



# Lübeck-Büchener-Eisenbahn

## Lübeck-Büchener Eisenbahn-Gesellschaft, 1850 bis 1937 - Kapitel 2: Die Zeit bis zur Eröffnung Lübeck-Hamburg

So war endlich die erstrebte Verbindung mit Hamburg geschaffen, allerdings mit einem Umweg von etwa 35 km und mit der sehr nachteiligen Zugabe der Abhängigkeit von einer anderen und größeren Gesellschaft. Zugleich war auch eine Verbindung mit Berlin und Mitteldeutschland geschaffen, und Lübeck somit aus seiner Abgeschlossenheit innerhalb des deutschen Eisenbahnnetzes und vor allem aus der dänischen Umklammerung herausgelöst. Gleichzeitig mit der Bahn von Lübeck nach Büchen wurde auch die Zweigbahn Büchen - Lauenburg der Berlin-Hamburger Eisenbahngesellschaft eröffnet. Aber hier fehlte noch die für den unmittelbaren Anschluß nach Hannover und Süddeutschland wichtige Verbindung Lauenburg - Lüneburg. Die Lübeck-Büchener Bahn wurde daher in ihrer damaligen Gestalt von Anfang an als ein "Notbehelf", ein "Pis-aller" angesehen, über dem das ursprüngliche Ziel der geraden Verbindung Lübecks mit Hamburg nicht aus dem Auge gelassen werden durfte. Bemerkenswerterweise war ein neuer entsprechender Plan schon sofort nach der Bewilligung des Bahnbaus Lübeck - Büchen aus den Kreisen um die Altona - Kieler Bahn bei der dänischen Regierung vorgelegt worden, da man dort jetzt den Wettbewerb der neuen Verbindung Lübeck - Büchen - Hamburg fürchtete, deren Strecke tatsächlich etwas kürzer geworden ist als die Strecke Altona - Kiel! Von Lübeck aus verfolgte man den ursprünglichen Plan praktisch zunächst nicht weiter sondern man legte das Hauptaugenmerk vorerst auf die Fortführung der Linie Lübeck - Lauenburg bis L ü n e b u r g . Aber wieder waren Dänemarks Haltung und die staatliche Zersplitterung in Deutschland, und außerdem die damals noch bestehende Zersplitterung des deutschen Eisenbahnbesitzes dem Gelingen der Bemühungen hinderlich. Schon im Mai 1850 hatte Lübeck durch Senator Dr. Curtius jene Frage in Hannover wieder aufgegriffen, aber dort bestand wenig Neigung, auf den Plan einzugehen, solange die dänischen Durchgangszölle im Herzogtum Lauenburg den dortigen Bahnverkehr beeinträchtigten. Erst als eine erhebliche Ermäßigung dieser Durchgangszölle durch die von Lübeck sehr geschickt betriebene Verkoppelung dieser Zollfrage mit der alle europäischen Staaten berührenden Forderung der Aufhebung des dänischen Sundzolls erreicht war, nahm 1857 auch Hannover jenen Bauplan wieder auf. Jetzt leistete plötzlich die Berlin - Hamburger Eisenbahn - Gesellschaft passiven Widerstand, da damals bereits der Plan der unmittelbaren Verbindung Lübeck - Hamburg Gestalt gewann, dessen Verwirklichung, namentlich wenn noch eine Bahn von Lübeck nach Kleinen hinzukam, Nachteile für den Verkehr auf der Strecke Berlin - Hamburg befürchten ließ! Nun aber trat, überraschend nach dem bisherigen Verhalten, die dänische Regierung auf die Seite der Lübecker und Lauenburger, da sie nach dem Wegfall der Einnahmen aus dem Sundzoll und der Herabsetzung der Durchgangszölle in Holstein und Lauenburg keinen Anlaß mehr hatte, sich den Eisenbahnwünschen des Herzogtums Lauenburg entgegenzustellen. Doch mußte auch jetzt noch auf die Herstellung einer festen Elbbrücke bei Lauenburg verzichtet und als Ersatz eine "T r a j e k t a n s t a l t" hingenommen werden. Und der endgültige Vertrag zwischen den drei beteiligten Eisenbahnverwaltungen in Hannover, Berlin und Lübeck kam erst im Dezember 1860 zustande, seine volle Gültigkeit erhielt er infolge der notwendigen Befragungen der sechs beteiligten Regierungen von Lübeck, Dänemark, Hannover, Preußen, Mecklenburg und Hamburg erst im April 1862. Die Bahn von Lüneburg nach Hohnstorf mit der anschließenden Fähranlage nach Lauenburg hinüber konnte daher erst



# Lübeck-Büchener-Eisenbahn

am 15. März 1864 eröffnet werden. Und sie stand nicht, wie es ursprünglich gedacht war, unter einer gemeinsamen Verwaltung mit der Bahnstrecke Lübeck - Büchen - Lauenburg in der Hand der Direktion der Lübeck - Büchener Eisenbahn - Gesellschaft, sondern war ein Teil der hannoverschen Staatseisenbahn, dessen Benutzung von Lübeck her nur möglich war über eine Zweigbahn der Berlin - Hamburger Eisenbahn - Gesellschaft.

Von den Kosten der Dampf-Fährranlage zwischen Lauenburg und Hohnstorf hatte die LBE drei Achtel übernommen.

Knapp siebzehn Monate später wurde auch die gerade Verbindung zwischen L ü b e c k u n d H a m b u r g als Strecke der LBE dem Verkehr übergeben. Wie erwähnt, war schon in den Jahren 1848/49 von Altonaer Seite und von seiten der Altona - Kieler Eisenbahn - Gesellschaft der Plan einer Bahn von Altona nach Lübeck aufgegriffen worden, und im Oktober 1849 hat die dänische Regierung auch das "vorläufige Nivelliment des Bahnbaus" bewilligt! Im Juni 1850, als also der Bau der Bahn von Lübeck nach Büchen erst wenige Monate im Gang war, wurde in der Generalversammlung der Altona - Kieler Eisenbahn - Gesellschaft bereits der Antrag auf Errichtung einer "Altona - Lübecker Zweigbahn" (!) gestellt, und von einer zweiten Generalversammlung am 15. August des Jahres wurde dieser Antrag angenommen, allerdings gegen eine erhebliche Minderheit. Vielleicht auch aus diesem Grund ist die Verwirklichung des Planes unterblieben, abgesehen von der damaligen grundsätzlichen Einstellung der dänischen Regierung gegen solchen Bau. In Lübeck wurde der alte Plan der Verbindung mit Hamburg durch das Herzogtum Holstein hindurch erst Mitte der fünfziger Jahre im Zusammenhang mit den Verhandlungen über die Aufhebung des Sundzolls wieder aufgenommen, weil jetzt auch Dänemark ein Interesse an dieser Verbindung haben mußte, um den ihm entgehenden Gewinn aus dem Sundzoll möglichst auch durch stärkere Einnahmen aus den nur ermäßigten Durchgangszöllen auf einem verbesserten Verkehrswege zwischen Lübeck und Hamburg zu ersetzen, während Lübeck nicht zulassen konnte, daß diese Verbindung etwa von der Altona - Kieler Eisenbahn - Gesellschaft hergestellt wurde, in deren Händen sie zum Ruin der Bahn von Lübeck nach Büchen führen konnte. Außerdem durfte auch Lübeck den Bahnbau als einen Ausgleich des Verlustes beanspruchen, den es selbst durch die Aufhebung des Sundzolles insofern erleiden konnte, als die nunmehr freie Fahrt durch den Sund den Verkehr von England und den übrigen westlichen Ländern mit den Handelsplätzen an der Ostsee von dem alten Verkehrswege über Hamburg und Lübeck fort nach dem Sund hin zu ziehen vermochte. Der Bahnbau Lübeck - Hamburg lag jetzt also im dringenden Interesse sowohl von Lübeck wie Dänemark.

Damals planten belgische Kapitalisten eine großzügige unmittelbare Verbindung zwischen Belgien und den drei Hansestädten, d. h. von Antwerpen über Holten, wo Anschlüsse von Amsterdam und Rotterdam aufgenommen werden sollten, nach Bremen, Hamburg und Lübeck oder gar Travemünde, mit Anschluß in Altona auch an die dänischen Eisenbahnen. Falls der Bau einer Eisenbahnbrücke von Harburg nach Hamburg "allzu große Schwierigkeiten darbieten sollte", gedachte man die Bahn von Bremen unmittelbar



# Lübeck-Büchener-Eisenbahn

nach Lüneburg zum Anschluß an die Lübeck-Büchener Eisenbahn zu führen. In Lübeck wartete man den etwaigen Erfolg dieser Bestrebungen nicht ab, sondern ging für die Erreichung der Bahn nach Hamburg selbständig vor, schon um auch die endgültige Anlage der Bahn und ihre Verwaltung allein in der Hand zu haben. Schon im September 1856 gab die dänische Regierung ihre grundsätzliche Zustimmung, und Anfang September 1857 erhielt die LBE die Baukonzession. Die dänische Regierung hatte zunächst noch die sofortige Durchführung der neuen Bahn bis nach Neustadt und vielleicht auch nach Eutin gewünscht. Aber die LBE, die schon Bedenken wegen der Auswirkungen der neuen Strecke auf den Verkehr auf ihrer alten Linie nach Büchen hegen mußte, scheute das in einer Verlängerung der Bahn Hamburg - Lübeck in das wenig bevölkerte ostholsteinische Gebiet hinein liegende Risiko, und die dänische Regierung gab verständnisvoll nach. Doch versprach der lübeckische Senat schriftlich, daß er eine Bahn nach Neustadt tunlichst befördern, auch seine Stellung als Hauptaktionär der LBE verwenden wolle, um sie zustande zu bringen. Neustadt hat dann aber doch noch rund siebzig Jahre auf die unmittelbare Bahnverbindung mit Lübeck warten müssen! --- Wenn dann der Staatsvertrag zwischen Dänemark, Lübeck und Hamburg über die Verbindung Lübeck - Hamburg erst im Juni 1858 zustande kam, so lag dies zum Teil wohl daran, daß jetzt Hamburg zunächst weniger Eifer für die Durchführung des Planes zeigte: es wollte auf Wünsche Dänemarks nach Erleichterungen für den Warendurchgang durch Hamburg nicht eingehen und hielt außerdem die von ihm angestrebte Verbindungsbahn zwischen der Berlin - Hamburger und der Altona - Kieler Bahn von seinem Standpunkt aus für notwendiger als die neue Verbindung mit Lübeck, so daß es sich auf diese erst einlassen wollte, nachdem die Verbindungsbahn gesichert war. Hamburg beteiligte sich dann an dem neuen Bauunternehmen als Aktionär der LBE mit dem Preise für abzutretendes Staatsgelände in Höhe von einer viertel Millionen Reichstalern, von denen aber Lübeck gleich wieder einen Teil als Entgelt für die Abtretung seiner Rechte auf die "beiderstädtische" Stadt Bergedorf übernahm. Am 30. Juli 1858 beschloß dann die Generalversammlung der LBE einstimmig den Bau "einer von der Lübeck-Büchener Bahn abzweigenden [!] von Lübeck über Oldesloe und Wandsbek nach Hamburg führenden Eisenbahn". Wieder übernahm der Staat Lübeck den größten Teil der neu ausgegebenen Aktien, so daß er der Hauptaktionär der Gesellschaft blieb. Die Erteilung der endgültigen Bauerlaubnis durch die beteiligten drei Staaten wurde jetzt wieder durch die Umständlichkeiten der Festlegung der endgültigen Baupläne und durch Schwierigkeiten bezüglich der Anpassung des Bahnverkehrs an das dänische Zollsystem verzögert. Hinsichtlich des zweiten Punktes nahm Dänemark den Vorschlag der Direktion der LBE an, "die ganze Bahn gwissermaßen als ein Zollauslandsgebiet anzusehen" und demgemäß alle Bahnhöfe einzufrieden und mit dänischen Revisionslokalen zu versehen (so daß schon damals eine Art Bahnsteigsperre in Aussicht genommen wurde!). Der hierauf bezügliche Vertrag kam aber erst im Juli 1862 zustande.

Im März 1863 begannen die Bauarbeiten, die durch den schweren Tonboden und den quelligen und moorigen Untergrund des Geländes erschwert wurden, und in den ersten Tagen des August 1865 wurde der neue Schienenweg von Lübeck nach Hamburg eröffnet: am 1. August für den Personenverkehr, am 8. August für den Güterverkehr, - ein Menschenalter, nachdem der erste Plan für diesen "naturgemäßeften Verkehrsweg" zwischen Ost- und Nordsee zur Erörterung gestellt war, und - neun Monate, nachdem der König von Dänemark allen seinen Rechten auf die Herzogtümer Schleswig, Holstein und Lauenburg, die Lübeck in diesem Menschenalter nicht wieder auszugleichende Einbußen an seinen Lebensrecht gebracht hatten, "zugunsten des



# Lübeck-Büchener-Eisenbahn

Kaisers von Österreich und des Königs von Preußen" entsagt hatte! Vielleicht, um bewußt die Tatsache zu betonen, daß dieser Verkehrsweg Lübeck "gegen Recht und Billigkeit bisher verschlossen stand" - so faßte es damals ein kurzer Bericht in den Lübeckischen Blättern auf -, fand die Eröffnung dieser zweiten, weit wichtigeren Strecke der LBE, im Gegensatz zum festlichen Begehen der Aufnahme des Betriebes der Gesellschaft im Jahre 1851, "ohne alle Feierlichkeiten" statt.