Festschrift

zum

einhundert jährigen

Bestehen des

Eisenbahn-

Ausbesserungswerkes

1851 Lübeck 1951

Eröffnung der Lübeck—Büchener Strecke

Die Beiträge zur Festschrift schrieben: ORR Schmidt, ORR Heyse, Rb-Amtm Riedel
Werkaufnahmen: t RI Langer
Druck: Druckerei der Eisenbahndirektion Hamburg

Aus der Geschichte der ersten Lübecker Eisenbahn

Der Wohlstand Lübecks in früheren Jahrhunderten, besonders z. Z. der Hanse, beruhte einmal auf der geographischen Lage der Stadt in der Südwestecke der Ostsee, deren Schiffsverkehr damals im Vergleich zu dem Verkehr auf den offenen Weltmeeren eine weitaus größere Bedeutung hatte als in der Neuzeit. Außerdem ging der Seeverkehr auf zwei große Handelsstraßen über, die den Weg nach West- und Mitteldeutschland öffneten. Die eine verband Lübeck mit Hamburg, während die andere über Mölln und die Elbfähre bei Lauenburg nach Lüneburg führte. Neben der Wichtigkeit, die diese beiden Straßen für den innerdeutschen Verkehr besaßen, kam ihnen auch eine beträchtliche Bedeutung für den überstaatlichen Verkehr zu.

Diese Verhältnisse änderten sich nach und nach, als sich seit dem 16. Jahrhundert die Schiffahrt auf dem Atlantik immer stärker entwickelte. So ging der Handel Lübecks von Jahrhundert zu Jahrhundert zurück, bis schließlich als Folge der 7-jährigen Franzosenzeit in der völlig verarmten Stadt ein noch nie dagewesener Tiefstand erreicht zu sein schien. Der Wiener Kongreß bestimmte, daß neben dem Herzogtum Holstein, das vorher schon in Personalunion mit der dänischen Krone vereint war, nun auch das hannoversche Herzogtum Lauenburg Dänemark einverleibt wurde. So führten nun die beiden vorerwähnten Handelsstraßen, die für Lübecks Handel von so ausschlaggebender Bedeutung waren, durch das Territorium eines fremden Staates, der an einer Unterhaltung und einer dem neuesten Stand der Technik entsprechenden Fortentwicklung keinerlei Interesse hatte.

Diese Verhältnisse, die so erschütternd deutlich die Abhängigkeit von einem ausländischen Mitbestimmungsrecht erkennen lassen, ziehen sich wie ein roter Faden durch die ganze Entstehungsgeschichte der ersten, von Lübeck ausgehenden Bahn. Mit dem Darniederliegen von Handel und Wandel in der einst blühenden Stadt seit dem Jahre 1813 schienen frühere Handelsbeziehungen erloschen zu sein. Neben der Wiederherstellung der alten Schiffahrtsverbindung mit den nordischen und anderen Ländern galt es in erster Linie, die Verkehrswege zu Lande zu verbessern bzw. neu herzustellen. Ganz besonders galt dies für die Verbindung zwischen Lübeck und Hamburg. Diese Straße war damals wegen ihres grundlosen Zustandes in ganz Europa berüchtigt. Schuld hieran trug die dänische Regierung, die für das deutsche Herzogtum Holstein zuständig war. Von einem Ausbau dieser Straße fürchtete Dänemark eine beträchtliche Förderung der beiden Hansestädte, die man mit allen Mitteln hintertreiben wollte. Ein weiterer Grund für die Interessenlosigkeit Dänemarks an der Verbesserung der Verkehrsverhältnisse zwischen den beiden Hansestädten war der zu erwartende Rückgang seiner beträchtlichen Einnahmen aus dem Sundzoll. Schließlich konnte doch der Umbau der Straße erreicht werden, als 1831 die „St. Petersburger-Lübecker Dampfschiffahrtsgesellschaft" gegründet worden war, und zwar mit Hilfe der russischen Diplomatie und durch die Unterstützung Frankreichs, das auch an diesem zwischenstaatlichen Weg interessiert war. Aber auch dieses Mal machte Dänemark Schwierigkeiten dadurch, daß es die Benutzung der Straße durch die vertragswidrige Einführung eines dänischen Transitzolles sehr erschwerte. Nach anfänglichem Sträuben waren Hamburg und Lübeck 1840, zwei Jahre nach Beendigung des Umbaues, gezwungen, diese Zölle auf die Dauer von 28 Jahren anzuerkennen, obwohl sie im Widerspruch zu früher geschlossenen Verträgen standen, um die ordnungsmäßige Unterhaltung der Chaussee in Holstein zu sichern. Zu gleicher Zeit, als die grundsätzliche Genehmigung zum Ausbau des „Königsweges" vorlag, die Verwirklichung aber noch völlig unbestimmt war, faßte ein junger Lübecker Bürger, Emil Müller, den Plan, die beiden Hansestädte Lübeck und Hamburg durch eine Eisenbahn miteinander zu verbinden. Durch die Verwirklichung dieses Planes wäre nicht nur die kürzeste Verbindung zwischen Nord- und Ostsee geschaffen worden, es wäre auch dem Handel sowohl nach Übersee als auch nach Ost- und Nordeuropa ein mächtiger Auftrieb gegeben worden.

Müller hatte schon sehr bald englische Ingenieure und Geldgeber für seinen Plan zu interessieren gewußt, da man in Deutschland zu jener Zeit noch über keinerlei praktische Erfahrungen im Bahnbau verfügte. Zur Verbindung mit den auswärtigen Aktionären (Lübecker und Hamburger Kaufleute) wurde ein Generalagent für den Kontinent bestellt. Leider veröffentlichte dieser sehr bald eine ausführliche Denkschrift über den ge-

planten Bahnbau, wobei er noch über den ursprünglichen Entwurf hinausging, indem er eine Bahn von Altona nach Lübeck mit einer Abzweigung nach Hamburg vorschlug. Diese Denkschrift hatte aber eher das Gegenteil dessen zur Folge, was sie beabsichtigte. So stellt sie ausführlich dar, um wieviel wirtschaftlicher der Gütertransport sich auf diesem Landweg gegenüber dem Seeweg durch den Sund abwickeln würde.

Die dänische Befürchtung wegen eines ziemlichen Rückganges der Einnahmen aus dem Sundzoll versuchte der Verfasser zu zerstreuen, indem er nachwies, die Einbuße würde sich höchstens auf 67 000 Mark belaufen.

In England war die Aktienzeichnung bis dahin nur wenig vorwärtsgekommen. Es ist dabei nicht klar, ob dieses geringe Interesse an dem fehlenden Vertrauen lag, das man zur Wirtschaft des Kontinents hatte, oder an der Tatsache, daß die dänische Krone dem Bahnbau immer noch nicht ihre Zustimmung erteilt hatte. Es war Anfang 1836, als ein Beauftragter des Lübecker Senats sich nach London begab. Aber leider hatte seine Mission keinen Erfolg. Die Engländer waren nicht von der Möglichkeit zu überzeugen, daß eine Direktion aus zwei Teilen bestehen sollte, die an verschiedenen Orten arbeiteten. Sie bestanden nachdrücklichst darauf, daß der alleinige Sitz der Direktion in London blieb und hier auch alle Verträge geschlossen wurden. Mit diesem unbefriedigenden Ergebnis verließ der Lübecker Beauftragte London, wo man dessen Abreise recht unangenehm empfand. Die englische Direktion entsandte deshalb wenige Monate später einen Delegierten nach Lübeck, der dort versuchen sollte, aus Lübecker Kaufleuten ein Komitee zu bilden und nochmals die Versicherung abzugeben, daß dieses Komitee von London aus Vollmachten erhalten sollte, die dem Besten der Sache dienten. Auf solche allgemein gehaltenen Zusagen durfte man sich jedoch unter keinen Umständen einlassen. Es zeigte sich immer deutlicher, daß man einer ausländischen Firma die Lösung der Lübecker Eisenbahnfrage nicht überlassen durfte.

Unabhängig von der Londoner Wirtschaft, hatte man zu gleicher Zeit in Lübeck noch einen anderen Plan verfolgt, der aber auch zu keinem Ziel geführt hatte. Man beabsichtigte, eine andere Firma unter der Leitung namhafter Bankhäuser von internationalem Ruf zu bilden, da man glaubte, durch deren Einfluß die dänische Regierung ihren Wünschen gefügiger zu machen. Die Väter dieses Gedankens kamen aber auch sehr bald zu der Überzeugung, daß es wohl in Kopenhagen abgemachte Sache sei, dem Bau einer Eisenbahn zwischen Hamburg und Lübeck nicht zuzustimmen. Der Senat behielt jedoch den Bahnbau als solchen nach wie vor im Auge, befaßte sich aber in richtiger Erkenntnis der Sachlage auch mit anderen Möglichkeiten der Linienführung.

Eine Erleichterung im Verkehr mit Hamburg trat ein, als 1838 die Chaussee nach dorthin vollendet wurde. Ebenso förderte man den Bau von Landstraßen nach Schwerin und Wismar durch finanzielle Unterstützung. Diese Ansichten änderten sich jedoch sehr bald im Lauf der Zeit. Das Eisenbahnnetz in Deutschland begann, wenn auch noch sehr langsam, zu wachsen, und man erkannte in zunehmendem Maße den großen Wirtschaftsnutzen der Eisenbahnen. Immer mehr setzte sich die Überzeugung durch, daß die Eisenbahnen geeignet seien, dem Handel neue Wege zu erschließen. In gleichem Maße ging man von der bis dahin immer vertretenen Ansicht ab, daß der Bau von Eisenbahnen nur dann wirtschaftlich vertretbar sei, wenn bisher schon ein namhafter Verkehr bestehe, und man glaubte sogar, es werde unmöglich sein, den Handel von den althergebrachten Wegen wegzuziehen und auf die neuen Bahnen hinzulenken. Solche Ansichten mußten natürlich in Lübeck berechtigte Besorgnis erregen. Es stand zu befürchten, daß die Nachbarhäfen Wismar und Rostock im Osten, Kiel im Westen Endpunkte von Eisenbahnlinien würden und dadurch Lübeck seines Verkehrs verlustig gehen könnte. Ein anderes Beispiel war Stettin, das schon eine Bahnverbindung ins Binnenland hatte und dank dieser anfing, einen Teil des Verkehrs an sich zu ziehen. So ging es hier jetzt für Lübeck tatsächlich um eine Lebensfrage. Bei dieser Sachlage mußten die früher erwogenen Pläne wieder aufgenommen werden. Man trat mit Hannover in Verbindung wegen des Baues einer Bahnlinie von Lübeck über Büchen nach Lauenburg. Mit den beiden mecklenburgischen Regierungen wurde über einen Schienenweg nach Boizenburg, entweder über Schwerin oder über Wittenburg, verhandelt. In beiden Ländern fand man freundliches Entgegenkommen. Gleichzeitig tauchte ein 3. Plan auf. Er ging von Kiel aus und sah eine Bahn von hier über Eutin nach Lübeck vor, wobei vorausgesetzt wurde, daß diese Strecke bis Büchen fortgesetzt würde. Ein Ausschuß erreichte schnell die Zustimmung der beteiligten Regierungen mit Ausnahme der dänischen. Ihre Einstellung wird zur Genüge durch die Formulierung gekennzeichnet, daß sie es nicht im Interesse des Landes fand, auf das Gesuch einzugehen, dagegen dem König den Bau einer Bahn von Neumünster nach Neustadt zur Genehmigung empfahl. Während sie diesen Plan Kiel—Lübeck ablehnte, genehmigte sie gleichzeitig das Projekt einer Trasse von Neumünster über Oldesloe nach Schwarzenbeck.

Wenn eine Bahn von Lübeck nach Büchen auch nicht die unmittelbare Verbindung nach Hamburg ersetzte, so brachte sie aber doch eine wesentlich schnellere Verbindung mit Hamburg und bot außerdem die Möglichkeit einer schnelleren Verbindung mit Berlin und die Aussicht, durch Fortsetzung der Bahn über Lauenburg nach Lüneburg Anschluß nach Südwest zu bekommen. Aber schon bei dem ersten Versuch der Lauenburger Ritter- und Landschaft, in Kopenhagen Gehör zu finden, zeigte man dort wiederum die kalte Schulter.

Dr. Elder

Unter solchen Umständen war es notwendig, daß der Lübecker Senat selbst die erforderlichen Schritte in Kopenhagen unternahm. Er ernannte eigens einen Gesandten, Syndikus Dr. Elder, der dem dänischen König persönlich die Angelegenheit unterbreiten sollte. Zuvor versicherte man sich der Unterstützung der mecklenburgischen wie auch der hannoverschen Regierung wegen Fortsetzung der Büchener Bahn nach Lauenburg. Der lübeckische Gesandte wurde in Kopenhagen vom König durchaus freundlich aufgenommen, erhielt aber zunächst die unverbindliche Erklärung, daß das Gesuch einer wohlwollenden Prüfung unterzogen würde. Hierfür wäre nur die dänische Eisenbahnkommission zuständig gewesen, wenn es sich nur um die Strecke Lübeck—Büchen gehandelt hätte. Nachdem aber auch die Fortsetzung über Lauenburg nach Lüneburg gewünscht wurde, mußte das dänische Ministerium für auswärtige Angelegenheiten eingeschaltet werden. Hierdurch verzögerten sich die Verhandlungen, zumal auch noch Gutachten über die mutmaßlichen Folgen eingeholt wurden. Das Ergebnis war für Lübeck sehr betrüblich, es war nichts anderes, als eine Fortsetzung des Verhaltens, das Dänemark bisher immer in Eisenbahnangelegenheiten Lübeck gegenüber gezeigt hatte. Man hatte festgestellt, daß der Weg von Hamburg über Büchen nach Lübeck mindestens 1 Meile kürzer sein würde als die Bahn von Altona nach Kiel und dadurch die neue Bahn die Altona—Kieler beeinträchtigen könnte. Das alles genügte, eine abschlägige Antwort zu erteilen.

Diese Absage aus Kopenhagen rief in Lübeck eine allgemeine Niedergeschlagenheit hervor und ließ ernste Befürchtungen für die Zukunft aufkommen. Besonders regte sich der Unwille gegen Dänemark, und man begann diese offensichtliche Benachteiligung einer deutschen Stadt durch eine ausländische Regierung als eine Kränkung anzusehen. Diese Stimmung verstand Lübeck in seinem Kampf geschickt auszunutzen, indem es sich der Presse bediente und durch verschiedene Aufsätze die Öffentlichkeit über die Probleme noch weiter aufklärte. So erschienen zunächst in den „Neuen Lübeckischen Blättern" mehrere Aufsätze unter dem Titel: „Die Verweigerung der Lübeck—Büchener Eisenbahn". Verfasser war der damalige Sekretär des Lübecker Eisenbahnkomitees und spätere Bürgermeister Dr. Th. Behn. Fast gleichzeitig wurde in Braunschweig eine Schrift veröffentlicht: „Lübecks Bedrückung durch die dänische Politik. Ein Wort an die deutschen Fürsten und das deutsche Volk." In ihr wurde ganz offen anhand der vorausgegangenen Verhandlungen die Absicht Dänemarks dargelegt, den Handel Lübecks lahmzulegen. Auf einige Erwiderungen in verschiedenen Zeitungen veröffentlichte der Verfasser eine noch weitergehende Schrift: „Kiel und Lübeck".

Daneben befaßte sich noch eine Reihe weiterer Publizisten mit dem Lübecker Eisenbahnproblem. Dieser Federkrieg hatte wenigstens den Erfolg, die öffentliche Meinung in ihrer Überzeugung zu bestärken, daß hier ein Unrecht geschehe, wogegen gekämpft werden müsse. Noch eindrucksvoller wurde die ganze Lage durch eine Karte beleuchtet, die Anfang 1846 unter dem Titel „Lübecks Eisenbahnen" herausgegeben wurde. Auf ihr waren gleich ins Auge springend in roter Farbe die Eisenbahnlinien, die aus dem deutschen Inlande an die

Dr. Theodor Behn

Hafenstädte Bremen, Glückstadt, Altona, Kiel, Wismar, Rostock und Stettin führten, dargestellt. Darin bezeichnete eine schwarze Linie die Bahn, die nach Lübeck hätte führen können und müssen. Lübeck lag darin gleichsam wie der Mittelpunkt eines Halbkreises, um den sich ein Eisenbahnnetz herumzieht, an das ihm aber jeglicher Anschluß versagt ist. Diese Karte hat bei späteren Verhandlungen noch gute Dienste geleistet. Von seiten des Lübecker Senats wurde jede Gelegenheit wahrgenommen, seine Forderungen und seine Rechte zu vertreten.

Es gelang dem Senat, die hannoversche Regierung nachhaltig für den Bau einer Bahn von Lüneburg zu interessieren, die selbstverständlich dort ihre Fortsetzung über Büchen nach Lübeck finden sollte. Damit wäre für Hannover ein vorteilhafter Weg zum Meer erschlossen worden, der bis dahin fehlte, weil die Bahn von Hannover nach Norden in Harburg und auf dem linken Elbufer kurz vor Hamburg endete.

Der Lübecker Senat schaltete aber auch noch weitere Kreise in seine Sache ein. Als Mitglied des Deutschen Bundestages, dem er zu erheblichen finanziellen Leistungen verpflichtet war, hatte die Stadt ein Recht darauf, auch seine Unterstützung zu erbitten in einer Sache, die für das Wohl und Wehe der Stadt von so ausschlaggebender Bedeutung war. In einer Denkschrift wurde die ganze Sachlage eingehend dargestellt und diese Schrift den Gesandten von Preußen und Österreich in Hamburg überreicht; damit wurde gleichzeitig die Bitte verknüpft, sich bei der dänischen Regierung für die Genehmigung des Eisenbahnbaues einzusetzen. Dieser Bitte wurde von beiden Seiten entsprochen und daraufhin auch die entsprechenden Schritte in Kopenhagen unternommen. Über dieses Vorgehen Lübecks war man in Kopenhagen zwar sehr verärgert, man mußte aber nach und nach einsehen, daß sich der starre, ablehnende Standpunkt auf die Dauer einfach nicht aufrechterhalten ließ. So erregte dieses Ringen immer mehr Aufsehen mit dem Erfolg, daß sich weitere Kreise offen auf die Seite Lübecks stellten.

Von seiten des Senats aber konnte nichts weiter unternommen werden, bis sich Dänemark zu den von Preußen und Österreich überreichten Noten geäußert hatte. Auf mündliche Anfragen der beiden Gesandten erklärte man, die Eisenbahnkommission sei dabei, den ausführlichen Bericht auszuarbeiten, dessen Abfassung längere Zeit beanspruche. Die wahre Absicht aber war deutlich zu erkennen: Die dänische Regierung scheute sich wiederum, eine ablehnende Antwort zu erteilen und schien es dieses Mal vorzuziehen, überhaupt keine zu geben.

Daraufhin entschloß man sich in Lübeck nun doch, Hilfe beim Bundestag zu suchen. Dabei war es jedoch ratsam, wenn ein solcher Antrag überhaupt Aussicht auf Erfolg haben sollte, sich vorher der Unterstützung der beiden einflußreichsten Mitglieder Preußen und Österreich zu versichern. Mit dieser Aufgabe betraute man Mitte 1846 Senator Curtius. Auf seinem Weg nach Berlin versicherte sich Curtius zuvor noch einmal der Unterstützung Hamburgs und Hannovers, die ihm auch voll zugesagt wurde. Die ersten Besprechungen in Berlin verliefen durchaus befriedigend. Die Absicht Lübecks, vorher vertraulich mit der österreichischen Regierung Fühlung zu nehmen, wurde in Berlin gutgeheißen. So reiste Curtius nach Teplitz, dem damaligen Aufenthaltsort des Fürsten Metternich. Auch hier fand Curtius großes Verständnis für die Lübecker Belange. Bei seinen Ausführungen kam ihm die vorgenannte Eisenbahnkarte, aus der die Isolierung Lübecks so augenfällig hervorging, sehr zustatten.

Dr. Curtius

Inzwischen hatte der Prinz von Preußen, der spätere Kaiser Wilhelm I., von Senator Curtius und dem Zweck seiner Reise erfahren und sich für die Angelegenheit interessiert. Auf Empfehlung seiner Ratgeber zeigte er sich mit dem Antrag Lübecks an den Bundestag einverstanden. Damit hatte die Mission Curtius ihr Ende gefunden. Ihr Zweck war völlig erreicht. Es galt nun, rasch den Antrag an den Bundestag zu stellen, um keine Zeit zu verlieren.

Preußen, Österreich und auch Dänemark wurden von dieser Eingabe an den Bundestag unterrichtet. Gleichzeitig wurde Senator Curtius als Lübecker Gesandter nach Frankfurt entsandt, um hier beim Bundestag seine Aufgabe fortzusetzen. Der Zeitpunkt, zu dem die Eingabe an den Bund eingereicht wurde, schien für Lübeck zunächst recht günstig. Der dänische König hatte nämlich kurz zuvor einen offenen Brief erlassen, der sich mit der Unzertrennlichkeit der unter der dänischen Krone vereinten Länder befaßte, auch wenn die derzeitige Königslinie erlöschen würde. Auf Einspruch Holsteins wurde sogar ein Verbot erlassen, in der Angelegenheit weitere Gesuche an die Krone zu richten. Hierauf kam es seitens der holsteinischen Ständeversammlung zu einer Beschwerde beim Bund, der dieser stattgab und das Vorgehen Dänemarks scharf verurteilte. Die Stimmung gegen Dänemark war also keineswegs gut. Leider ergaben sich aber einige unerwartete Schwierigkeiten in Frankfurt selbst. Der preußische Gesandte war gar nicht anwesend, so daß seine unmittelbare persönliche Unterstützung fehlte. Der österreichische Gesandte war zwar von seiner Regierung entsprechend unterrichtet worden, hatte aber persönlich gegen den Antrag Lübecks große Bedenken, wie überhaupt Österreich nicht gern sah, daß der Bund nach außen hin ein machtvolles Auftreten bekundete. Es war also damit zu rechnen, daß in Frankfurt noch manche Schwierigkeiten auftreten würden. Um den bevorstehenden Einwänden gleich von vornherein zu begegnen, wurde in der Eingabe in erster Linie die Tendenz Dänemarks, Lübeck wirtschaftlich zu isolieren, in den Vordergrund gestellt, woraus sich im Laufe der Zeit eine schwere Bedrohung und Schädigung des Lübecker Handels ergeben mußte. Diese Eingabe wurde auf der Sitzung des Bundestages am 30. April 1846 mündlich vorgetragen. Auf eine Erwiderung des dänischen Vertreters kam man zum Entschluß, daß es sich von seiten

Lübecks nicht um eine Beschwerde handele, sondern nur um eine vertrauliche Mitteilung an den Bundestag, wobei man zugleich der Hoffnung Ausdruck gab, daß die beiden Parteien bis zur nächsten Sitzung, Anfang 1847, die Angelegenheit in freundschaftlichem Sinne regeln würden. Mit einem solchen Ergebnis konnte Lübeck vorerst sehr zufrieden sein. Die Wünsche Lübecks hatten in der Sitzung allgemein großes Interesse geweckt und waren aufmerksam angehört worden.

Ein unerwarteter und eifriger Bundesgenosse trat in Gestalt der schwedischen Regierung an Lübecks Seite. Man ließ die früheren bereits geschilderten Bedenken fallen, da man einsah, daß die offensichtliche Benachteiligung Lübecks durch Dänemark sich ganz zwangsläufig auch auf den schwedischen Handel sehr nachteilig auswirken mußte, da kein anderer Ostseehafen für den Verkehr nach Schweden so günstig war wie Lübeck. Eine klare Haltung zeigte die russische Regierung. Diese Einstellung der ausländischen Diplomatie gab der dänischen Regierung deutlich zu verstehen, daß es hier um eine Angelegenheit von weittragender, nahezu europäischer Bedeutung ging, die nicht so ohne weiteres mit dem bloßen Hinweis auf dänische bzw. holsteinische Interessen abgetan werden konnte. Diesen Standpunkt hatten ja schon länger der dänische König und sein Außenminister eingenommen, sie hatten sich aber gegenüber der Eisenbahnkommission nicht durchsetzen können. Hierin trat jetzt ein langsamer Wandel ein, ohne daß es jedoch vorerst zu einem greifbaren Ergebnis gekommen wäre. Man mußte nur einen Weg finden, der die Zustimmung zum Bau der Bahn als freiwillig erscheinen ließ und nicht den Eindruck erweckte, als habe man erst auf Drängen der verschiedensten ausländischen Mächte hin sich zu diesem Zugeständnis entschlossen. So stand der Lübecker Senat vor der Frage, wie er sich bei dem nächsten Zusammentreten des Bundestages im Januar 1847 verhalten sollte. Es lag auf der Hand, daß es für Dänemark sehr peinlich sein mußte, wenn gleich auf der ersten Sitzung davon Mitteilung gemacht würde, daß in der Zwischenzeit noch keine Verständigung erfolgt sei. Dieses wollte der Lübecker Senat Dänemark ersparen, hielt es aber doch für angebracht, seinen Beauftragten, Senator Curtius, wieder nach Frankfurt zu senden, um dort das schon heiße Eisen nun auch weiter zu schmieden. Zuvor vergewisserte sich Curtius durch persönliche Vorsprache noch einmal der Zustimmung Berlins. In höchst taktvoller Weise gab der Senat der dänischen Regierung Kenntnis von der Anwesenheit ihres Vertreters in Frankfurt mit dem Bemerken, daß er zunächst noch von der Einbringung eines formellen Antrags absehe. Das bedeutete, daß der Senat noch nicht an dem guten Willen Dänemarks zweifelte, die Angelegenheit in gegenseitigem Einvernehmen auf freundschaftlicher Basis zu regeln. Der Erfolg dieses außerordentlich geschickten diplomatischen Verhaltens Lübecks blieb auch nicht aus. Das Eis schien langsam zu schmelzen. Weiterer Verhandlungen bedurfte es nicht mehr in Frankfurt, da nämlich am gleichen Tag in Kopenhagen der dänische Außenminister dem österreichischen Gesandten mitteilen ließ, daß „Se. Majestät der König einem Gesuch des Senats von Lübeck um Bewilligung einer Lübeck—Büchen-Eisenbahn mit Vergnügen entgegensehen würde". Damit war die erste entscheidende Bresche geschlagen. In Lübeck machte man sich gleich ans Werk, das Gesuch an den König von Dänemark abzufassen. Der Senat ging darin von der kurz vorher im Dezember 1846 erfolgten Eröffnung der Berlin—Hamburger Bahn aus, ein Gesichtspunkt, der bisher nicht hatte angeführt und infolgedessen auch nicht von Dänemark hätte widersprochen werden können. Nach einem Hinweis auf die Interessen Lauenburgs folgte dann der fest formulierte Antrag, daß „Euer Königs Majestät huldreichst geruhen wolle, die Anlage einer Eisenbahn zwischen Lübeck und Büchen im Herzogtum Lauenburg und das sofortige Nivellement derselben allerhöchst zu genehmigen, auch zu gestatten, daß durch eine beiderseits zu erkennende Kommission ein Staatsvertrag über das Unternehmen abgeschlossen und dabei zugleich in Erwägung gezogen werde, in welcher Weise die Fortführung jener Bahn bis Lüneburg demnächst sich somit erreichen lasse."

Am 2. Februar 1847 wurde das Gesuch in Kopenhagen dem König in besonderer Audienz überreicht. Nach 3 Monaten, Anfang Mai 1847, ging endlich die Antwort beim Lübecker Senat ein. Sie wies noch einmal auf die „Gefährdung nicht unwichtiger Interessen" durch die Lübeck—Büchener Bahn hin, besagte dann aber, daß der König sich trotzdem, sowohl seinen eigenen Wünschen entsprechend, als auch im Hinblick auf die Zusprüche verschiedener befreundeter Höfe und des Deutschen Bundes, entschlossen habe, die Erbauung der Bahn zu genehmigen unter der Voraussetzung, daß man sich noch über einige Bedingungen verständige, die für Lübeck keine besondere Belastung bedeuten würden. Gleichzeitig wurde vorgeschlagen, durch beiderseitige Bevollmächtigte die Verhandlungen in Kopenhagen zu führen. Von Lübeck wurde der Syndikus Elder mit der Führung der Verhandlungen betraut.

Zu Beginn der Verhandlungen in Kopenhagen gab die dänische Regierung als erstes die Bedingungen bekannt, unter denen sie den Bau genehmigen wollte. Es waren 5 Forderungen, die mit dem Bau der Bahn in keinerlei

Zusammenhang standen, deren Erfüllung aber Dänemark als Kaufpreis für die Baugenehmigung leicht erreichbar schien. Die Verhandlungen hierüber nahmen einen befriedigenden Verlauf, wenn Lübeck hierbei auch die Beschneidung einiger seiner Hoheitsrechte in Kauf nehmen mußte. Schwieriger gestalteten sich die Verhandlungen über die Bedingungen, die die dänische Regierung an den Bau der Bahn selbst knüpfte. Die Absicht Lübecks, bei den Verhandlungen von vornherein die Bahn über Büchen bzw. Lauenburg hinaus bis Lüneburg in die Verhandlungen einzubeziehen, stieß auf dänischer Seite auf keine Gegenliebe. Man lehnte sogar diesen Gedanken schroff ab und zeigte sich nur bereit, über die Bahn von Lübeck nach Büchen zu sprechen. Was die einzelnen Bedingungen, unter denen die Konzession zum Bau erteilt werden sollte, anlangte, so hielt sich die dänische Regierung an die von ihr 1840 herausgegebenen Richtlinien, die auch seinerzeit für die Bahnbauten in Holstein verbindlich gewesen waren. Allerdings — und das war für Lübeck weniger erfreulich — brachte sie insofern erhebliche Einschränkungen, als sie bestimmte Vergünstigungen, die sie den holsteinischen Bahnen gewährt hatte, auf lauenburgischem Gebiet nicht zugestehen wollte. Hierzu gehörte die kostenlose Überlassung von Gelände aus Staatsbesitz sowie die Befreiung der zum Bau erforderlichen Baustoffe vom Einfuhrzoll. Eine dauernde Belastung stellte jedoch die Belegung des kommenden Güterverkehrs mit dem dänischen Durchfuhrzoll dar. So sehr sich Syndikus Elder auch bemühte, günstige Bedingungen zu erreichen, so ließen sich die Dänen nicht von diesen Grundsätzen abbringen. Man mußte zufrieden sein, daß man wenigstens soweit gekommen war und nun vor dem Abschluß eines jahrelangen schweren Kampfes stand. Groß war dann auch die Freude in Lübeck, als die Nachricht eintraf, daß nun endlich am 23. Juni der Vertrag unterzeichnet sei.

Mit Unterzeichnung des Vertrages sollten aber noch nicht die letzten Schwierigkeiten aus dem Wege geräumt sein. Die dänische Regierung hatte nämlich nur genehmigt, daß „einer Aktiengesellschaft der Bau und der Betrieb der Bahn nach Büchen übertragen würde". Es war aber noch keineswegs entschieden, welche Gesellschaft das sein sollte. Bei Bekanntwerden eines erneuten Gesuchs der Stadt Lübeck an den König von Dänemark hatte sich schon die Direktion der Altona-Kieler Bahn in Kopenhagen bemüht, die Konzession zum Bau und Betrieb der Lübeck-Büchener Bahn zu bekommen. So gern das an sich die dänische Regierung auch bewilligt hätte, so konnte sie es doch nicht gut tun, da ältere Gesuche eines Lauenburger Komitees auf Bewilligung der Konzession noch unbeantwortet vorlagen, zum anderen auch der König die Bahn mit Rücksicht auf die Interessen Lauenburgs genehmigt hatte. Die Altona-Kieler Gesellschaft hatte dagegen nur Aussicht, in ihren Bemühungen erfolgreich zu sein, wenn sie das Lauenburgkomitee bewegen konnte, seinen Antrag zurückzuziehen. Hierbei stieß sie aber in Lauenburg auf härtesten Widerstand. Man konnte mit Recht nicht einsehen, weshalb man lauenburgische Interessen der Obhut einer holsteinischen Gesellschaft anvertrauen sollte, wenn diese doch aufs engste mit den Interessen Lübecks verknüpft waren. Es bildete sich deshalb unter dem Druck der Verhältnisse dann auch sehr schnell aus bis dahin getrennt in Lauenburg und Lübeck arbeitenden Körperschaften ein Generalkomitee, das schon am 4. Juli ein Gesuch auf Genehmigung der Vermessungsarbeiten nach Kopenhagen einreichte.

Dem Lübecker Senat erschien dieser letzte Schritt mit Recht so wichtig, daß er zur nachdrücklichen Unterstützung dieses Gesuches nochmals Syndikus Elder nach Kopenhagen schickte. Sein Selbsterscheinen erweckte bei der dänischen Regierung Verwunderung und wurde von ihr als der Ausdruck eines gewissen Mißtrauens Lübecks ihr gegenüber aufgefaßt. Man gab dort unumwunden zu, daß man die Übertragung der Konzession an die Altona-Kieler Bahn aus verschiedenen Gründen für zweckmäßig halte. Diese Gesellschaft verfüge zweifellos über genügend technische und wirtschaftliche Erfahrungen und biete daher die Gewähr für eine rasche und zweckentsprechende Verwirklichung des gesamten Projektes. Andererseits wollte man sich aber auch nicht dem Vorwurf Lübecks aussetzen, daß man nun nach der grundsätzlichen Genehmigung der Bahn diese durch eine dänische Gesellschaft bauen und betreiben lasse und dadurch die Möglichkeit habe, die Stadt Lübeck zu benachteiligen. Dieses war sowohl die Ansicht des dänischen Außenministers wie auch des Präsidenten der dänischen Eisenbahnkommission. Da auch keinerlei Aussicht vorhanden war, daß Lauenburg sein Ansuchen, das erst jetzt durch das inzwischen gegründete Generalkomitee vertreten wurde, zurückziehen würde, wurde diesem am 28. August die Genehmigung zur Vornahme des Nivellements gegeben. Drei Tage später erteilte der Lübecker Senat die gleiche Genehmigung. Die Vorarbeiten wurden schnell in Angriff genommen, und schon im Frühjahr 1848 lag der von dem Lübecker Baudirektor Scheffer aufgestellte Bauplan mit Kostenanschlag vor. Die Höhe des erforderlichen Bau- und Betriebskapitals belief sich auf 2 258 000 Taler. Der Aufbringung dieser Summe stellten sich aber nun infolge der politischen Umwälzung des Jahres 1848 erhebliche Schwierigkeiten entgegen. Ein Gesuch der Gesellschaft an die Lauenburger Landstände, sich mit einer Million Taler zu beteiligen, wurde abgelehnt. So fiel die Aufgabe der Mittelbeschaffung allein dem Lübecker Senat zu. Über

langwierige Verhandlungen vergingen nahezu zwei Jahre, bis es gelang, mit der königlich preußischen Seehandlung in Berlin einen Anleihevertrag abzuschließen. Am 22. Januar 1850 trat dann die erste Generalversammlung der Aktionäre zusammen, von der ein aus 15 Mitgliedern bestehender Ausschuß mit der Durchführung der weiteren Arbeiten betraut wurde. Seine erste Aufgabe war die Aufstellung der Statuten, in denen der Gesellschaft der Name „Lübeck-Büchener Eisenbahngesellschaft" (LBE) gegeben wurde.

Nachdem in dem Kampf um die Genehmigung des Bahnbaues so zahllose Hindernisse überwunden werden mußten und dadurch soviel wertvolle Zeit verlorengegangen war, indes andere deutsche Länder die Segnungen des neuen Verkehrsmittels genossen, war es verständlich, daß man in Lübeck nun mit größter Beschleunigung an die Verwirklichung des Projektes heranging. Nach der ersten Generalversammlung vergingen kaum drei Wochen, bis bei Mölln der erste Spatenstich getan wurde. Acht Tage später wurden die Bauarbeiten bei Lübeck in Angriff genommen. Infolge vorwiegend ebenen Geländes, wie wir es im allgemeinen im norddeutschen Flachland vorfinden, bot die Bauausführung keine technischen Probleme von besonderer Schwierigkeit. Die Ausmaße der erforderlichen Brücken hielten sich in mäßigen Grenzen. Die größte Neigung betrug 1 : 300. Interessant ist, daß zu einer Zeit, wo es noch keine elektrische Beleuchtung gab, in den Wintermonaten, in den frühen Morgen- und in den späten Abendstunden bei „Laternenbeleuchtung" gearbeitet wurde, um in diesen dunklen Monaten doch die gleiche Arbeitszeit wie an langen Sommertagen zu erzielen. Die Folge war dann auch, daß die Erdarbeiten schon nach $^5/_4$ Jahren Bauzeit am 1. Juli 1851 fertiggestellt werden konnten. Nur im Klempauer Bruch konnte dieser Termin nicht eingehalten werden, da sich hier wegen des moorigen Untergrundes die Dämme immer wieder setzten und umfangreiche Nacharbeiten erforderlich machten. Auch im Travetal wurden kleinere Aufhöhungen notwendig, während der Damm durch den Möllner See keine Setzungen zeigte. Trotz dieser unvorhergesehenen Nacharbeiten konnte der Baubericht vom 29. 6. 1851 melden, daß der Voranschlag sowohl hinsichtlich der veranschlagten Bodenmassen als auch der hierfür vorgesehenen Geldmittel eingehalten werden konnte, obwohl man stellenweise auf außerordentlich zähes Bodenmaterial gestoßen war.

Was den Oberbau anbetrifft, so machte sich die Gesellschaft die Erfahrungen der damals schon betriebenen Bahnen zunutze. Als Bettung wurde Kies verwendet. Auf gewissen Streckenabschnitten war der Boden so stark kieshaltig, daß man auf eine besondere Bettungsschüttung verzichten konnte und die Schwellen gleich auf das Planum verlegte und in den kieshaltigen Aushub einbettete. Die Schwellen wurden aus den in der Nähe der Strecke gelegenen Waldungen gewonnen.

Ein Problem, das beim Gesamtbahnbau die Öffentlichkeit am meisten interessierte und bewegte, war die Lage des Bahnhofs in Lübeck selbst. Gleich nach dem Bekanntwerden des Staatsvertrages zwischen dem Lübecker Senat und der dänischen Regierung trat diese Frage schon sehr in den Vordergrund. Es waren in der Hauptsache drei Plätze, die dafür in Frage kommen konnten, und zwar einmal das Gelände nördlich der Holstenstraße, also der Platz, auf dem der Bahnhof dann auch schließlich erbaut wurde, weiter der Platz nördlich der Dankwartsbrücke und schließlich kam als 3. Platz das Gelände vor dem Mühlentor in Betracht. Die Wahl zwischen diesen drei Plätzen wurde von praktischen und ästhetischen Gesichtspunkten beeinflußt. Bei dem Platz vor dem Mühlentor hätten die Wallanlagen unberührt bleiben und vollständig erhalten werden können, während bei den beiden ersteren Projekten diese Anlagen, die die Lübecker mit Recht als wertvollen und ansehnlichen Schmuck ihrer Stadt empfanden, erheblich beeinträchtigt werden mußten. Man war sich aber von vornherein darüber klar, daß die praktischen Gesichtspunkte nicht zugunsten ästhetischer zurücktreten durften, wenn man nicht gleich von Anfang an den Zweck der Bahn illusorisch machen wollte. Sie sollte aber doch nicht nur Lübeck an das übrige deutsche Eisenbahnnetz, sondern darüber hinaus dieses auch an den Seeverkehr anschließen. Diese Verbindung konnte man aber nur bei Anlage des Bahnhofes nördlich des Holstentores herstellen. Dabei mußten allerdings die Wälle, die hier die Stadt begrenzten, abgetragen werden. Dieses mußte geschehen, um die Erweiterung und die Korrektur des Stadtgrabens zu ermöglichen, wodurch zugleich die Gleise unmittelbar bis an die Ladestellen der Schiffe herangeführt werden konnten.

Der Widerstand der Bürgerschaft gegen diese Einführung der Bahn in die Stadt war mit Rücksicht auf die Festungsanlagen aus ästhetischen Gründen anfangs recht erheblich. Einer geschickten Aufklärung, die es verstand, die Öffentlichkeit dahingehend zu unterrichten, daß sich auch die Planung nicht nur von nüchtern technischen Gesichtspunkten leiten ließ, sondern auch sehr wohl darauf bedacht war, eine befriedigende architektonische Lösung zu schaffen, gelang es allmählich, hier einen Stimmungsumschwung herbeizuführen. Der Umsicht und der Großzügigkeit der ausführenden Ingenieure ist es zu verdanken, daß schon bald nach Beginn der

Bauarbeiten ein damals sehr namhafter und erfahrener Gartenarchitekt, der königl. preuß. Gartenbaudirektor Lenné, für das ganze Bahnhofsprojekt interessiert wurde. Ihm war es mit zu verdanken, daß die Bastionen Rehbock und Scheune erhalten blieben und dadurch eine große, kahle Bahnhofsfläche vermieden wurde, wie er auch sonst an zahlreichen anderen Stellen bemüht war, in Zusammenarbeit mit den Ingenieuren eine Synthese des Nützlichen und des Schönen zu finden.

An der Gesamtneubaustrecke waren rund 3000 Arbeiter eingesetzt, eine Zahl, die zeitweise wechselte.

Dem restlosen Einsatz aller am Bau Beteiligten, wie auch der pünktlichen und reibungslosen Abwicklung aller Lieferverträge war es zu verdanken, daß die veranschlagte Bauzeit von zwei Jahren erheblich unterschritten und dadurch auch die veranschlagte Bausumme eingehalten werden konnte.

Nicht wenig hatte die günstige Witterung und besonders der milde Winter 1850/51 zu dem schnellen Baufortschritt beigetragen. So war es möglich, daß schon am 30. August 1851 die erste Lokomotive eine Probefahrt von Lübeck bis Büchen machte. *Am 15. Oktober 1851*, etwa ½ Jahr früher als man gerechnet hatte, konnte dann die Bahn dem Verkehr übergeben werden. Schon lange vor der offiziellen Einweihungsfeier war

Dr. Heinrich Behn

die Inbetriebnahme der Bahn das Gespräch aller Lübecker. Besonders die Jugend war es, die sich nichts entgehen lassen wollte. Das Pfeifen der Lokomotive, die jetzt öfter die Strecke befuhr, lockte sie jedesmal mit neuer Begeisterung zum Bahnhof hin, den auch die Erwachsenen mit größtem Interesse in Augenschein nahmen. Alles war fieberhaft dabei, die letzte Hand anzulegen, teils um restliche Arbeiten noch zu vollenden, teils um die nun fertigen Anlagen mit Blumen und Girlanden zu schmücken. So bot am Morgen des *15. Oktobers 1851* bei strahlendem Sonnenschein der Bahnhof im bunten Blumen- und Fahnenschmuck ein festliches Bild, wie man es sich für einen solchen Tag schöner nicht wünschen konnte. Die Lübecker waren schon früh vor das Holstentor geeilt, um sich rechtzeitig einen guten Platz zu sichern. So stand alles schon dicht gedrängt, als Pastor sen. Lindenberg um 11 Uhr in einer kurzen Weiherede den Dank für das mit vielen Mühen und Anstrengungen nun endlich vollendete Werk zum Ausdruck brachte. Kurz darauf setzte sich der erste Zug mit den zahlreichen Ehrengästen unter dem Jubel der Menschenmenge in Bewegung, um seine Jungfernfahrt nach Büchen anzutreten. Besondere Aufmerksamkeit zog dabei der farbenprächtige blau-goldene Salonwagen, den die Hamburger-Berliner Eisenbahn für diesen Tag zur Verfügung gestellt hatte, auf sich. In Lübeck hatte sich das Gerücht verbreitet, es sei der Salonwagen des Königs von Preußen, der ihn geschickt habe, da er selbst nicht zur Eröffnung kommen könne. In Büchen nahm der Zug kurzen Aufenthalt, während dessen die Gäste ein kaltes Frühstück einnahmen. Am Nachmittag kehrte er dann gegen 5 Uhr wieder zurück. Auf einem großen Festbankett wurde dann mit Dank der Männer gedacht, die sich um das Zustandekommen der Bahn besondere

Verdienste erworben hatten. Es waren die Senatoren Dr. H. Brehmer, Dr. Th. Curtius, Syndikus Dr. Elder sowie der Vorsitzende der Direktion Dr. Heinrich Behn (1850—1872) und Baudirektor Schäffer als technisches Mitglied.

Mit dem Erlöschen der letzten Lichter, mit denen zahlreiche Häuser illuminiert waren, ging ein Tag zu Ende, dessen Bedeutung man noch nicht genau absehen konnte, die die Lübecker aber sehr wohl ahnten.

Dreimal täglich verkehrten nun die Züge zwischen Lübeck und Büchen. Dank der sorgfältigen Bauausführung wickelte sich der Betrieb im großen und ganzen reibungslos und ohne besondere Zwischenfälle ab.

Der 2. Jahresbericht der Gesellschaft konnte am 23. 7. 1852 melden: „Die Bahn hat im Laufe dieser Zeit den Anforderungen des Betriebes nicht nur hinreichend genügt, sondern sich auch bei einer schnelleren Bewegung der Züge als auf den deutschen Bahnen üblich bewährt."

Je mehr nun der Verkehr auf dem neuen Schienenweg zum alltäglich gewohnten Bild wurde, um so deutlicher empfand man dessen Bedeutung, erkannte aber auch, daß mit der Verbindung von Lübeck nach Büchen in verkehrspolitischer Beziehung noch nicht der letzte Schritt getan sein konnte, wenn Lübeck mit anderen Handelsplätzen weiter in Wettbewerb bleiben wollte. Im Gegensatz zu den Bahnbauten in anderen deutschen Ländern hatte man bei der Erbauung der LBE besonders die politische Bedeutung empfunden, die nunmehr erreichte Verbindung mit dem deutschen Hinterland. „Mit Gottes Hilfe haben wir die langersehnte Eisenbahnverbindung mit dem übrigen Deutschland erreicht, und fröhlich rollen die Wagenzüge auf dem mit schweren Opfern unsererseits hergestellten Schienenweg von uns ins Vaterland hinein, aus dem Vaterland zu uns herüber."

Entwicklung und Aufgaben des Eisenbahnausbesserungswerkes Lübeck

Als am 15. Oktober 1851 der erste Zug vom Bahnhof neben dem Holstentor über die Strecke brauste, waren sicherlich die ersten Reparaturarbeiten an den Fahrzeugen dieses neumodischen Verkehrsmittels längst getan. Andererseits kann man es vielleicht für anmaßend halten, diese Anfänge der Reparaturarbeiten im Lokomotivrundschuppen an der Drehbrücke als den Ursprung des Ausbesserungswerkes zu bezeichnen. Mit dem Betriebsbeginn auf der Lübeck—Büchener Strecke mußten jedoch für solche Arbeiten, auch wenn sie zunächst noch keinen sehr großen Umfang annahmen, Einrichtungen und Arbeitskräfte bereitstehen. Auch war der Fahrzeugbestand bei der Eröffnung der Strecke schon ansehnlich.

An Lokomotiven waren vorhanden die gekuppelten Güterzuglokomotiven „Trave" und „Elbe" und die Personenzuglokomotiven der Bauart 1 A 1 „Pfeil", „Blitz" und „Falke", die alle von der Firma Borsig, Berlin, geliefert waren. Hierzu kam Anfang 1852 eine sechste Lokomotive von der Firma Wöhlert, die „Gazelle".

Der Wagenpark bestand 1851 aus

13 Personenwagen,
2 Gepäckwagen,
30 offenen Güterwagen,
21 Planwagen,
10 gedeckten Güterwagen.

Die Zahl der Werkstättenarbeiter wird im Eröffnungsjahr mit 30 Mann angegeben.

In den Berichten aus den ersten Betriebsjahren fallen die im Verhältnis zu heute sehr zahlreichen Achsbrüche auf, ein Zeichen dafür, daß man über die Beanspruchung der Einzelteile noch keine Klarheit hatte. Schon 1858 mußten die ersten Feuerbüchsen an den Lokomotiven erneuert werden.

Die Aufgaben und Bedeutung des neuen Verkehrsmittels wuchsen schnell. Besonders die Eröffnung der Strecke Lübeck—Hamburg im Jahre 1865 brachte eine erhebliche Steigerung des Verkehrs, damit aber auch erhöhte Ansprüche an Zahl und Leistungsfähigkeit der Betriebsmittel. Um diese Zeit umfaßte der Fahrzeugbestand schon

20 Lokomotiven,
51 Personenwagen,
293 Güterwagen,
5 Postwagen,
4 Gepäckwagen.

In der Fahrzeugreparatur arbeiteten nun schon 77 Werkstättenarbeiter. Der Werkstattraum war 1855 durch einen Wagenschuppen erweitert worden, so daß seit dieser Zeit die Wagenreparaturen nicht mehr im Freien ausgeführt zu werden brauchten.

Während so mit steigendem Verkehr der Platzbedarf der Eisenbahnanlagen immer größer wurde, die Hafenanlagen jedoch aus demselben Grunde ebenfalls immer umfangreicher wurden, war schließlich eine Verlegung der Eisenbahnanlagen des alten Bahnhofs am Holstentor nicht mehr zu umgehen. Dazu behinderten die schienengleichen Wegeübergänge sehr den Verkehr. So entstanden nacheinander der Geniner Rangierbahnhof, die Hauptwerkstatt dort und schließlich 1908 der neue Personenbahnhof in der Vorstadt St. Lorenz.

Die Hauptwerkstatt an der jetzigen Stelle wurde im Jahre 1890 in Betrieb genommen. Der Jahresbericht der Lübeck—Büchener Eisenbahngesellschaft aus diesem Jahre schreibt darüber folgendes:

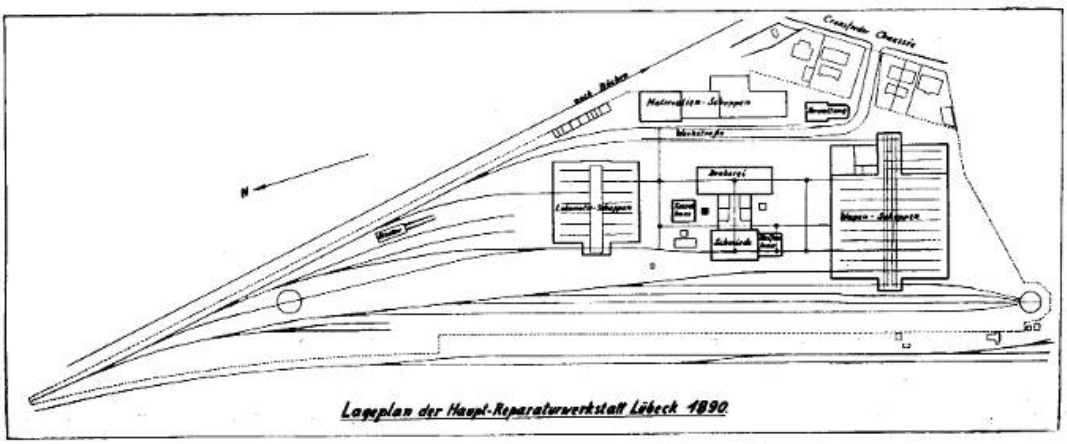
> „Die neuen Werkstattanlagen an der Cronsforder Allee in Lübeck sind vollendet und die einzelnen Abteilungen derselben im Laufe des Sommers allmählich in Betrieb genommen worden. Am 4. Oktober konnte der Betrieb in der alten Werkstatt gänzlich eingestellt werden. Die Übersiedelung der Werkstattbüros nach den neuen Räumen hat am 14. November stattgefunden. Die Wohngebäude für den Maschineninspektor und für die Werkmeister sind in allen wesentlichen Teilen fertiggestellt und am 1. April 1891 bezogen worden."

Neben einem Maschineninspektor als Leiter, 3 Werkmeistern, 1 Werkstattbuchhalter, 1 Werkstattprüfer, 1 Rechnungsführer, 4 Büroassistenten, 2 Materialienverwaltern, 2 Materialiengehilfen und -ausgebern bestand das Personal aus 169 Werkstattarbeitern. Der Fahrzeugbestand war auf

47 Lokomotiven,
109 Personenwagen,
13 Gepäckwagen,
859 Güterwagen

angewachsen.

Da die Außenbezirke der Stadt damals noch nicht durch Verkehrsmittel erschlossen waren, wurde für den Transport der Arbeitskräfte und Materialien vom 18. August 1890 ab ein Werkstattzug eingesetzt, der täglich zweimal vom Bahnhof zur Hauptwerkstatt und zurück fuhr. Er bestand aus einem oder mehreren Güterwagen und der Lokomotive „Gnom", die noch manchem der älteren Werkstattangehörigen in Erinnerung ist. Die Verantwortung für den Zug wurde einem Werkmeister übertragen, der zugleich die Aufgaben des Lokomotivführers, Zugführers und die allgemeine Aufsicht hatte.



Der Lageplan der neuen Hauptwerkstatt zeigt schon die beiden getrennten Hallen für Lokomotiv- und Wagenreparatur. Die Lokomotivwerkstatt mit 43,5 mal 44,8 m² Grundfläche enthielt 2 mal 7 Stände, die alle mit einer Arbeitsgrube ausgerüstet waren. Sie wurden von einer im Mittelschiff der Halle laufenden Schiebebühne bedient.

Die Wagenhalle hatte eine Grundfläche von 61 mal 72 m². Sie war ebenfalls mit einer Schiebebühne ausgerüstet und enthielt 10 + 13 Arbeitsstände. Im vorderen Teil, in dem sich heute Sattlerei, Waschraum und Lehrlingswerkstatt befinden, waren Lackiererei, Sattlerei und Tischlerei untergebracht.

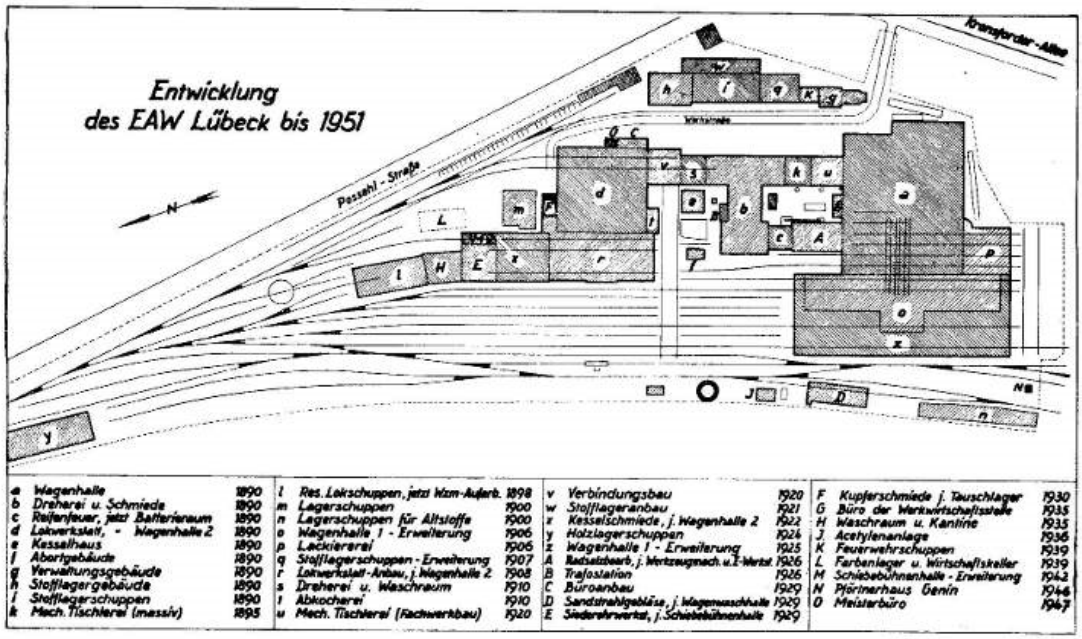
Zwischen beiden Hallen lagen in getrennten Gebäuden die Dreherei, Schmiede und das Kesselhaus. Noch heute ist die in jenen Jahren für den Transmissionsantrieb beschaffte Dampfmaschine vorhanden und hat in den letzten Jahren, als die Versorgung mit elektrischem Strom unzureichend war, oft in Betrieb gesetzt werden müssen. Auch die Kesselanlage aus dem Jahre 1907 zählt zu den alten Veteranen des Werkes.

Das Werk war im Norden an die Lübeck-Büchener Strecke angeschlossen. Dies hat der Entwicklung der Gleisanlagen und dem Fahrzeugdurchlauf sein Gepräge gegeben. Mit der Verlegung des Hauptbahnhofs war auch eine Umlegung der Büchener Strecke notwendig, und der Anschluß des Werkes mußte auf die gegenüberliegende Geniner Seite verlegt werden.

Der weitere Ausbau des Werkes ist gekennzeichnet durch die stückweise Anpassung an die allmählich größer werdenden Aufgaben. 1906 mußte die Warenrichthalle für die neubeschafften vierachsigen Wagen erweitert und eine Lackiererei angebaut werden. Ihre heutige Form bekam diese Halle durch einen zweiten Anbau im Jahre 1925.

Auch die ehemalige Lokomotivrichthalle ist in mehreren Etappen bis auf ihre heutige Größe gebracht worden. Die erste Erweiterung um 8 Stände wurde 1908 ausgeführt. Die ehemalige Kesselschmiede ist 1922 angebaut worden.

In demselben Maß wie die Haupthallen vergrößerten sich auch die Nebenbetriebe, wie aus dem 2. Lageplan zu ersehen ist.



a Wagenhalle	1890	l Res. Lokschuppen, jetzt Hzm-Aufarb.	1898	v Verbindungsbau	1920	F Kupferschmiede j. Tauschlager	1930
b Dreherei u. Schmiede	1890	m Lagerschuppen	1900	w Stofflageranbau	1921	G Büro der Werkwirtschaftsstelle	1935
c Reifenfeuer, jetzt Batterieraum	1890	n Lagerschuppen für Altstoffe	1900	x Kesselschmiede, j. Wagenhalle 2	1922	H Waschraum u. Kantine	1935
d Lokwerkstatt, - Wagenhalle 2	1890	o Wagenhalle 1 - Erweiterung	1906	y Holzlagerschuppen	1924	J Acetylenanlage	1936
e Kesselhaus	1890	p Lackiererei	1906	z Wagenhalle 1 - Erweiterung	1925	K Feuerwehrschuppen	1939
f Abortgebäude	1890	q Stofflagerschuppen - Erweiterung	1907	A Radsatzbearb. j. Werkzeugmech. u. L-Werkst	1926	L Farbenlager u. Wirtschaftskeller	1939
g Verwaltungsgebäude	1890	r Lokwerkstatt-Anbau, j. Wagenhalle 2	1908	B Trafostation	1926	M Schiebebühnenhalle - Erweiterung	1942
h Stofflagergebäude	1890	s Dreherei u. Waschraum	1910	C Büroanbau	1929	N Pförtnerhaus Genin	1946
i Stofflagerschuppen	1890	t Abkocherei	1910	D Sandstrahlgebläse, j. Wagenwaschhalle	1929	O Meisterbüro	1947
k Mech. Tischlerei (massiv)	1895	u Mech. Tischlerei (Fachwerkbau)	1920	E Siederohrwerkst., j. Schiebebühnenhalle	1929		

Die Lübeck-Büchener Eisenbahngesellschaft war als ein der Nutzanwendung und Erprobung technischer Neuerungen im Eisenbahnwesen sehr zugängliches Unternehmen bekannt, und manche Pionierarbeit ist hierbei im Ausbesserungswerk geleistet worden. Es sei hier nur an den Dooble-Dampftriebzug und den Doppelstockzug mit Fernsteuerung erinnert. Während dem Dampftriebzug kein endgültiger Erfolg beschieden war, ist der Gedanke des Doppelstockzuges mit seinem niedrigen Platzgewicht und der Möglichkeit des ferngesteuerten Betriebes eines Dampfzuges in letzter Zeit auch von der Bundesbahn erneut aufgegriffen worden.

Es war ein bedeutendes Ereignis, das in den Erzählungen der älteren Werkangehörigen immer wieder hervorgehoben wird, als im Werk das naturgetreue Modell eines Doppelstockwagens in Holz aufgebaut wurde, um die Raumverhältnisse zu erproben. Die Doppelstockzüge, die im April 1936 auf der Strecke Hamburg—Lübeck—Travemünde eingesetzt wurden, ermöglichten eine rasche Verkehrsabwicklung und erfreuten sich beim Publikum großer Beliebtheit. Zum erstenmal in einem deutschen Eisenbahnfahrzeug ist hier auch der Versuch gemacht worden, durch Einblasen vorgekühlter Luft die Raumtemperatur im Fahrzeug während der heißen Jahreszeit zu beeinflussen. Von den damals gebauten 8 Doppelstockeinheiten sind heute noch 7 in Betrieb. Der achte fiel den Kriegseinwirkungen zum Opfer.

Im Zuge der Verreichlichung der Privatbahnen war mit Ablauf des Jahres 1937 auch für die Lübeck-Büchener Eisenbahngesellschaft der Zeitpunkt gekommen, an dem sie in der Deutschen Reichsbahn aufgehen sollte. Unvergeßlich ist den alten Lübeck-Büchener Eisenbahnern der 31. Dezember 1937 geblieben, als in der festlich geschmückten Wagenrichthalle des Ausbesserungswerkes für sie der letzte Betriebsappell stattfand. Am Schluß dieses kurzen geschichtlichen Rückblicks soll noch zweier Ereignisse der letzten Jahre gedacht werden. Am Palmsonntag 1942 wurde Lübeck durch einen Luftangriff schwer getroffen. Der Schaden im Ausbesserungswerk war, gemessen an den Zerstörungen anderer Ausbesserungswerke, gering. Es fielen sieben Bomben auf das Werkgelände, von denen nur eine im Schiebebühnenfeld der Richthalle 2 größeren Schaden anrichtete. Die Halle konnte noch in demselben Jahr wieder aufgebaut werden.

Unangenehmere Folgen hatte ein Schadenfeuer, das am 10. Oktober 1945 in Richthalle 2 ausbrach. Durch Schweißarbeiten an einem Personenwagen verursacht und nicht rechtzeitig entdeckt, erfaßte es schnell die gesamte Dacheindeckung der alten Lokomotivhalle, die den Flammen zum Opfer fiel. Auch die eisernen Dachbinder wurden teilweise zerstört. Bei dem damals herrschenden Mangel an jeglichem Baumaterial war es außerordentlich schwer und langwierig, die Halle wieder herzurichten. Die provisorische Eindeckung mit Wellblechtafeln konnte bis heute noch nicht ersetzt werden.

Die Aufgaben des Ausbesserungswerkes Lübeck, die sich zur Zeit der Lübeck-Büchener Eisenbahngesellschaft auf die Ausbesserungsarbeiten an sämtlichen Fahrzeugarten dieser Bahn erstreckten, konnten nach der Übernahme durch die Deutsche Reichsbahn wesentlich vereinfacht werden.

Beim Luftangriff 1942 zerstörte Halle

Von der Lokomotivausbesserung blieb zunächst noch die Beseitigung von Betriebsschäden, die eine Achssenke erforderlich machten, an den in Lübeck beheimateten Lokomotiven. Diese Arbeiten wurden Juni 1948 eingestellt und die Halle für die zentrale Aufarbeitung von Werkzeugmaschinen eingerichtet.

Die Güterwagenausbesserung wurde ganz eingestellt. Lediglich etwa 330 Güterzuggepäckwagen wurden dem Werk zur Erhaltung zugeteilt. Diese Arbeit ging 1950 an das Ausbesserungswerk Harburg über.

An Drehgestellpersonenwagen behielt das Werk nur noch die Doppelstockwagen. Ihre komplizierten elektrischen Anlagen für die Fernsteuerung erfordern besondere Fachkräfte und Einrichtungen, die in anderen Werken nicht zur Verfügung standen.

Als Hauptaufgabe blieb dem Ausbesserungswerk Lübeck die Erhaltung der 2- und 3achsigen Personenwagen. Zur Erhaltung zugeteilt wurden die Wagen des örtlichen Direktionsbezirks Hamburg, zu denen in den letzten Jahren noch Wagen der Direktion Hannover hinzugekommen sind.

Insgesamt sind zur Zeit folgende Wagen dem Ausbesserungswerk Lübeck zugeteilt:

1565 2- und 3achsige Personenwagen der Eisenbahndirektion Hamburg,
197 2- und 3achsige Personenwagen der Eisenbahndirektion Hannover,
212 Bahndienstwagen,
14 Doppelstockwagen.

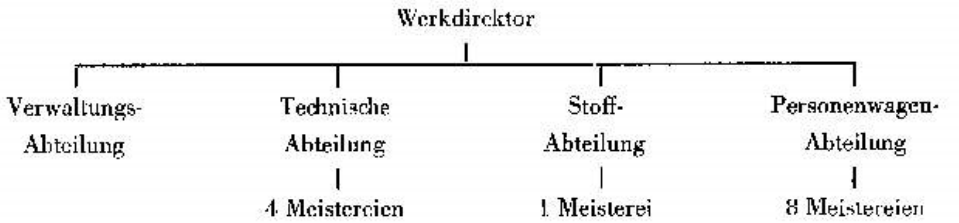
Von den übrigen Aufgaben des Werkes sind die Aufarbeitung der Oberbau- und Verkehrsgeräte sowie der Werkzeugmaschinen für den Bereich der Werkstättendirektion Hamburg zu nennen.

Diese Spezialisierung der Aufgaben des Werkes bedeutet jedoch nicht, daß auch der Auftragsumfang kleiner geworden wäre. Im Gegenteil sind nach der Übernahme die Aufträge nicht unwesentlich erhöht worden. Dieses zeigt am besten die Entwicklung der Belegschaftsstärke des Werkes.

Bei der Übernahme 1938 durch die Deutsche Reichsbahn hatte das Werk 35 Aufsichtskräfte und 350 Arbeiter. Im letzten Kriegsjahr wurden 67 Aufsichtskräfte und 600 Werkarbeiter, wovon etwa 200 Fremdarbeiter und Kriegsgefangene waren, beschäftigt. Zur Zeit besteht die Belegschaft aus 90 Aufsichtskräften, 580 Werktätigen und 42 Lehrlingen.

Der Anteil der Flüchtlinge ist mit 29 % der Gesamtbelegschaft sehr hoch und entspricht der allgemeinen Bevölkerungsstruktur Lübecks und Schleswig-Holsteins. Der hohe Anteil der Schwerbeschädigten von 8,2 % der Belegschaft (ohne Lehrlinge) zeigt ebenfalls, daß das Ausbesserungswerk einen guten Beitrag zur Milderung der Kriegsfolgen leistet.

Die Organisation des Ausbesserungswerkes wurde nach der Übernahme durch die Deutsche Reichsbahn der der übrigen Ausbesserungswerke angepaßt und zeigt folgendes Bild:



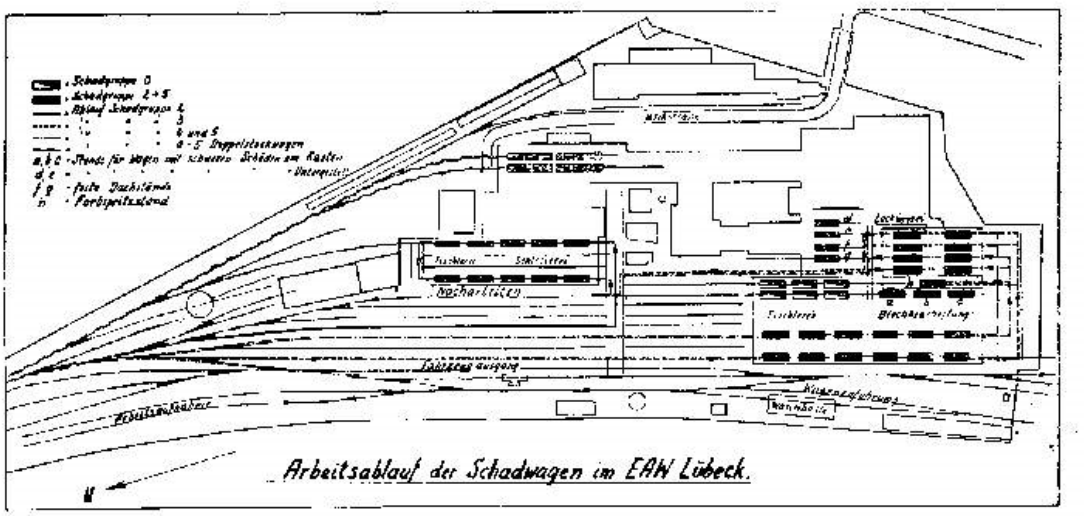
Die Verwaltungsabteilung bearbeitet die Personalien aller Werkangehörigen, Lohn- und Gehaltszahlungen, Abrechnung und Gemeinkostenermittlung.

Der Technischen Abteilung ist übertragen die Unterhaltung der baulichen und maschinellen Anlagen, Energieversorgung, Überwachung der Wirtschaftlichkeit des Betriebes, Arbeitsaufnahme und Unfallschutz. Ihr untersteht auch die Lehrlingsausbildung. In einer gut eingerichteten Lehrwerkstatt und Werksschule werden Schlosser- und Dreherlehrlinge ausgebildet.

Die Stoffabteilung hat die Aufgabe der Versorgung des Werkes mit den notwendigen Stoffen, deren Lagerung und Verwaltung.

Die eigentlichen fertigungstechnischen Aufgaben erfüllt die Personenwagenabteilung.

Jeder Personenwagen kommt außer zur Beseitigung unvorhergesehener Schäden, die bei der Schadgruppe P 0 beseitigt werden, in regelmäßigen, vorgeschriebenen Abständen ins Werk, um einer bahnamtlichen Untersuchung (P 2) unterzogen zu werden. Kommen zu diesen in der Hauptsache der Betriebssicherheit dienenden Arbeiten noch solche hinzu, die aus Gründen der Verkehrswerbung und der Sicherung einer gewissen Lebensdauer des Wagens ausgeführt werden sollen, so wird er je nach Umfang dieser Arbeiten in die Schadgruppen P 3 bis P 5 eingeteilt.



Alle zu den Schadgruppen P 2 bis P 5 anfallenden Wagen werden im Ausbesserungswerk Lübeck im Fließverfahren aufgearbeitet.

Aus dem Arbeitsablaufplan ist zu ersehen, daß die bahnamtliche Untersuchung in Halle 2 ausgeführt wird. Da hier die Arbeiten am Fahrgestell die Hauptaufgabe bilden, sind in dieser Halle zugleich untergebracht:

Radsatz- und Achslageraufarbeitung, Federprüfung und -behandlung, Pufferaufarbeitung. Außerdem sind hier noch 2 Stände für die Aufnahme der Doppelstockwagen vorgesehen.

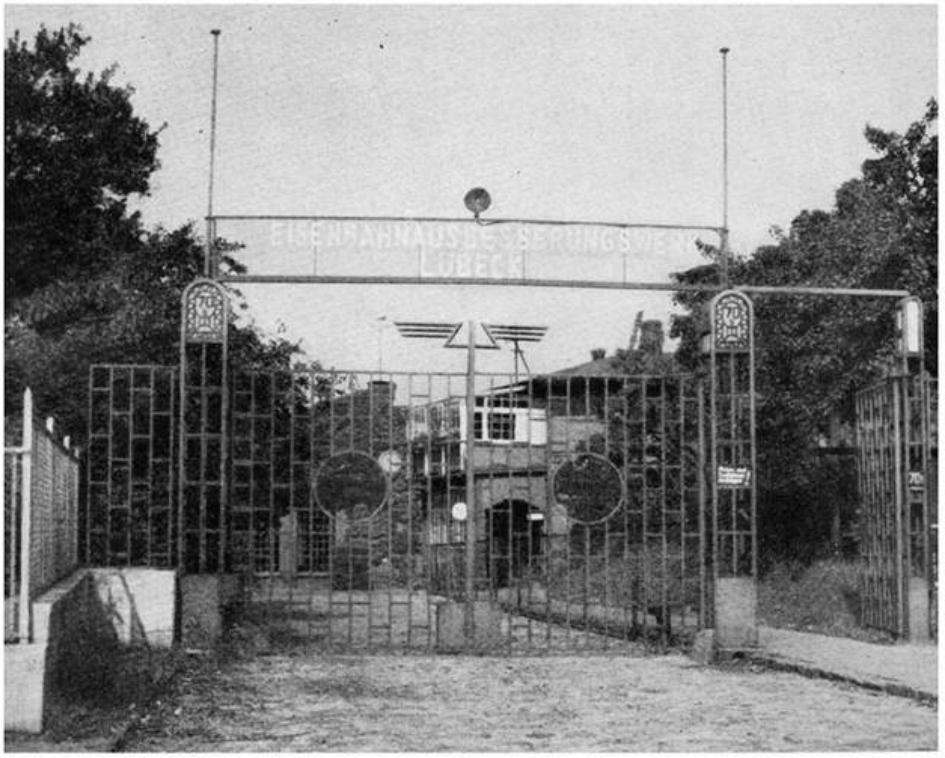
Die übrigen Schadgruppen werden in Halle 1 aufgearbeitet. Es laufen die Schadgruppe P 3 besonders und die Schadgruppen P 4 und P 5 gemeinsam über ein Fließgleis. Dem Umfang dieser Arbeiten entsprechend, befinden sich in dieser Halle noch: Blechbearbeitung, Lackiererei und Polsterei.

Es ist immer eine schwierige Aufgabe, ein Werk, das in seinen Grundformen, den Hallenabmessungen, den Gleisanlagen, den Transporteinrichtungen und sonstigen maschinellen Anlagen für andere Aufgaben entwickelt wurde, auf eine neue Fertigung umzustellen. Als besonders nachteilig für die Einheitlichkeit der Fertigung muß für das Ausbesserungswerk Lübeck die notwendige Aufteilung in zwei getrennte Hallen angesehen werden. Trotzdem konnte mit dem Ergebnis der Umstellung eine gute Anpassung an moderne Fertigungsmethoden bei der Fahrzeugausbesserung erreicht werden. In seiner Leistung und Arbeitsgüte hat sich das Ausbesserungswerk Lübeck einen guten Platz unter den übrigen Ausbesserungswerken erarbeitet.

Es wurden an Reisezugwagen seit dem Zusammenbruch Mai 1945 bis Juli 1951 ausgebessert:

Schadgruppe P 0	5 022	Wagen
Schadgruppe P 2	4 750	Wagen
Schadgruppe P 3	257	Wagen
Schadgruppe P 4	107	Wagen
Schadgruppe P 5	119	Wagen
	10 255	Wagen.

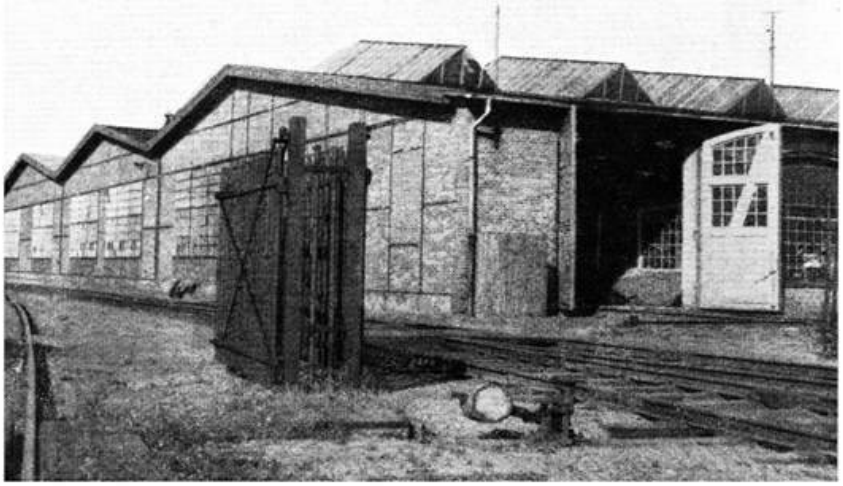
Im folgenden Bildbericht soll eine Zusammenstellung von Aufnahmen aus der Gegenwart ein anschauliches Bild von den Anlagen des Werkes und seiner Belegschaft geben, deren Arbeitswillen und Verbundenheit mit dem Arbeitsplatz alle Nöte und Schwierigkeiten der letzten Jahre überwunden hat.



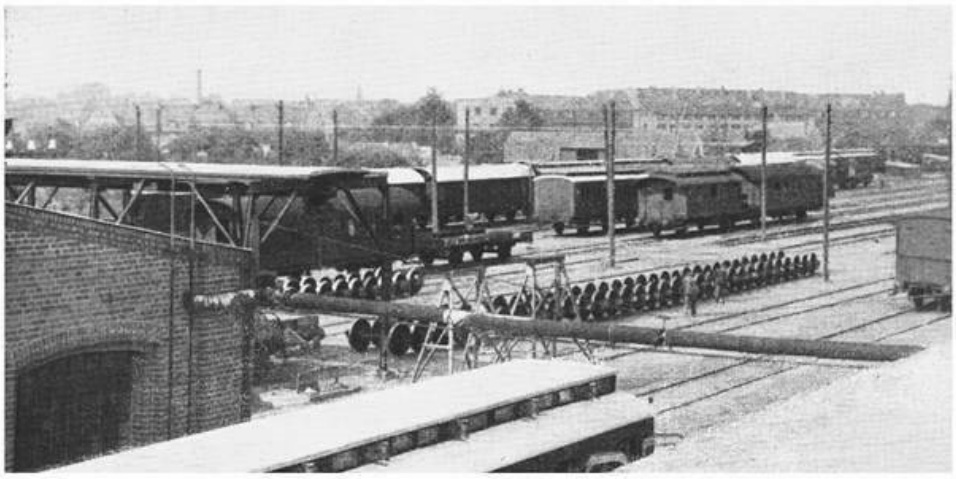
Werkeingang

Pförtnergebäude

Gleisanlage



Geniner Tor



Radsatzhof