



Lübeck-Büchener-Eisenbahn

Lübeck-Büchener Eisenbahn-Gesellschaft 1850 bis 1937 - Kapitel 1: Die Zeit bis zur Eröffnung Lübeck-Büchen 1851

[Anmerkung der Redaktion: Es handelt sich bei diesem Beitrag um den Nachdruck des ersten Kapitels eines Artikels von Rudolf Keibel in der Beilage zu den Lübischen Blättern Nr. 1 vom 1. Januar 1939]

Am 11. November 1937 wurde durch die zweiten Abendmeldungen des Rundfunks der Öffentlichkeit bekanntgegeben, daß das Reich die Lübeck-Büchener Eisenbahn-Gesellschaft zum 1. Januar 1938 zu übernehmen gedenke. Sieben Wochen später bereits hat die "LBE" zu bestehen aufgehört. Am 31. Dezember 1937 wurde in das Handelsregister des Amtsgerichts Lübeck eingetragen: "Die Firma ist erloschen." Nachdem nun ein volles Jahr in augenscheinlich reibungsloser Fortführung des Gesamtbetriebes vergangen ist, scheint es angemessen, sich in einer Rückschau nochmals Werden, Wirken und Bedeutung der Gesellschaft im Verlaufe von 88 Jahren kurz vor Augen zu führen.

Die Lübeck-Büchener Eisenbahn-Gesellschaft wird in dreifacher Hinsicht eine ganz eigenartige Erscheinung im deutschen Verkehrswesen bleiben. Einmal, weil ihr Zustandekommen und noch mehr die Erreichung des ursprünglich verfolgten Zieles, der unmittelbaren Verbindung von Lübeck und Hamburg, d.h. der beiden seit Jahrhunderten im regsten Handelsverkehr stehenden Häfen an der Landenge zwischen Ostsee und Nordsee, durch einen Schienenstrang, einen ganz ungewöhnlich langen Zeitraum voll allergrößter Hindernisse und Schwierigkeiten in Anspruch genommen hat. Zu zweit, weil das in seinem Umfange begrenzt gebliebene Unternehmen, nachdem es einmal errichtet war, überraschend lange seine Eigenständigkeit als Privatunternehmen hat behaupten können: auch nach Abschluß der großen Eisenbahnverstaatlichungen, die von Preußen im Jahre 1879 eingeleitet wurden und in den Jahren 1903 bis 1905 im wesentlichen ihr Ende fanden, ist die LBE zunächst im Machtbereich der preußisch-hessischen Staatsbahnen und dann auch innerhalb des gesamten deutschen Eisenbahnwesens bis zum Ende des Jahres 1937 die einzige aus der Frühzeit des Eisenbahnwesens stammende Hauptbahn mit wichtigen zwischenstaatlichem Durchgangsverkehr in Privatbesitz geblieben. Zu dritt: die LBE war das einzige selbständige Eisenbahnunternehmen einer Hansestadt - weder in Hamburg noch in Bremen sind Bahnunternehmen gleicher Art entstanden -, und sie ist in ihrem Kern ein hansisches Unternehmen bis zum Ende ihrer Selbständigkeit geblieben. Die durch Gunst und Ungunst der Verhältnisse seit je in besonderem Maße an selbständiges Vorgehen gewöhnte und schon vordem oft auf sich selbst angewiesene einstige Führerin der Hanse hat sich ihre Eingliederung in das seit den dreißiger Jahren des vergangenen Jahrhunderts entstehende deutsche Eisenbahnnetz in hartem Ringen e r k ä m p f e n müssen und dann das endlich Erreichte durch nahezu neun Jahrzehnte in seiner weiteren Entwicklung zum mindesten weitgehend zu beeinflussen vermocht.

Die Geschichte der Entstehung der LBE gibt eine erschütternde Anschauung der nachteiligen Einwirkungen der deutschen Kleinstaaterei und ausländischen Mitbestimmungsrechts auf die Entwicklung Gesamtdeutschlands noch bis zum Ende der sechziger Jahre des 19. Jahrhunderts. Nach den sieben schweren Jahren der



Lübeck-Büchener-Eisenbahn

"Franzosenzeit" von 1806 bis 1813, die das vordem blühende Lübeck völlig zum Verarmen brachten und seine gesamten Handelsbeziehungen lahmgelegt haben, war auf dem Gebiete des Verkehrswesens für Lübeck am wichtigsten neben der Wiederherstellung der früheren Schifffahrtsverbindungen mit den nordischen und anderen Ländern über See die Verbesserung der Verkehrswege über Land im besonderen mit Hamburg. Zunächst wurde in dieser Hinsicht eine Anzahl Kanalpläne zur Wiederverbindung der Trave mit der Alster geprüft, bald aber, hauptsächlich wegen des Mangels an Geld, wieder fallen gelassen; man begnügte sich mit einer Verbesserung des Betriebes auf dem Stecknitz-Kanal, um sich "zu allen Jahreszeiten" eine gute (!) Verbindung mit Hamburg-Altona und auch den an der Elbe gelegenen und über sie zu erreichenden Ländern zu sichern. Daneben wurde die Umwandlung des jahrhundertealten "Königsweges" zwischen Lübeck und Hamburg, der sich infolge völliger Vernachlässigung durch die dänische, im deutschen Herzogtum Holstein zuständige Regierung in einem grauenhaften, in der ganzen Welt berüchtigten Zustande befand, in eine neuzeitliche Chaussee angestrebt. Aber schon dieser Verbesserung widersetzte sich Dänemark aus den **zwei beharrlich verfolgten Leitgedanken** heraus, daß jede Förderung der beiden Hansestädte Lübeck und Hamburg eine Benachteiligung der holsteinischen Städte Kiel und Altona, und ferner jede Förderung des Verkehrs zwischen Lübeck und Hamburg eine Benachteiligung der Schifffahrt durch den Sund, d.h. eine Schmälerung der erheblichen Einnahmen Dänemarks aus dem Sundzoll bedeutete. Erst in den dreißiger Jahren konnte der Umbau des durchaus unköniglichen "Königsweges" erreicht werden, auch nur mit Hilfe von Rußland und Frankreich, die auf diesen zwischenstaatlichen Weg Wert legten, und gegen besondere Zugeständnisse, darunter die Zulassung eines vertragswidrigen hohen Durchgangszolles auf dem holsteinischen Teil der neuen Straße, und erst 1838 war dieser Umbau des Weges zu einer "Chaussee" beendet, - während Kiel und Altona schon seit 1832 durch eine derartige neue Straße verbunden waren. Als nun der Umbau des Königsweges zwar grundsätzlich zugestanden war, seine Ausführung aber noch durchaus im ungewissen lag, während sich in England bereits seit 1825 die Möglichkeit des Baues von Schienenbahnen zeigte, griff in den ersten dreißiger Jahren anscheinend ein junger Lübecker **E m i l M ü l l e r** - Sohn von Nicolaus Hermann Müller, dem Lübeck den Ausbau der Schifffahrtsverbindungen nach dem Norden mit zu verdanken hat - den Gedanken des Baus einer **S c h i e n e n b a h n z w i s c h e n L ü b e c k H a m b u r g** auf, die als **k ü r z e s t e V e r b i n d u n g** dieser Art **z w i s c h e n d e r O s t s e e u n d N o r d s e e** die vollkommenste Erfüllung der Verkehrsbedürfnisse zwischen den beiden Meeren und damit zwischen Westeuropa und Übersee auf der einen und Ost- und Nordeuropa auf der anderen Seite über die Nord- und Ostsee versprach. Hätte dieser Plan allein nach den von ihm berührten deutschen Verlangen sachlich entschieden werden können, dann wäre er, wie die anderen gleichzeitig oder wenig später erfolgten Bahnbauten in Deutschland erweisen, ohne Zweifel sehr bald zur Ausführung gekommen, und die Bahn zwischen Lübeck und Hamburg wäre, wenn nicht die erste deutsche und sogar die erste Eisenbahn auf dem europäischen Festland zum mindesten einer der ersten deutschen Eisenbahnen gewesen, da die erste Bahn in Deutschland zwischen Nürnberg und Fürth erst im Herbst 1835 in Betrieb gekommen ist. Aber infolge von Dänemarks Verhalten mußte ein volles Menschenalter vergehen, bis der Plan verwirklicht wurde.



Lübeck-Büchener-Eisenbahn

Ein greifbares Projekt dieser Bahn lag nach den Darlegungen des Ober-Appellations-Rates Dr. J.F. Hach in einem Werbevortrag von 1834 damals bereits vor. Emil Müller hatte englische Ingenieure für seinen Plan gewonnen, da in Deutschland die Vorzüge dieser neuen Art von Verkehrsmittel mangels praktischer Erfahrungen naturgemäß noch keineswegs überall erkannt waren, ja vielfach noch angezweifelt wurden, und nach Aufnahme des "Nivellements" der Bahn durch diese Ingenieure wurde in London zunächst ein Komitee und dann 1835 eine Gesellschaft zum Bau der Bahn gegründet, für die in Lübeck bis Ende 1835 schon nicht weniger als 40 000 Pfund = 800 000 Mark gezeichnet sein sollen. Der lübsche Senat hat dem Plan, als er feste Gestalt gewann, entgegen späteren Bemängelungen seiner Haltung, augenscheinlich durchaus Verständnis entgegen gebracht, da seine sämtlichen Mitglieder sich zu beachtlichen Aktienzeichnungen verpflichteten. Wenn der Senat dann bei der Weiterverfolgung des Planes größere Zurückhaltung übte, so lag dies an der ihm nicht erwünschten Abhängigkeit der Ausführung des Bahnbaues von der Leitung der Gesellschaft in London, die u.a. bereit war, Dänemark die Erhebung des drückenden Durchgangszolles in Holstein auch auf der neuen Bahn zu gestatten, was der Senat durchaus verwarf. Daher wurde im Sommer 1836 in Lübeck der Plan bearbeitet, eine rein deutsche Gesellschaft für den Bahnbau mit Hilfe von Bankhäusern "von europäischer Bedeutung" zu bilden. Aber b e i d e Pläne scheiterten an Kopenhagens unwandelbarer Ablehnung einer jeden Verkehrsbegünstigung Lübecks und Hamburgs, und die Londoner Gesellschaft löste sich daher 1839 auf. Dänemark - d.h. weniger der König und der Außenminister als die "Eisenbahnkommission" - blieb starr, obwohl ihm von vorneherein zum Ausgleich für die etwa ausfallenden Einnahmen aus dem Sundzoll eine Beteiligung am Reingewinn der Bahn in Aussicht gestellt und auch Altona in den Plan miteinbezogen worden war; ja, die englische Gesellschaft war bereit gewesen, die Bahn von Altona nach Lübeck zu führen mit einer Abzweigung nach Hamburg. Es könnte heute erheitern, wenn es nicht höchst betrüblich bliebe, nachzulesen, wie sich damals alsbald zahlreiche Städte Schleswig-Holsteins, vor allem Altona, Kiel und Flensburg, aber auch Husum, Tönning, Glückstadt und Neustadt, bemühten, durch Erreichung möglichst gerader Querverbindungen zwischen Nord- und Ostsee nördlich der Linie Hamburg-Lübeck "ein neues Zeitalter einer großartigen Handelsblüte heraufzuführen und so die Welthandelsplätze Lübeck und Hamburg zu entthronen".

Schon 1836 hat der Lübeckische Senat auch die Möglichkeit von Bahnverbindungen nach Lüneburg-Hannover und über Wittenburg nach Boizenburg erwogen, um auch mit einer Eisenbahn nach Mittel- und Süddeutschland hin einzudringen. Diese Pläne wurden nach Vereitelung der Verbindung mit Hamburg nachdrücklich weiterverfolgt, insonderheit, nachdem Ende 1841 ein Vertrag über den Bau einer Bahn von Berlin nach Hamburg auf dem rechten Elbufer zustande gekommen war (unter Beteiligung Lübecks als Mitbesitzerin der Lübeck und Hamburg gemeinsam gehörenden Stadt Bergedorf!), der Bau einer Bahn von Lübeck nach B ü c h e n an dieser neuen Strecke Berlin-Hamburg. Durch sie konnte Hamburg wenigstens auf einem Umweg (von etwa 35 km), außerdem aber auch Berlin und bei einer Fortführung der Bahn bis Lüneburg Hannover erreicht werden, so daß Lübeck dadurch doch noch "zu dem bequemsten Ostseehafen für den ganzen Westen und Südwesten von Deutschland und Europa" gemacht werden konnte. Aber auch bei diesem Plan stand Dänemark aus seiner scharfen Einstellung gegen die beiden Hansestädte heraus hemmend im Wege, obgleich auch die Stände des seit 1815 ebenfalls der dänischen Oberhoheit unterstehenden (bisher hannoverschen) Herzogtums Lauenburg den Bahnbau dringend begehrt. Im Sommer 1845 erteilte



Lübeck-Büchener-Eisenbahn

Dänemark endgültig die ablehnende Antwort mit den "berühmt" gewordenen Worten, daß es aus "aus höheren Staatsrücksichten bedenklich" erscheinen müsse, "die Eröffnung neuer [!] Handelswege zu gestatten, die dem Verkehre eine den allgemeinen Handelsinteressen des L a n d e s nachteilige Richtung geben könnte", - eine Einstellung, die u.a. G e i b e l schon 1844 veranlaßte, in dem Gedichte "Lübeck's Bedrängnis" der Empörung darüber Ausdruck zu geben, daß

*"..... Menschenwitz
An alter Größe hähmisch zehret.
..... Der Schwingen Zier
zerpflückt man deinem Aar mit Hadern,
Durchschneidet kleinen Ingrimms dir
Die Straßen, deines Lebens Adern.
O Schmach und Scham! Das Land hindurch
Ist tiefer Fried' in Süd und Norden
Du aber bist wie eine Burg,
Die man umlagert hält, geworden!"*

Es ist das Gedicht, aus dem wir sonst gern die stolzen Worte "Wie steigst, o Lübeck, du herauf in alter Pracht..." uns in die Erinnerung rufen.

Auch der nach dieser Ablehnung notgedrungen aufgenommene Plan einer Verbindung mit Schwerin, um von dort an die neue Strecke von Berlin nach Hamburg zu gelangen, - eine Lübeck von der Mecklenburgischen Regierung gegen Zugeständnisse bezüglich dieser Strecke zugesagte Verbindung - scheiterte Ende 1845 an der Verweigerung der für den Bau notwendigen Anwendung des Enteignungsgesetzes durch den Mecklenburgischen Landtag. So stand Lübeck noch Anfang 1846 in der Tat, wie eine damals von Lübeck veranlaßte E i s e n b a h n k a r t e eindrucksvoll darlegt, das Schicksal bevor, als Mittelpunkt eines Kreises mit einem Durchmesser von etwa 16 meilen - gleich einer "umlagerten Burg" -, rings, von Kiel über Hamburg bis nach Wismar herum, von einer Eisenbahnlinie umringt und selbst von jedem Anschlusse an diese Linie ausgeschlossen zu sein. Höhnisch frohlockte damals - unter vielen anderen! - ein Artikel aus Flensburg in der Augsburg'schen (!) Allgemeinen Zeitung über "die sinkende Stadt Lübeck". Man kann es heute kaum fassen, daß es der Inanspruchnahme Preußens und Österreichs, und hier nicht nur der zuständigen Minister, sondern auch des Fürsten Metternich, des Prinzen von Preußen (späteren Kaisers Wilhelm I.) und, durch Vermittlung von Alexander von Humboldt, des Königs Friedrich Wilhelm IV. höchst persönlich, und dann noch des Deutschen Bundestages sowie der Unterstützung durch Frankreich, England, Rußland und Schweden bedurfte, um endlich den Widerstand Dänemarks gegen Lübeck's Verlangen nach einer die Verbindung "mit dem Inneren von Deutschland herstellenden Schienenwege zwischen der Stadt Lübeck und der Berlin-Hamburger Eisenbahn auf dem kürzesten Wege " zu brechen. Auch die 1846 gerade in Frankfurt tagende G e r m a n i s t e n v e r s a m m l u n g wurde in den Dienst dieser Forderung gestellt, indem sie von Prof. von Duhn-Lübeck und Jakob Grimm veranlaßt wurde, Lübeck zum nächstjährigen Tagungsort zu wählen (mit hierdurch kam also die Germanistenversammlung in Lübeck 1847 zustande!). Nach äußerst langwierigen Verhandlungen zwischen Lübeck und Dänemark, von denen Staatsarchivar Dr. W e h r m a n n in der Zeitschrift des Vereins für Lübeckische Geschichte und Altertumskunde von 1888 ein höchst eindrucksvolles Bild gibt, kam er endlich am 23. Juni 1847 - als die Bahn Berlin - Stetin schon seit vier, die Altona - Kieler Bahn seit drei Jahren,



Lübeck-Büchener-Eisenbahn

die Berlin - Hamburger Bahn seit über einem halben Jahre und die Bahn Hagenow - Schwerin seit fast zwei Monaten im Betriebe waren - zur Unterzeichnung eines Staatsvertrages zwischen Lübeck und Dänemark über die Errichtung einer Eisenbahn von Lübeck nach Büchen. Doch nur gegen das Zugeständnis Lübecks, daß u.a. die dänischen Transitzölle im Lauenburgischen auch für die neue Bahn Geltung haben sollten. Einen weiteren sehr nachteiligen Verzicht hatte Lübeck vorher schon leisten müssen: die Berlin-Hamburger Eisenbahn-Gesellschaft hatte auf Verlangen Dänemarks eine Zweigbahn von Büchen nach Lauenburg zugesagt. Hannover war dem Bau einer Bahn von Lüneburg nach Lauenburg - auf dem uralten Lüneburger Salzwege - nicht abgeneigt, auch weil es dadurch zugleich über Büchen die ihm fehlende Schienenverbindung mit Hamburg erhalten konnte; seine eigene Bahn nach Norden links der Elbe endete in Harburg! In Lübeck hatte man daher in kluger Überlegung in Aussicht genommen, den Bau der ganzen Linie von Lübeck bis nach Lüneburg einer einzigen Gesellschaft zu übertragen und von einer Direktion verwalten zu lassen und zu diesem Zweck womöglich die Zweigbahn von Büchen nach Lauenburg von der Berlin-Hamburger Gesellschaft käuflich zu erwerben. Hierbei war auch schon die Herstellung einer festen Brücke über die Elbe bei Lauenburg ein selbstverständlicher Teil des Plans. Auch dieser großzügige Plan der Vereinheitlichung der Strecke Lübeck - Lüneburg wurde aber von Dänemark unterbunden, da es sich allein für die Strecke Lübeck - Büchen für zuständig erklärte und auch nicht gern Hannover zu den Verhandlungen hinzugezogen sehen mochte. So blieb das hiernach Erreichte in mehrfacher Hinsicht Stückwerk, und zwar im ganzen durch drei Jahrzehnte hindurch. Es bedurfte zunächst fünfzehn Jahre schwerer Arbeit, um den Rest der erstrebten Strecke, von Lauenburg bis Lüneburg zu erreichen, und dann weitere rund fünfzehn Jahre, bis durch die Inbetriebnahme einer festen Brücke über die Elbe zwischen Lauenburg und Hohnstorf im Jahre 1878 etwas Befriedigendes geschaffen wurde.

Eine zweite Erschütterung erfuhr der Lübecker Plan von 1847 unerwartet noch dadurch, daß die dänische Regierung nicht abgeneigt war, den Bau der Bahn von Lübeck nach Büchen der - Altona-Kieler Eisenbahngesellschaft zuzuwenden! Nur zögernd gab sie dem nachdrücklichen Antrag eines schnell in Lübeck, Mölln und Lauenburg gemeinsam gebildeten "Generalkomitees", ihm die Vornahme des Nivelliments der neuen Bahn zu gestatten, ihre Zustimmung. Schon im Frühjahr 1848 lag dann ein vollständiger Bauplan nebst Kostenanschlag vor, nachdem man sich in der wichtigen Frage, ob der Bahnhof in Lübeck auf die nördliche Seite des "Holsteinthors" (von dem damals auch noch das äußere Tor stand!) oder an die "Dankwärtsbrücke" oder gar an das Mühlentor verlegt werden sollte, für den erstgenannten Platz am Holstentor - auf einer "von zwei Häfen eingeschlossenen" Halbinsel - entschieden hatte. Jetzt kam noch eine neue Verzögerung durch die "politischen Umwälzungen", die damals Deutschland bewegten und namentlich die Beschaffung der Geldmittel für den Bau erschwerten (in die Jahre 1848 bis 1850 fielen ja auch die drei schleswig-holsteinischen Kriege gegen Dänemark)! Erst Anfang 1849 gelang es dem lübeckischen Senat, dem jetzt augenscheinlich allein die Sorge für die Geldbeschaffung zufiel, einen Anleihevertrag mit der Preußischen Seehandlung in Berlin über 3,2 Millionen Reichstaler abzuschließen. Ende Oktober 1849 wurde die Erlaubnis zur Eröffnung der Aktienzeichnung erteilt. Am 22. Januar 1850 fand dann in Lübeck die Generalversammlung zur Errichtung der "Lübeck-Büchener Eisenbahn-Gesellschaft" statt. Der lübeckische Staat übernahm von dem Aktienkapital von 2 558 000 Reichstalern, das in 12 790 Aktien zu je 200 Talern geteilt war, 11 377 Aktien (die Aktien konnten aber erst sechs Jahre später ausgegeben werden, weil dann erst die Genehmigung der



Lübeck-Büchener-Eisenbahn

Gesellschafts-Satzung durch den dänischen König erfolgte). Am 11 Februar 1850 begannen die Arbeiten für die Bahn bei Mölln, am 18. Februar die entsprechenden Arbeiten bei Lübeck. Am 15. O k t o b e r 1851 konnte der Schienenweg von Lübeck nach Büchen von einem noch provisorischen Empfangsgebäude aus d e m B e t r i e b ü b e r g e b e n werden, "ein volles Halbjahr früher, als verheißen war". Mit Teilnahme liest man in einem Oktoberheft der Lübeckischen Blätter von 1901 anlässlich der fünfzigsten Wiederkehr jenes in Lübecks Geschichte höchst bedeutungsvollen Tages die Erinnerungen eines Teilnehmers an der Eröffnung der Bahn und an der ersten Fahrt nach Büchen und zurück, die von "heiterem und windstillem Wetter begleitet" war und in Büchen von einem "opulenten kalten Frühstück" unterbrochen wurde. Am frühen Abend fand im Tivoli zu Lübeck ein Festmahl statt, bei dem mit Dank wohl auch der Männer vom Senate gedacht wurde, die sich um das Zustandekommen der Bahn besonders verdient gemacht haben: der Senatoren Dr. H. Brehmer und Dr. Th. Curtius und des Syndikus Dr. Elder.

"Dreimal täglich" fuhr jetzt "der rollende Dampfwagen nach der Schwesterstadt Hamburg."
(!)