LBE

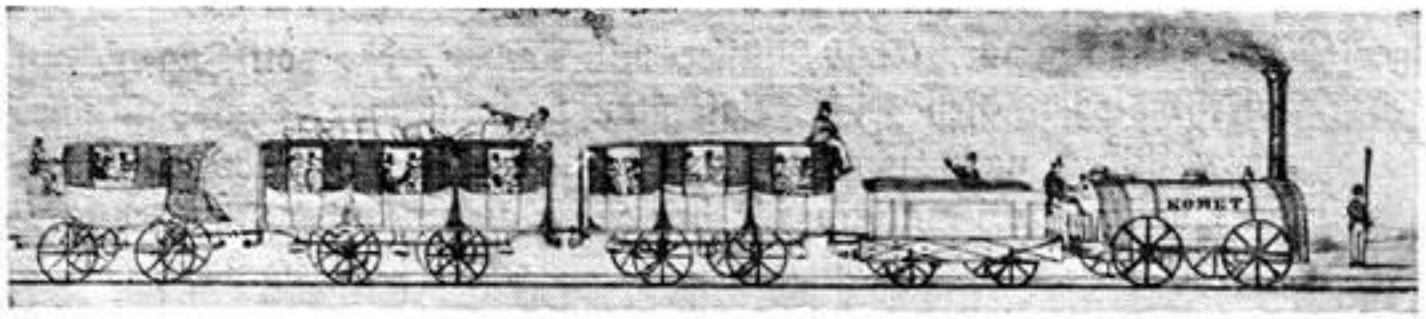
75 JAHRE

LÜBECK-BÜCHENER EISENBAHN

75 Jahre
Lübeck-Büchener Eisenbahn

L. B. E. Druck 1926.

Einladungskarte zur Eröffnungsfahrt am 15. Oktober 1851.



Am 15. Oktober 1851 fuhr der erste Eisenbahnzug aus dem Lübecker Bahnhofe nach Büchen. Der Tag ist für Lübecks Entwicklung bedeutsam: an ihm wurde die Stadt von der dänischen Umklammerung befreit. Der Dänenkönig, der Herr in den Herzogtümern Holstein und Lauenburg war, hatte Lübeck von allen Verkehrswegen nach dem Binnenlande abgeschnitten; Zollketten umgaben die Stadt, die Straßen, die nach dem deutschen Binnenlande führten, wurden nicht erneuert und verfielen, und Lübeck mußte lange warten, bis die Landstraße nach Hamburg als Chaussee angelegt wurde. Endlich schuf die Eisenbahn den wichtigsten Ausgang aus der bedrängten Stadt. Über Büchen und die Berlin-Hamburger Eisenbahn wurde der Anschluß an das deutsche Eisenbahnnetz vollzogen, das sich bereits kräftig zu entwickeln begann.

Der Weg zu diesem Ziele war lang gewesen. Für ein Staatswesen, wie Lübeck, war Eisenbahnpolitik eine Lebensfrage, aber zugleich eine Aufgabe, zu deren Lösung ungewöhnliche Schwierigkeiten zu überwinden waren. Jedes Lübecker Bahnunternehmen mußte über die eigenen politischen Grenzen hinaus auf fremdes, und wenn es den Umweg über Mecklenburg vermeiden wollte, auf dänisches Landgebiet vordringen, um nach den großen Verkehrslinien des Deutschen Bundes zu gelangen. Um Lübeck an den Eisenbahnverkehr anzuschließen, war es also nötig, sich auf das Feld der Diplomatie zu begeben und die eigenen Interessen gegenüber denen des dänischen Nachbarn durchzusetzen. Aus dieser schwierigen Lage erklärt sich die späte Entwickelung des Lübeckischen Eisenbahnwesens. Denn als der erste Eisenbahnzug Lübeck verließ, stand der deutsche Eisenbahnverkehr schon in der Mitte des zweiten Jahrzehnts, und von der benachbarten Schwesterstadt Hamburg liefen die Schienenstränge schon nach Berlin, Hannover und Kiel.

Die ersten Eisenbahnpläne Lübecks liegen viel weiter zurück. Schon im Jahre 1831, als es in Deutschland noch keine Eisenbahnen gab, hatte ein

junger Lübecker Kaufmann, Emil Müller mit Namen, der von Jugend auf mit den Verkehrsverhältnissen seiner Vaterstadt vertraut war, den Bau einer Eisenbahn von Lübeck nach Hamburg gefordert. Im Jahre 1835 wurde in England ein Komitee gebildet und für den Plan interessiert. Die Prospekte wurden versandt, mit den beteiligten Grundbesitzern wurde verhandelt und die Zeichnung der Aktien wurde durchgeführt. Aber das Unternehmen scheiterte, weil die dänische Regierung ihm die Konzession für das Gebiet des damaligen Herzogtums Holstein versagte. Mit Unrecht spottete das „Freimütige oder Berliner Conversationsblatt" im Jahre 1835:

> „Die sogenannten freien Städte Deutschlands widersetzen sich der Einführung von Eisenbahnen, weil ein so rasches Fortbewegen ihrem Systeme zuwider ist."

Im Falle Lübecks wenigstens war dieser Vorwurf unbegründet. Dort waren die politischen Verhältnisse stärker als der Unternehmungsgeist. Wie dem ersten Lübecker Eisenbahnprojekte erging es auch den folgenden, dem Bau einer Eisenbahn von Lübeck nach Kiel im Jahre 1843 und von Lübeck nach Büchen im folgenden Jahre.

> „Se. Majestät der König von Dänemark haben es aus höheren Staatsrücksichten bedenklich finden müssen, die Eröffnung neuer Handelswege zu gestatten, die dem Verkehr und den allgemeinen Handelsinteressen des Inlandes nachteilige Richtung geben könnten,"

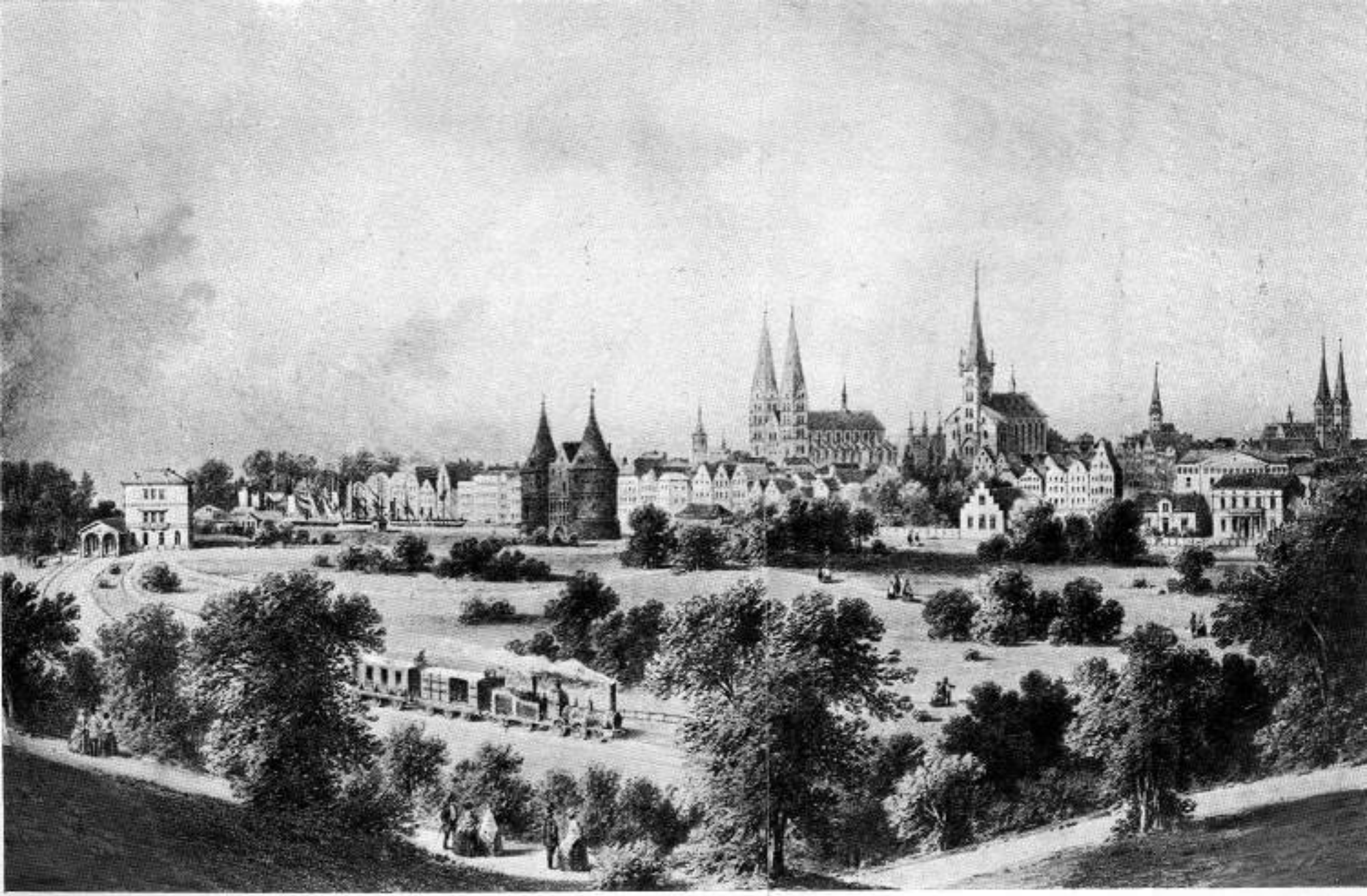
berichtete damals der Altonaer Merkur, während ein Lübeckischer Bürger in den Blättern seiner Heimatstadt die Not der Zeit klagte:

> „Wohl ist eine derartige Erfahrung betrübend und niederschlagend. Sie führt uns wieder einmal in einem grellen Bilde den traurigen Zustand des Vaterlandes und seiner politischen Zerrissenheit vor Augen."

Durch seinen Gesandten, den Senator Curtius, erhob Lübeck Vorstellungen bei den Häuptern des Deutschen Bundes und auf dem Bundestage in Frankfurt a. M. Der alte Bürgermeister Smidt aus Bremen als Wortführer der hansischen Gesandten vertrat die Sache Lübecks mit der ganzen Wärme seiner Persönlichkeit und erregte in der Versammlung Aufsehen und sichtliche Bewegung. Auch in der Öffentlichkeit fand die Lage Lübecks Widerhall:

> „Der Notruf der alten und ehrwürdigen Hansestadt Lübeck wegen abgeschnittener Communikationen im Jahre nach Chr. Geb. 1846 ist geeignet, die regste Teilnahme zu erwecken und einen tiefen Blick in die Zustände unseres deutschen Vaterlandes möglich zu machen",

schrieb die Hildesheimische Allgemeine Zeitung. Zu einem Entschluß des Bundestages kam es aber in dieser Versammlung nicht. Erst als Österreich



Lübeck

und Preußen in Kopenhagen erneute Vorstellungen erhoben und auch die schwedische und russische Regierung aus eigenem Antriebe sich zu Lübecks Gunsten erklärten, trat eine Wendung bei der dänischen Regierung ein.

Im Jahre 1847 führten die Verhandlungen endlich zu dem ersten Erfolge: im Juni unterzeichneten die Bevollmächtigten des dänischen Königs und des Senates von Lübeck einen Staatsvertrag über den Bau einer Eisenbahn von Lübeck nach Büchen. Damit war die Grundlage für das geplante Unternehmen geschaffen. Aber es dauerte noch 10 Jahre, bis der dänische König auch die Satzung genehmigte und die Konzession erteilte.

Inzwischen war man in Lübeck nicht müßig gewesen. Der Bauplan wurde entworfen und von dem Komitee angenommen, die Prospekte wurden aufgemacht, und als die erforderlichen Aktien gezeichnet waren, wurde am 22. Januar 1850 die Eisenbahn-Gesellschaft errichtet. Am 10. Februar begannen die Arbeiten am Bau der Bahn und im folgenden Jahre, am 15. Oktober 1851, konnte der Verkehr eröffnet werden. Die Aktien aber, deren Betrag sich auf $2^1/_2$ Millionen Taler belief, konnten erst 6 Jahre später, im Jahre 1857 ausgegeben werden, nachdem von den beiderseitigen Regierungen die Satzung genehmigt und die Konzession erteilt war. Die Kosten des Baus wurden zunächst durch eine Anleihe bei der Preußischen Seehandlung und durch Einzahlungen auf die Aktien während der Baujahre aufgebracht.

Seit dem ist die Lübeck-Büchener Eisenbahn-Gesellschaft 75 Jahre alt geworden. Von ihren Gründern ist längst keiner mehr am Leben. Die Schienen und Schwellen, die Lokomotiven und Wagen von damals sind verbraucht und mehrfach erneuert worden. Aber die Hoffnungen und Entwürfe, die den Bau begleiteten, haben sich über die Erwartungen hinaus erfüllt. Das mit $7^1/_2$ Millionen gegründete Unternehmen wirtschaftet heute mit einem Aktienkapital von 45 Millionen Mark und bildet einen unentbehrlichen Bestandteil des norddeutschen Großschienennetzes, nicht nur als Verbindung zwischen den Hansestädten, sondern auch als Fahrbahn des durchgehenden deutschen und internationalen Verkehrs.

Mit der Eisenbahn nach Büchen wurde zunächst nur der Zugang zu dem preußischen Eisenbahnnetze erreicht. Als im Jahre 1864 die Elbufer bei Lauenburg durch eine Fähre verbunden wurden und Lüneburg eine Eisenbahn erhielt, war auch der Übergang nach dem hannoverschen Eisenbahnnetze eröffnet. An den Kosten der Trajektanstalt und später an denen der Brücke über die Elbe war die Lübeck-Büchener Eisenbahn-Gesellschaft beteiligt. — Die zweite Eisenbahnverbindug, die Lübeck erhielt, war die von Lübeck nach Hamburg

Erst im Jahre 1865 konnte das alte Projekt verwirklicht und die Bahn eröffnet werden. Diese neue Linie der Lübeck-Büchener Eisenbahn-Gesellschaft führte in das eigentliche und wichtigste Interessengebiet der Lübecker Wirtschaft, in den deutschen Westen und die transatlantische Zone. Mit ihr wurde die Brücke zwischen der Nord- und Ostsee geschlagen, zwischen den skandinavischen Ländern und dem westlichen und südlichen Europa. Die Strecke Lübeck—Hamburg ist heute die Hauptstrecke der Gesellschaft. Im Jahre 1878 wurde sie durch ein zweites Gleis erweitert. Der Bau eines dritten Gleises für die Strecke Hamburg—Ahrensburg wurde 1914 geplant, aber durch den Krieg verhindert.— Eine dritte Eisenbahnverbindung wurde von Lübeck nach Travemünde gebaut und im Jahre 1882 eröffnet. Durch sie werden die Bäder der Lübecker Bucht erschlossen, allen voran Travemünde, das aus einem Fischerdorfe am Strome durch gute und schnelle Zugverbindungen zu einem Seebade ersten Ranges erwachsen ist. Inzwischen wurden zwei fremde Bahnen in den Lübecker Bahnhof eingeführt, die Bahn von Lübeck nach Kleinen, die den Eisenbahnweg nach den Ostseeländern vollendet, und die Eutin-Lübecker Eisenbahn, die den Weg nach Kiel und dem nördlichen Schleswig-Holstein aufschließt.

Der folgenden Zeit fehlte es an neuen Unternehmungen. Aber der Strom von Gütern und Menschen, der über die Strecken ging, wurde von Jahr zu Jahr dichter und das Wirtschaftsleben blühte. Dem wachsenden Verkehr wurde das vorhandene Bett zu eng. Er forderte Umbauten und neue Anlagen. Im Jahre 1902 wurde eine Güterbahn eröffnet, die von Wandsbek nach dem neuen Hamburger Güterbahnhofe Rothenburgsort geht, im Jahre 1906 der Personenverkehr in den neuen Hauptbahnhof in Hamburg eingeführt. Aber auch in Lübeck genügten die alten Anlagen den Bedürfnissen des Verkehrs nicht mehr. Ein neuer Güter- und Rangierbahnhof wurde 1907 in Betrieb genommen, ein neuer Personenbahnhof 1908 eröffnet. In demselben Jahre wurden auch die Umbauten auf dem Bahnhofe in Wandsbek beendigt. Travemünde erhielt 1911 einen neuen Strandbahnhof; der Stadtbahnhof wurde in den folgenden Jahren durch ein neues Gebäude ersetzt. Das Streckennetz erfuhr seine letzten Erweiterungen in den Jahren 1902 und 1913 durch den Bau einer Nebenbahn nach Schlutup, dem Sitze der Lübecker Fischindustrie, und von Travemünde-Stadt nach dem Seebade Niendorf (Ostsee). Im Jahre 1916 endlich wurde eine Kleinbahn von Lübeck nach Segeberg eröffnet, deren Betrieb von der Lübeck-Büchener Eisenbahn-Gesellschaft geführt wird. Die Bahnen im Lübecker Hafengebiet und die Industriebahnen an den Traveufern und in Schlutup sind von dem lübeckischen Staate angelegt und werden von der Lübeck-Büchener Eisenbahn-Gesellschaft bedient.

Die Stationen der Entwicklung spiegeln sich in den Veränderungen des Kapitals der Gesellschaft wieder. Dem Bau der Strecke von Lübeck nach Büchen entsprach das Anfangskapital von $2^1/_2$ Millionen Taler. Für den Bau der Strecke Lübeck—Hamburg wurde das Aktienkapital um $3^1/_2$ Millionen Taler auf 6 Millionen Taler erhöht. Dem Bau der Strecke Lübeck-Travemünde diente eine weitere Erhöhung des Aktienkapitals um $2^1/_2$ Millionen Mark auf 20,8 Millionen Mark. 1908 wurden Aktien im Betrage von 4,2 Millionen Mark für Neubauten ausgegeben, vor allem für die neuen Bahnhofsanlagen; damit erhöhte sich das Aktienkapital auf 25 Millionen Mark. Eine Erhöhung von 6 Millionen Mark auf 31 Millionen Mark fand im Jahre 1914 statt, die zu weiteren Bauzwecken dienen sollte. Die letzte Erhöhung um 14 Millionen Mark, die gegen Ende des Jahres 1923 durchgeführt wurde, war zur Abdeckung von Goldkrediten aus der Inflationszeit und für die Beschaffung von Betriebsmitteln bestimmt. Das nunmehr 45 Millionen Papiermark betragende Aktienkapital wurde entsprechend den Vorschriften der Goldbilanzverordnung auf den gleichen Betrag in Gold umgestellt. Ein Teil der Aufwendungen für Bauanlagen und Betriebsmittel wurde nicht durch Vermehrung des Aktienkapitals der Gesellschaft, sondern durch Ausgabe von Vorrechtsanleihen aufgebracht. Auf diese Weise wurde das zweite Hamburger Gleis, der Anteil an der Elbbrücke bei Lauenburg und ein erheblicher Teil der Neuanlagen in Hamburg, Lübeck und Wandsbek bestritten. Drei Vorrechtsanleihen wurden ausgegeben und jeweils mit der folgenden getilgt: die erste im Jahre 1866 mit 700 000 Talern, die zweite im Jahre 1876 mit 12 Millionen Mark und die dritte im Jahre 1902 mit 19,65 Millionen Mark.

Mit kleinen Mitteln wurde der Verkehr im Jahre 1851 eröffnet. 5 Lokomotiven, 13 Personenwagen mit etwa 500 Plätzen, 2 Gepäckwagen und 71 Güter- und Viehwagen standen zur Verfügung und 3 Zugpaare verkehrten täglich zwischen Lübeck und Büchen. Heute besteht das rollende Material aus rund 80 Lokomotiven, 300 Personenwagen mit etwa 16 500 Plätzen, 40 Gepäckwagen und 1 200 Güter- und Viehwagen und im Sommer fahren 64 Zugpaare, darunter 6 D-Zugpaare, im Winter 47 Zugpaare, darunter 4 D-Zugpaare auf den Strecken. Das Streckennetz ist von 47 km auf 161 km angewachsen. Die Zahl der Beamten und Arbeiter, die im Anfange 114 betrug, hat nach dem Kriege zeitweilig das dritte Tausend überschritten und beträgt heute 2 800 Köpfe. Mit 113 000 Nutzkilometer und 1 Million Achskilometer wurde das erste volle Betriebsjahr abgeschlossen; im Jahre 1913 wurden 2,4 Millionen Nutzkilometer und 85 Millionen Achskilometer, im Jahre 1925 1,5 Millionen Nutzkilometer und 61 Millionen

Achskilometer zurückgelegt. Die Zahl der beförderten Personen betrug:

im Jahre	insgesamt	täglich
1852	130 000	350
1865	320 000	900
1875	760 000	2 100
1890	1 300 000	3 600
1900	2 700 000	7 500
1905	4 Millionen	11 000
1913	8,5 Millionen	23 000

Nach einem Rückgange während des Krieges stiegen die Verkehrszahlen bei den billigen Fahrpreisen der Inflationszeit. Die Höchstzahl wurde im Jahre 1922 erreicht mit 12,7 Millionen beförderten Personen insgesamt oder 35 000 täglich. Im Jahre 1925 wurden 9 Millionen Personen insgesamt oder 25 000 Personen täglich befördert.

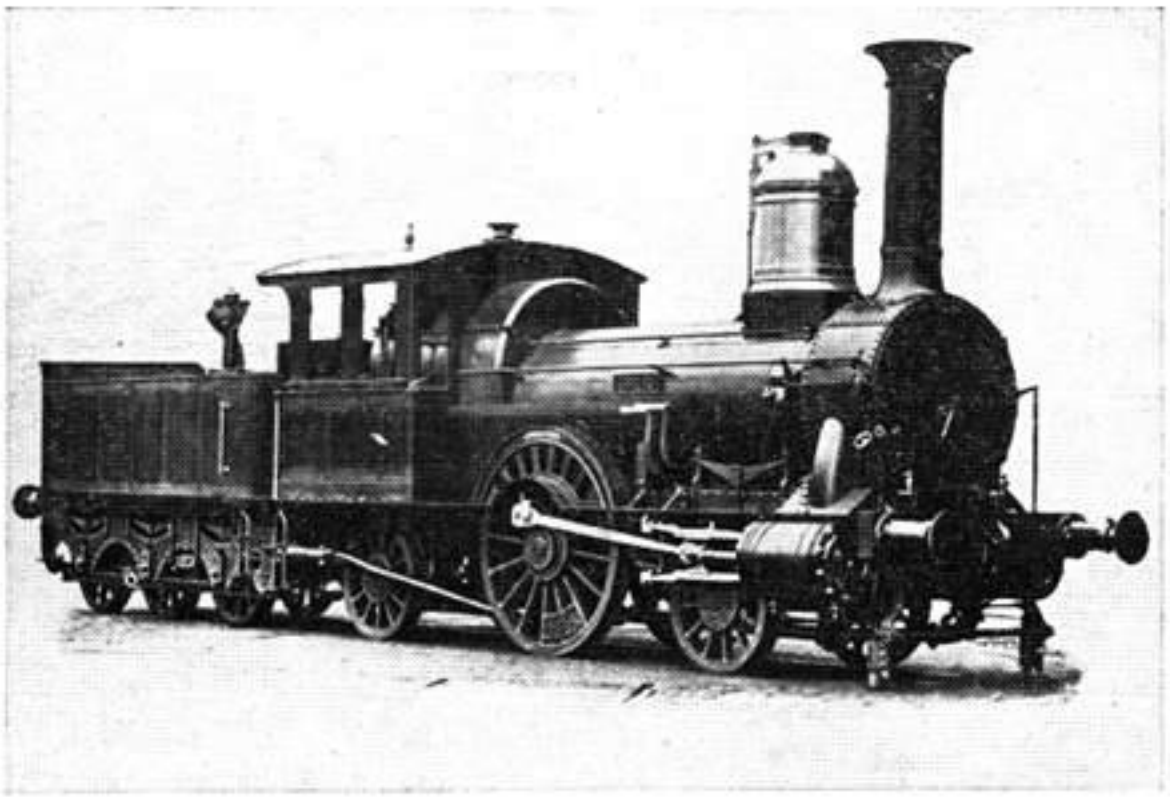
Ähnlich ist die Entwicklung des Güterverkehrs verlaufen. Die Zahl der beförderten Mengen betrug:

im Jahre	insgesamt	täglich
1852	40 000 t	110 t
1865	150 000 t	400 t
1875	440 000 t	1 200 t
1890	880 000 t	2 400 t
1900	1,2 Millionen t	3 300 t
1913	2,1 Millionen t	5 800 t

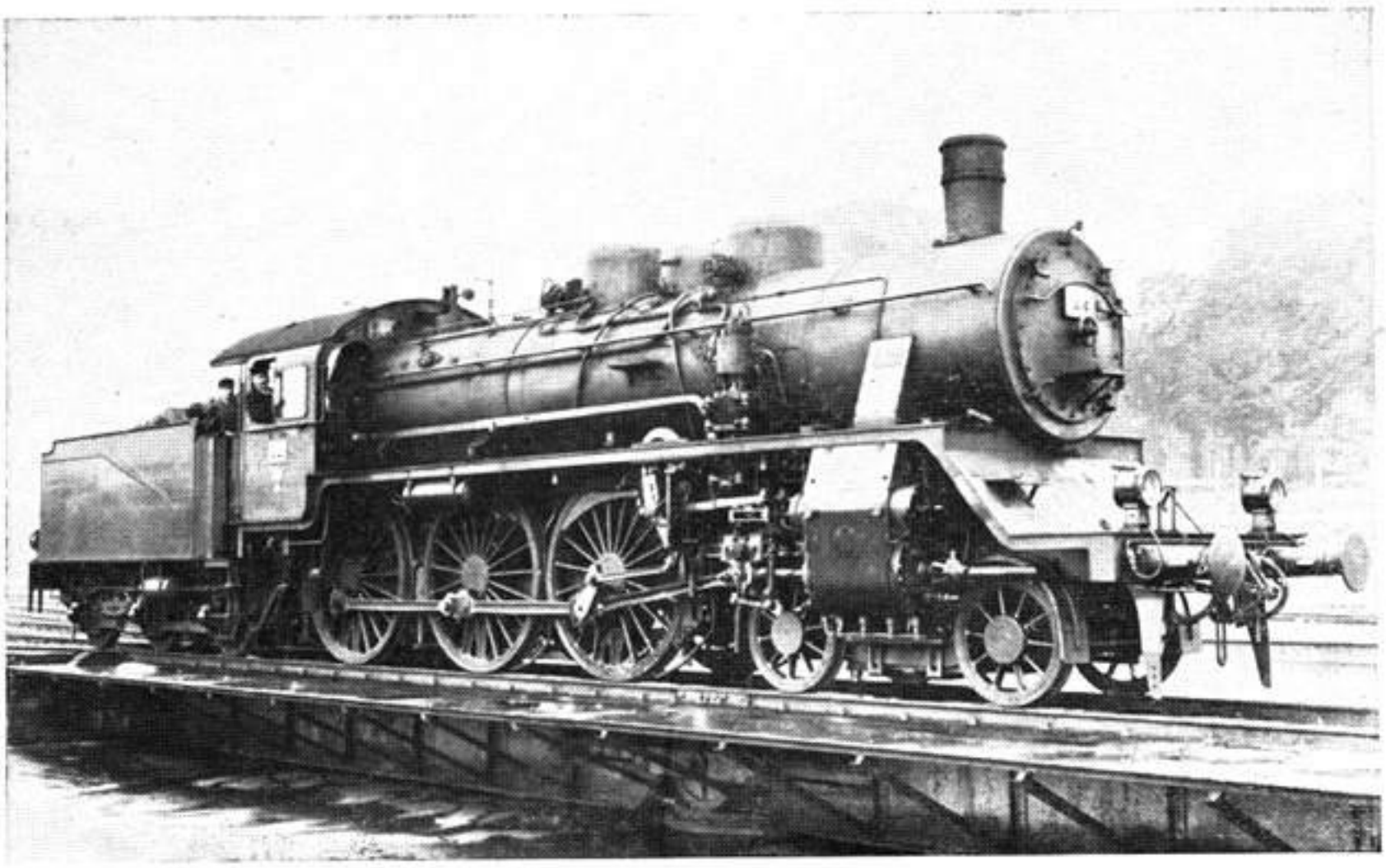
Der Güterverkehr stieg im Kriege infolge der Zufuhren aus den nordischen Ländern, insbesondere durch den Umschlag schwedischer Erze und erreichte seinen Höhepunkt im Jahre 1917 mit 3,1 Millionen t insgesamt oder 8 600 t täglich. Im Jahre 1922 wurden noch 2,6 Millionen t oder 7 200 t täglich befördert. Im Jahre 1925 ist der Verkehr auf 2 Millionen t insgesamt oder 5 500 t täglich zurückgegangen und damit unter dem Stande von 1913 geblieben.

Die Dividende stieg in leichten Schwankungen von 2% im ersten vollen Betriebsjahre im Jahre 1856 auf 3%, 1864 auf $4^1/_2$%, 1874 auf $5^1/_2$%, 1879 auf $6^1/_2$%, 1882 auf 7%, 1906 auf 8% und erreichte ihren Höhepunkt vor dem Kriege mit 9%. In den beiden letztvergangenen Jahren wurden 6% Dividende verteilt.

Überblickt man die 75 Jahre, in denen die Lübeck-Büchener Eisenbahn-Gesellschaft dem Verkehre gedient hat, so sind sie an Widerständen



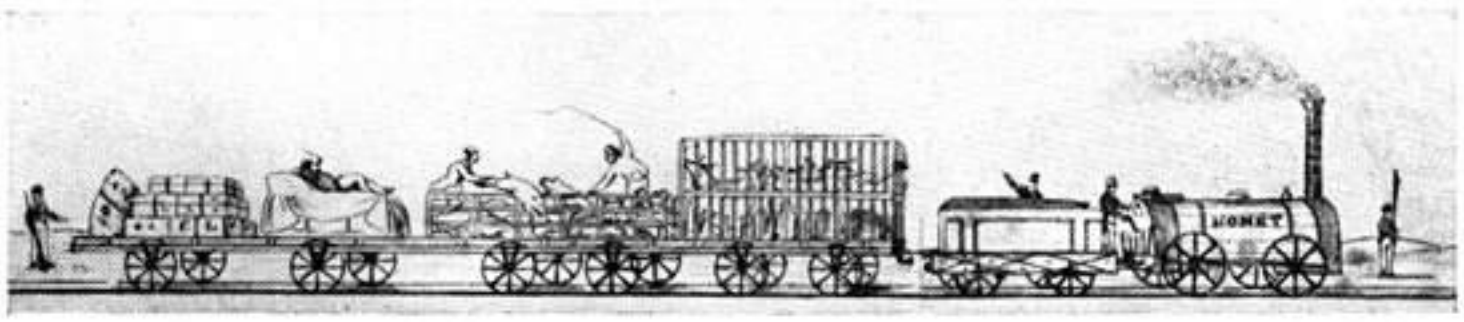
Lokomotive von 1865.
Der Typ ist derselbe wie bei der Eröffnung der Bahn.



Neueste Schnellzuglokomotive der Lübeck-Büchener Eisenbahn.

reich gewesen, und am Anfang wie am Ende der Zeit türmen sich die Schwierigkeiten am höchsten. Im Kampfe mit der dänischen Politik wurde das Unternehmen gegründet. Kriegszeiten und Seuchen brachten schlechte Jahre und hielten die Entwicklung auf. Aber durch alle Hindernisse brach der Verkehr sich Bahn. Bis an den Abgrund führten die Inflationsjahre die deutsche Wirtschaft. Besonders schlimm erging es den Eisenbahnen, weil bei der falschen Tarifpolitik der Reichsbahn die Beförderungspreise dem Währungsstande erst in weiten Abständen folgten. Nur durch ungewöhnliche Maßnahmen konnte im Herbste 1923 die Einstellung des Betriebes verhütet werden. Nach der Stabilisierung der deutschen Mark besserte sich die Lage. Noch ist sie nicht so, daß alle Schwierigkeiten überwunden wären. Die wirtschaftliche Not in Deutschland wirft ihre Schatten auch auf die Entwicklung der Verkehrs. Gerade das laufende Geschäftsjahr läßt erkennen, daß die Krisis noch nicht bestanden ist. Trotzdem berechtigen die Ergebnisse der vergangenen 75 Jahre und das Vertrauen auf die deutsche Arbeitskraft zu der festen Zuversicht, daß die Entwicklung vorwärts führen wird.

Von den vielen Privatbahnen der Gründungszeit im Eisenbahnwesen ist die Lübeck-Büchener Eisenbahn eine der wenigen, die ihre Selbständigkeit behauptet hat. Zwar beherrscht sie nur ein Streckennetz von 161 km. Aber es ist wichtiger Verkehr, der über ihre Gleise geht. Zwischen Nordsee und Ostsee stellt sie die Verbindung her. Die großen Skandinavienzüge nach Dänemark, Norwegen und Schweden rollen über ihre Strecken. Die nordischen Länder, der Lübecker Hafen, der Hamburger Hafen und das westfälisch rheinische Industriegebiet sind die Wirtschaftspole, zwischen denen sie den Verkehr zu vermitteln hat. Mit Dank kann rückblickend festgestellt werden, daß der Betrieb vor größeren Unfällen bewahrt geblieben ist. Mit Anerkennung ist der besonnenen Haltung des Personals zu gedenken, das auch in unruhigen Zeiten der Verwaltung Treue gehalten hat. Die innere Kraft des Unternehmens und die Zuverlässigkeit seiner Mitarbeiter sind die Pfeiler, die auch die künftige Entwicklung tragen.



Bürgermeister Dr. Heinrich Brehmer
der erste Vorsitzende des Ausschusses.

Vorsitzende des Ausschusses

1850—1853 Bürgermeister Dr. Heinrich Brehmer
1853—1855 Senator Dr. Th. Curtius
1855—1857 Advokat Dr. Theodor Behn
1857—1864 Kaufmann H. H. Meeths
1864—1887 Senator G. Friedrich Harms
1887—1891 Senator H. Mann
1891—1893 Senator Dr. H. Klug
1893—1911 Senator Hermann Eschenburg
1911—1920 Senator Ed. Friedr. Wilh. Rabe
seit 1920 Johs. Boye

Dr. Joh. Heinr. Behn
der erste Vorsitzende der Direktion.

Vorsitzende der Direktion

1850—1872 Dr. Joh. Heinr. Behn
1873—1887 Baudirektor Anton Friedr. Benda
1888—1909 Geheimer Regierungsrat Walther Brecht
1909—1924 Generaldirektor Udo von Alvensleben
seit 1925 Generaldirektor Dr. Heinrich Ott

Direktoren

1850—1872 Dr. Joh. Heinr. Behn
1850—1853 Baudirektor Scheffer
1854—1887 Baudirektor Anton Friedr. Benda
1873—1878 Regierungsassessor H. Klotz
1878—1909 Geheimer Regierungsrat Walther Brecht
1888—1906 Geheimer Baurat Hermann Textor
1894—1924 Udo von Alvensleben
1906—1922 Oberingenieur August Butterweck
1906—1921 Betriebsdirektor Carl Christensen
seit 1910 Dr. jur. Heinrich Ott
seit 1922 Baurat Cyrus
seit 1924 Dr. jur. Erwin Wißmann

Halbamtliche Direktoren

1850—1857 Advokat Dr. Krauel
1850—1851 C. H. Suckau
1850—1880 C. A. Behn
1851—1860 Joh. Chr. Klügmann
1858—1868 Advokat Dr. W. Pleßing
1860—1876 Heinrich Behrens
1868—1881 Advokat Dr. A. G. Kulenkamp
1876—1887 H. A. C. Krohn
1880—1891 J. G. Ferd. Dahlberg
1881—1894 Senator Dr. Wilhelm Brehmer
1888—1911 Chr. Aug. Siemßen
1892—1913 G. Ed. Tegtmeyer
seit 1911 Paul Hinckeldeyn