastet, sondern aus den Betriebserträgen bestritten worden sind, und obwohl zu den Anlagekosten des Hauptbahnhofs Hamburg kein Kapitalbeitrag zu leisten, sondern ein Teilbetrag dieser Kosten von 845 000 M. laufend zu verzinsen ist.

Es war ein glückliches Zusammentreffen, dass in den Jahren, in denen diese beträchtliche Mehrbelastung des Unternehmens sich geltend machte, Hand in Hand mit dem allgemeinen Aufschwunge des wirtschaftlichen Lebens in Deutschland eine bedeutende Steigerung des Personen- und Güterverkehrs auf allen Bahnlinien des Unternehmens eintrat, welche die von der Verwaltung grundsätzlich durchgeführte Bestreitung aller Zinsen aufgewendeter Baukapitalien aus den Betriebseinnahmen nicht fühlbar werden liess. Empfindlicher macht sich dagegen die bedeutende Vermehrung der Ausgaben geltend, welche durch die in den letzten Jahren notwendig gewordene Erhöhung der Gehälter und Löhne und die Verteuerung der Materialien, besonders der Kohlen, sowie durch die unvermeidliche starke Vermehrung des Personals auf den weiträumigen neuen Bahnanlagen hervorgerufen wird. Es wird, namentlich da der wirtschaftlichen Hochflut eine Zeit der Ebbe zu folgen scheint, einiger Jahre bedürfen, bis diese Vermehrung der Ausgaben durch die Steigerung des Verkehrs wettgemacht ist. Die gesamte Lage des Unternehmens, die aufsteigende Entwickelung der Städte Hamburg und Lübeck und die Zunahme ihrer Bevölkerung, ihres Handels und ihrer Industrie bieten jedoch die Gewähr, dass dieser Ausgleich sich in verhältnismäßig kurzer Zeit vollziehen, und dass die Lübeck-Büchener Eisenbahn-Gesellschaft imstande sein wird, ihre zweifache Aufgabe, das wirtschaftliche Leben ihres Verkehrsgebiets zu fördern und zugleich ihren Aktionären eine angemessene Verzinsung der ihr anvertrauten Kapitalien zu gewähren, fortdauernd zu erfüllen.

Zum Schlusse mögen noch einige statistische Angaben folgen:

Die Betriebslängen der Bahnstrecken des Unternehmens betragen: Lübeck-Büchen 49,2 km, Lübeck-Hamburg, einschliesslich Wandsbek-Rothenburgsort-Güterbahnhof, 70,6 km, Lübeck-Travemünde 20,5 km, Nebenbahn Lübeck-Schlutup 15,7 km, zusammen 156 km. Davon liegen im Lübeckischen Staatsgebiet 57,1 km, im Kreise Herzogtum Lauenburg 38,1 km, in Holstein 48,7 km, im Hamburgischen Staatsgebiete 12,1 km.

Der Oberbau der Hauptbahnstrecken besteht im allgemeinen aus Schienen des Profils 6 der Preussischen Staatsbahnverwaltung von rund 34 kg Gewicht auf das Meter mit 16 oder 17 Schwellen auf je 12 m Schienenlänge. Auf der mit Zügen in dichter Folge belegten Vorortstrecke Wandsbek-Ahrensburg ist jedoch ein Ersatz dieser Schienen durch solche des Staatsbahnprofils 15 von 45 kg Gewicht auf das Meter mit 23 Schwellen auf je 15 m Schienenlänge in der Ausführung begriffen.

An Stationen sind 25 vorhanden, worunter 8 Haltepunkte. Zwei Bahnhöfe (Hauptbahnhof Hamburg und Strandbahnhof Travemünde) und drei Haltepunkte dienen nur dem Personenverkehr, ein Bahnhof (Güterbahnhof Hamburg-Rothenburgsort) nur dem Güterverkehr.

Die zu den Stationen gehörenden Städte und grösseren Ortschaften hatten nach der Volkszählung vom 1. Dezember 1905 folgende Einwohnerzahlen: Hamburg 802 700, Lübeck 91 500, Wandsbek 31 600, Oldesloe 5500, Mölln 4500, Ratzeburg 4300, Alt- und Neurahlstedt und Oldenfelde 3500, Schwartau 3100, Ahrensburg 2600, Travemünde 2000, Bargteheide 2000, Reinfeld mit Neuhof 1800, Schlutup 1700 (jetzt 2000). — Industrielle Anlagen befinden sich ausser in Hamburg und Lübeck namentlich in Wandsbek, Oldesloe, Mölln und Schlutup.

Eine Eigentümlichkeit der Lage des Unternehmens ist die grosse Anzahl der bestehenden Gemeinschaftsverhältnisse. Von den Stationen werden mit anderen Eisenbahnverwaltungen gemeinschaftlich benutzt: Lübeck mit der Mecklenburgischen Friedrich Franz-Eisenbahn und der Eutin-Lübecker Eisenbahn, Ratzeburg, Mölln, Büchen, Oldesloe und der Hauptbahnhof Hamburg mit der Preussischen Staatsbahn, Altrahlstedt mit der elektrischen Kleinbahn Altrahlstedt-Volksdorf-Wohldorf. In Büchen und auf dem Hauptbahnhof Hamburg ist die Königliche Eisenbahndirektion Altona, auf den anderen Stationen die Lübeck-Büchener Direktion betriebsführende Verwaltung. Gemeinschaften mit der Staatsbahn bestehen auch für die Haltepunkte Berliner Tor und Hasselbrook. Ausser diesen Stationsgemeinschaften besteht mit der Preussischen Staatsbahn das gemeinschaftliche Eigentum an der Lauenburger Elbbrücke und der gemeinschaftliche durchgehende Fahrbetrieb zwischen Lübeck und Lüneburg, ein Durchgang einzelner Züge mit Staatsbahnlokomotiven zwischen Kiel und Hagenow über Lübeck-Ratzeburg, und ein Mitbetrieb der Staatsbahn auf der Güterbahn Wandsbek-Rothenburgsort für den Güterverkehr nach Barmbeck und in Zukunft gemäß vertraglicher Vereinbarung für den Verkehr der Güterumgehungsbahn von Hamburg-Rothenburgsort nach Langenfelde bei Altona. Endlich steht die Bahnstrecke von Lübeck bis vor Schwartau im gemeinschaftlichen Eigentum der Lübeck-Büchener und der Eutin-Lübecker Eisenbahn-Gesellschaften und wird von den Zügen beider Verwaltungen befahren.

Das fundierte Anlagekapital der Eisenbahngesellschaft setzt sich zusammen aus 20 790 000 M. Stammaktien, 966 239 M. Aufgeld für die im Jahre 1891 ausgegebenen Aktien, 2 304 900 M. getilgten Schuldverschreibungen früherer Anleihen und 19 650 000 M. der $3^1/_2$-proz. Vorrechtsanleihe von 1902, wovon bis Ende 1907 1 053 500 M. getilgt waren. Der hierdurch und durch die vertragsmäßigen Zuschüsse des Lübeckischen Staates von rund

4 000 000 M. nicht gedeckte Betrag des verwendeten Anlagekapitals ist einstweilen aus den Beständen des Betriebsfonds und aus Bankvorschüssen bestritten. Ein Teil davon wird demnächst durch den Verkauf verfügbarer Grundstücke in Hamburg Deckung finden. Der Rest und der Bedarf für weitere Bauausgaben wird durch Verstärkung des fundierten Kapitals der Gesellschaft gedeckt werden.

Der Erneuerungs- und Reservefonds der Gesellschaft hatte Ende 1906 einen Bestand von 3 018 777 M., der Bilanz-Reservefonds einen solchen von 2 079 000 M.

Lübeck im März 1908.

Die Direktion

der Lübeck-Büchener Eisenbahn-Gesellschaft.

18