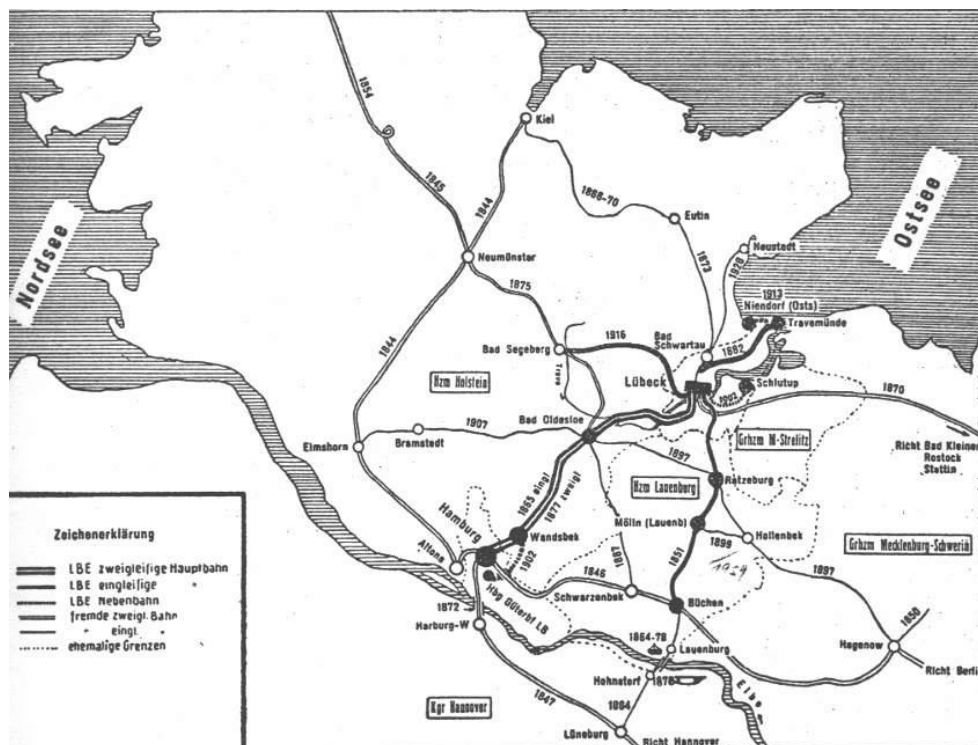




# Lübeck-Büchener-Eisenbahn

## Lübeck-Büchener Eisenbahn-Gesellschaft, 1850 bis 1937 - Kapitel 3: Die Zeit bis zur Eröffnung des neuen Lübecker Bahnhofes 1908

Das zäh erstrebte Ziel war erreicht, Lübeck und die LBE konnten sich endlich auf einer ausschließlich im eigenen Besitz befindlichen Bahnstrecke die für die vielseitigen Verkehrsbeziehungen mit und über Hamburg notwendigen Anordnungen völlig nach eigenem Ermessen und nach rein sachlichen Gesichtspunkten treffen. In Hamburg wurde die neue Strecke auch gleich für den Güterverkehr an die Berlin-Hamburger Bahn und im folgenden Jahr dann über diese auch an die neue Hamburger Hafenbahn und die Hamburg-Altonauer Verbindungsbahn angeschlossen. Jetzt wäre es berechtigt und vielleicht auch angebracht gewesen, den Namen der Gesellschaft in "Lübeck-Hamburger Eisenbahn-Gesellschaft" zu ändern, wie es damals mit der zutreffenden Begründung vorgeschlagen wurde, daß die Strecke von Lübeck nach Büchen "in aller Zukunft nur einen Anhängsel der Lübeck-Hamburger Bahn bilden" würde. Aber die Anregung wurde nicht befolgt. Vielleicht aus Traditionsgefühl oder aus Dankbarkeit gegen die Männer, die das Entstehen des Unternehmens ermöglicht hatten, wurde die ursprünglich bescheidenere Benennung beibehalten. Trotzdem ist die "LBE" in weitesten Kreisen Deutschlands und in den Eisenbahnerkreisen der ganzen Welt in ihrer wirklichen Bedeutung schnell bekannt geworden, weil sie nach sachkundigenm Urteil sowohl verkehrlich wie auch technisch stets auf der Höhe und vielfach wegweisend gewesen ist.



Das Streckennetz der LBE war mit der Eröffnung der Linie Lübeck - Hamburg in den Hauptsträngen vollendet. Ausdehnungen erfolgten im wesentlichen



# Lübeck-Büchener-Eisenbahn

nur noch durch den Bau der Nebenbahn nach Travemünde, die mit umständlicher Linienführung über nur Lübsches Staatsgebiet im Sommer 1882 eröffnet, 1898 zum Strande durchgeführt, von 1900 an als Vollbahn betrieben und 1913 noch bis Niendorf a. d. O. weitergeführt wurde, und durch den Bau der Nebenbahn nach Schlutup im Jahre 1902, die zunächst auch den Personenverkehr, bald aber nur noch dem Güterverkehr diente. Auch diese beiden Bahnbauten haben ihre zum Teil phantastisch anmutende, mindestens bis zur Mitte der sechziger Jahre des vergangenen Jahrhunderts zurückreichende Geschichte. - Die seinerzeit erstrebte Ausdehnung des Streckennetzes bis nach Lüneburg scheiterte, wie dargelegt, an der ablehnenden Haltung Dänemarks; die bei der Planung der Strecke Lübeck - Hamburg von Dänemark gewünschte Ausdehnung bis Neustadt und möglichst auch bis Eutin wurde von der Gesellschaft selbst nicht für tragbar gehalten. Als dann nach Loslösung Holsteins von Dänemark Ende 1864 die Verbindung Lübecks mit Eutin ernstlich betrieben wurde, ging man auch hier ganz selbstverständlich von dem Gedanken aus, daß die LBE den Bau und Betrieb der Bahn übernehmen würde. Aber die Schwierigkeit der Geldbeschaffung für diesen Bau, für die Preußen, obwohl es auf die Verbindung drang, jede Beteiligung ablehnte, so daß nur mit Hilfe eines Konsortiums von Frankfurter und Berliner Bankhäusern zu sichern war, machte es dann notwendig, für diese "Bahn von kaum 4 1/2 Meilen Länge eine eigene Gesellschaft" zu gründen. Die Beteiligung Lübecks beschränkte sich auf eine bedingte Zinsgarantie des lübeckischen Senats. Für den Bau der wichtigen Verbindungsstrecke von Lübeck nach Kleinene, die dort den Anschluß an das mecklenburgische Netz und dadurch auch eine ununterbrochene Verbindung zwischen Hamburg und Stettin schaffen sollte und nach der grundsätzlichen Bewilligung der Bahn Lübeck -Hamburg 1857 auch in Mecklenburg betrieben wurde, wurde 1865 auf Veranlassung englischer Kapitalisten eine Aktiengesellschaft in Lübeck gegründet. Es ist nicht ausgeschlossen, daß die LBE auch hier geneigt war, den Bau und Betrieb der Bahn zu übernehmen. Nach dem Zusammenbruch des beteiligten englischen Bankhauses entschied sich aber der Großherzog von Mecklenburg-Schwerin, die Bahn selbst zu bauen, und die Beteiligung der LBE beschränkte sich, abgesehen von der Erlaubnis der Mitbenutzung des Bahnhofs Lübeck, auf eine Zinsgarantie für die Bahn, die aber niemals in Anspruch genommen wurde. Die Bahn von Lübeck nach Segeberg schließlich, die ursprünglich als Vollbahn geplant war und als solche wohl von der LBE als eine wirkliche "Zweigbahn" gebaut worden wäre, wurde schließlich nur als Kleinbahn einer besonderen Gesellschaft genehmigt und von der LBE dann gebaut und (Nach der Eröffnung im Jahre 1916) betrieben. Erst in den letzten Jahren des Bestehens der LBE ging die qualifizierte Aktienmehrheit der Lübeck-Segeberger Eisenbahn-Aktien-Gesellschaft in den Besitz der LBE über, doch blieb die Lübeck-Segeberger Bahngesellschaft bestehen. So umfaßte denn das eigentliche Streckennetz der Gesellschaft, das ursprünglich etwas über 47 km und nach dem Bau der Strecke Lübeck - Hamburg rund 110 km zählte, nach Vollendung der Nebenbahn von Travemünde nach Niendorf a. O. im Jahre 1913 einschließlich von Erweiterungen, die durch Umgestaltung der Anlagen und hierbei u.a. der Bau einer neuen Güterbahn von Wandsbek nach Hamburg Rothenburgsort erfolgt sind, im ganzen rund 161 km (statt - möglicherweise 300 bis 350 km), von denen aber nur 60 km, d.h. noch nicht zwei Fünftel auf lübeckischem Staatsgebiet lagen. Die Zahl der Stationen an dem Gesamtnetz ist von anfänglich 7 und seit 1865 13 auf schließlich 28 gestiegen.



# Lübeck-Büchener-Eisenbahn

Aber die Anlagen der Gesellschaft in und an diesem Streckennetze und die Betriebsmittel haben im Laufe der Jahrzehnte umfassende Ergänzungen und Vervollkommnungen erfahren, sowohl infolge der ungeahnten technischen Fortschritte, die in diesem langen Zeitraum erzielt worden sind (wurde doch bei Beginn des Bahnbetriebs u.a. noch mit optischen Telegraphen gearbeitet, deren "Aufrichtung" an der Bahn im ersten Januarheft der Lübeckischen Blätter 1852 besonders vermerkt wird), wie im Zusammenhang mit der nach 1870 schnell einsetzenden allgemeinen Zunahme des Verkehrs zu Lande und zu Wasser (Ausbau der Hafenbahnanlagen!) und durch die allmähliche Verknüpfung fremder Bahnlinien mit dem Netz der Gesellschaft. In den Bahnhof Lübeck wurden eingeführt 1870 die Linie Lübeck-Kleinen (die nun endlich die durchgehende Verbindung Hamburg-Stettin schuf - gerade auch noch rechtzeitig vor dem Ausbruch des deutsch-französischen Krieges!) und 1873 die neue Linie Lübeck - Eutin (die endlich eine durchgehende Verbindung Lübecks mit Kiel und eine unmittelbare Verbindung Berlin - Kiel über Lübeck, wenn auch zunächst noch über Büchen, brachte), - später dann in den neuen Bahnhof 1916 die Kleinbahn Lübeck - Segeberg und 1928 die Nebenbahn (Schwartau -) Neustadt i.H. Der Bahnhof Oldesloe nahm auf 1875 die neue Bahn von Neumünster her, 1887 deren Fortsetzung nach Schwarzenbek, 1897 die Bahn nach Ratzeburg - Hagenow, 1907 die Bahn nach Barmstedt - Elmshorn (seitdem treffen in Oldesloe sechs Strecken zusammen!), der Bahnhof Ratzeburg 1897 die Bahn von Oldesloe nach Hagenow, Mölln 1899 die Nebenbahn nach Hollenbek. In Hamburg wurde bereits 1874 für den Güterverkehr die Verbindung mit der in diesem Jahr eröffneten Bahn von Venlo nach Hamburg (dem tatsächlichen Ergebnis der oben erwähnten belgischen Planung von 1856) vollzogen, wieder über die Berlin-Hamburger Eisenbahn. Auf der Strecke von Ahrensburg bis Hamburg entwickelte sich seit 1888 allmählich der Hamburger Vorortverkehr, in (Alt-)Rahlstedt, das infogedessen 1893 zu einem "Vollbahnhof" (mit vollen Abfertigungsbefugnissen) ausgestattet wurde, erfolgte 1904 eine Verbindung mit der Hamburger elektrischen Vollbahn nach den Hamburger Walddörfern, in Ratzeburg schon 1903 eine Verbindung mit der Kleinbahn nach der Stadt Ratzeburg, die später bis Thurow durchgeführt wurde (vor einigen Jahren durch einen Kraftwagenbetrieb ersetzt). In den beiden letztgenannten Fällen leistete die Gesellschaft Zuschüsse zu den Bauten. Im Jahre 1900 übernahm die Gesellschaft außerdem den Betrieb auf den vom lübeckischen Staat im Zusammenhang mit dem Bau des Elbe-Lübeck-Kanals erweiterten Hafens- und Industriegleisen, 1907 auch den Betrieb auf der vom statt erbauten 5 km langen "Uferbahn" von Dänischburg aus längs der Trave nach dem Hochofenwerk Lübeck. Diese Verkehrssteigerungen bedingten zahlreiche Bahnhofserweiterungen, den Neubau von Verschiebebahnhöfen, die Errichtung und später Vergrößerung der einem Staatsbahn-Ausbesserungswerk entsprechenden Hauptwerkstatt bei Genin. Schon 1877 erfolgte ferner der zweigleisige Ausbau der Strecke Lübeck - Hamburg (Während die Strecken Lübeck - Büchen und Lübeck - Travemünde eingleisig blieben; der zweigleisige Ausbau der Strecke nach Travemünde und ebenso der Bau eines dritten Gleises zwischen Ahrensburg wurden durch den Weltkrieg verhindert). 1876/78 wurde in Gemeinschaft mit der Hannoverschen Staatsbahn und der Berlin - Hamburger Eisenbahn - Gesellschaft die feste Brücke über die Elbe bei Lauenburg errichtet, 1897 bis 1900 erfolgte der Bau dreier Brücken über den Elbe-Lübeck-Kanal (vor der Geniner Straße in Lübeck, bei Grambeck und bei Genin) u.s.f.



# Lübeck-Büchener-Eisenbahn

Den Höhepunkt dieser Entwicklung bildete vor dem Weltkriege die völlige Umgestaltung der Bahnhofsanlagen in Lübeck, Hamburg und Wandsbek in den Jahren 1900 bis 1908, die sämtlich, wenn nicht "in erster Linie", wie damals gelegentlich erklärt wurde, so zum mindesten "nicht zuletzt" auch durch die unerträglichen Straßenkreuzungen in Schienenhöhe in den drei Städten mitveranlaßt worden ist. Im Bereich von Hamburg wurde schon im Oktober 1902 der vorhin erwähnte neue Verschiebebahnhof bei Rothenbughsort in Betrieb genommen, der durch eine eingleisige Güterbahn in Wandsbek an die Strecke Lübeck - Hamburg angeschlossen ist, und am 5. Dezember 1906 dann die Einführung der Strecke Lübeck - Hamburg in den neuen (heutigen) Hamburger Haupt-Personenbahnhof vollzogen. In Wandsbek wurde der umgebaute Güterbahnhof 1907, der umgebaute Personenbahnhof 1908 in Betrieb genommen. Am gewichtigsten waren die Umgestaltungen in Lübeck, wo ihre Vorgeschichte auch wieder einem Romane aus der "Großväterstadt" entnommen sein könnte.

Der Bahnhof am Holstentor erwies sich schon zeitig als räumlich beengt, und die Kreuzung der Bahn mit der "Torstraße" aus der Stadt nach der Vorstadt St. Lorenz bei dem schnell anwachsenden Straßenverkehr bald als größtes Verkehrshindernis. Diese Niveaure Kreuzung wurde schon gleich nach der Eröffnung der Bahn nach Büchen, zur Zeit als noch (bis 1864) die Torsperre bestand, von allen denen als Ärgernis empfunden, die abends von St. Lorenz her "bloß deshalb nicht rechtzeitig ans Tor" kamen, "weil ihnen wegen des ankommenden Zuges der Weg versperrt wurde", und die nun am Tore Sperrgeld zahlen mußten! Raummangel am Bahnhof zeigte sich dann schon nach der Aufnahme Lübecks in den deutschen Zollverein infolge der Verlegung der Zollkontrolle nach dem Bahnhof. Als dann der Verkehr erheblich anstieg, wirkte hemmend, daß der Bahnhof nur drei Gleise nach Süden und nur eins nach Norden besaß bei engen Bahnhofseinfahrten, daß ferner die Bahnsteige nur eine geringe Breite und nur zum Teil einen schienenfreien Zugang hatten, und daß endlich der Güterschuppen für den Eisenbahnbetrieb ungünstig lag und gleichfalls im Umfang beschränkt war. Vor allem die geringe Gleiszahl erschwerte immer mehr die Aufnahme weiteren Verkehrs in den Bahnhof und ließ anscheinend schon 1897 Bedenken gegen den Betrieb der Strecke nach Travemünde als Vollbahn aufkommen, was angesichts der damaligen Anregung Kaiser Wilhelms II., in der Lübecker Bucht internationale Regatten zu veranstalten, sehr unerfreulich war. Im Frühjahr 1900 hat sich diese Vervollkommnung des Betriebs auf der Travemünder Strecke dann anscheinend doch noch ermöglichen lassen.

Die Bevölkerung empfand am lästigsten naturgemäß die dauernde Verkehrsstörung durch die gleiche Höhenlage von "Torstraße" und Schienenweg. Schon im Anfang der achtziger Jahre hat man laut späterer Erklärung des Senators Dr. H. Th. Behn das Bedürfnis nach einem Umbau des Bahnhofs "vollständig erkannt" und in allen betroffenen Kreisen die zweckmäßigsten Mittel zur Abhilfe erörtert. Wenn es dann doch zwei volle Jahrzehnte gedauert hat, bis diese Abhilfe endlich greifbare Gestalt gewann, dann lag dies augenscheinlich daran, daß man es zunächst als ganz selbstverständlich ansah, den Bahnhof an seinem Platze zu belassen oder höchstens in seiner Nähe zur Dankwartsbrücke hin "auf die Wälle" zu verlegen, und daß ferner der Umbau eng mit den Hafenanlagen der Stadt zusammenhing, deren Gestaltung wieder von den damals schon bald aufgenommenen Plänen zum Bau des Elbe-Lübeck-Kanals beeinflusst wurde. Von





# Lübeck-Büchener-Eisenbahn

dem ersten Gesichtspunkt aus wurden drei Pläne spruchreif: die Überführung der Straße über die Bahn, ihre Unterführung unter der Bahn hinweg, und die Höherlegung der Bahn mit gleichzeitiger Unterführung der Straße. Von diesen Plänen fand schon zeitig der erste, bereits Ende 1883 von Ingenieur **V e r i n g** vorgelegte, in der heute phantastisch anmutenden Form eines "Viaduktes" von der Holstenstraße "in der Nähe der Petrikirche" bis zur "südwestlichen Seite der sog. Puppenbrücke". den meisten Anklang, zumal seine Ausführung am wenigsten kostspielig erschien, und dies "Bergstraßen-Projekt", wie es spöttisch bezeichnet wurde (was sollte bei ihm aus dem noch stehenden inneren Holstentor werden?), ist zum mindesten im Grundgedanken lange Zeit auch von der Direktion der LBE verfolgt und anscheinend auch vom **R e i c h s b a h n a m t** in Berlin **g e b i l l i g t** worden. Es konnte aber einem "Sturm des Widerstandes" aus der Bevölkerung nicht standhalten. Inzwischen wurde zur Milderung der Übelstände an der Straßen- und Bahnkreuzung 1888 wenigstens "an der südlichen Seite des Trottoirs" ein **T u n n e l** von 2 1/4 m Höhe mit 18 Granitstufen auf jeder Seite von Staat und Eisenbahngesellschaft gemeinsam hergestellt. Im Herbst 1894 wurde dann im St.-Lorenz-Verein zum erstenmal die **V e r l e g u n g d e s B a h n h o f s n a c h d e n R e t t e i c h w i e s e n** in der Gegend des Schützenhofes angeregt, und dieser Gedanke, seit November 1895 allgemein erörtert (andere schlugen nun gleich die Verlegung nach dem Marlifeld oder der Kahlhorst vor!), fand nach anfänglichen Zweifeln auch bei der Direktion der Gesellschaft und beim Senat Zustimmung und wurde vbeschleunigt geprüft. Er hatte den großen Vorzug vor allen anderen Plänen, daß das in Betracht kommende Gelände doch nur rund 500 m von den bisherigen Bahnanlagen entfernt war, daß seine Weiträumigkeit eine großzügige Planung der neuen Anlagen gestattete (dies war dem Lübecker Industrie-Verein, der sogleich zustimmte, besonders wertvoll), daß die notwendigen Bauarbeiten ohne jede Beeinträchtigung des laufenden Bahnbetriebes erfolgen konnten, und daß schließlich auch die schönen Wallanlagen nicht angetastet zu werden brauchten, ein Schatz Lübecks, den man auch um der vielen Rentner willen, die Lübeck als Wohnsitz bevorzugten, pflegen mußte. Die Einbuße, die die Wälle inzwischen durch den bau des Elbe-Lübeck-Kanals erlitten, wurde bereits schmerzlich empfunden.

Im Sommer 1897 war die Verlegung des Bahnhofes nach den Rethteichwiesen anscheinend grundsätzlich gesichert. Jetzt erhob sich plötzlich noch die uns heute überraschende Frage, ob man einen **K o p f b a h n h o f** oder einen **D u r c h g a n g s b a h n h o f** errichten solle. Sie wurde keineswegs sofort zugunsten des heute selbstverständlich erscheinenden Durchgangsbahnhofs entschieden; auch der Lübecker Industrie-Verein hat anscheinend einen Kopfbahnhof zunächst noch für zweckmäßiger gehalten. Im Herbst 1899 war endlich "in allen wesentlichen Punkten" eine Verständigung zwischen der Eisenbahnkommission des Senats und der LBE erreicht, so daß Senat und Bürgerschaft Ende November die übliche Geheimkommission zur endgültigen Behandlung der Angelegenheit von seiten des Staates aus einsetzen konnten. Im Frühjahr 1901 kamen die erforderlichen Verhandlungen zwischen der Eisenbahnkommission, der LBE, der Großherzoglich Mecklenburgischen Eisenbahndirektion Schwerin und der Eutin-Lübecker Eisenbahn-Gesellschaft, um deren Einigung sich Senator Dr. Klug sehr verdient gemacht hat, zum Abschluß. Am 1. und 2. Mai wurden fünf umfangreiche Verträge unterzeichnet. Am 20. Mai sollte nunmehr die Generalversammlung der LBE die entsprechenden Beschlüsse genehmigen: da geschah das Unglaubliche, daß sich



# Lübeck-Büchener-Eisenbahn

infolge Widerspruchs von Hamburger Aktionären unter Leitung eines jüdischen Bankiers (dessen Sohn in der Lübeckischen Bürgerschaft des Zwischenreichs eine höchst unrühmliche Rolle gespielt hat) keine Dreiviertelmehrheit für den Antrag der Direktion ergab, so daß eine neue Generalversammlung auf den 28. Oktober berufen werden mußte! Diese nahm, nachdem die Direktion in der Zwischenzeit nochmals ein Projekt für den Bau des Bahnhofs "in den Wallanlagen und den Travewiesen" ausgearbeitet hatte, daß sich jedoch als "sehr minderwertig erwies" (!), den ersten Antrag der Direktion nahezu einstimmig (mit 21 147 von 22 923 vertretenen Aktien = über 92 v.H) an. Am 18. November erfolgte die Zustimmung der Lübecker Bürgerschaft. Die Kosten der gesamten Neubauten wurden auf 9,6 Millionen Mark veranschlagt. Die umfassenden Erdarbeiten konnten nach einmaliger Durcharbeitung der Pläne und der erst im März 1902 möglichen Erlangung des Enteignungsrechtes endlich im März 1903 beginnen. Die von Lübeck nach Büchen, nach Mecklenburg und nach Schlutup führenden Strecken wurden durch die Neugestaltung der Anlagen um mehr als 2 km verlängert, die Länge der Strecken nach Hamburg, Travemünde und Eutin blieben im wesentlichen unverändert.

Am 11. März 1907 konnte der neue Güter- und Verschiebebahnhof in Lübeck in Betrieb genommen werden, am 1. Mai 1908 folgte die **E r ö f n u n g d e s n e u e n P e r s o n e n b a h n h o f s**, der Eilgutabfertigung und der neuen, nunmehr zweigleisigen Strecke von Lübeck nach Schwartau. Dieses für Lübeck höchst bedeutsamen Ereignisses gedachten die lübeckischen Blätter damals nur, zwei Tage später, in einer kurzen "lokalen Notiz", in der an die Mitteilung der Eröffnung die Feststellung geknüpft wurde, daß sich der "Verkehr auf dem neuen Bahnhof ... bislang ohne jese Schwierigkeit glatt abgewickelt" habe, "ein Zeichen, wie vorzüglich alles vorbereitet ist". Das dritte Dezemberheft von 1908 brachte dann ein Würdigung der neuen Bahnhofsanlagen "vom verkehrstechnischen Standpunkt aus" von (Eisenbahndirektor) Chr(istensen). Seine Erklärung, daß aus der Verzögerung des Bahnhofneubaus durch 25 Jahre, ganz abgesehen von der "Fülle technischer Neuerungen", die dieser Zeitraum gebracht hätte, Lübeck doch "ein großer Vorteil ... erwachsen" sei, da es sich nunmehr "eines den **A n f r d e r u n g e n d e s V e r k e h r s j e t z t u n d i n a b s e h b a r e r Z e i t g e n ü g e n d e n B a h n h o f s** erfreuen" dürfe, hat sich als eine berechtigte Voraussage erwiesen. Die Lübecker Anlagen von 1908 sind auch heute, nach Ablauf von drei Jahrzehnten, den stärksten Verkehrsansprüchen gewachsen.

Das Gegenstück zu dieser großartigen Bauleistung von 1903 bis 1908 in der Zeit nach dem Weltkriege bildet der **S i e b e n j a h r e s p l a n** vom Jahre 1934, der nach dem zweiten Niederbruch der deutschen Wirtschaft nach dem Kriege in den Jahren 1930 bis 1933 die Wiederherstellung und Fortentwicklung der Bahnanlagen und der Fahrzeuge der LBE für einen Gesamtbetrag von 14 Millionen Reichsmark vorsah. Er hatte keine romanartige Vorgeschichte, sondern kam in wenigen arbeitsreichen Monaten innerhalb der Verwaltung der LBE zustande. Von dem Gesamtprogramm konnte nur das grundlegende und umfangreichste der drei ersten Jahre noch zur Ausführung kommen. Aber schon hierdurch wurde bereits - völlig aus eigenen Mitteln ohne Kapitalerhöhung oder Aufnahme einer Anleihe - die Leistungsfähigkeit des Unternehmens auf eine Höhe gebracht, die bisher noch nicht erreicht war, und die die Beachtung der Fachkreise der ganzen Welt gefunden hat.