Hansjörg Zimmermann

Die Lübeck-Büchener Eisenbahn

Betrachtet man die Verkehrslinien im 19. Jahrhundert, die Nordwesteuropa mit Nordosteuropa verbinden, so ist festzustellen, daß keine ausreichend ist. Es gibt mehrere Möglichkeiten, nach Norden zu gelangen und dabei gleichzeitig die Schiffswege um Skagerrak und Kattegat auszuklammern. So kann man per Schiff die Elbe hinauf fahren und dann über Land nach Kiel ziehen, um sich dort wieder einzuschiffen. Auch steht die Benutzung des schleswig-holsteinischen Kanals" offen, doch ist dieser sehr leistungsschwach. Die dritte Möglichkeit: Man fährt die Elbe hinauf bis Hamburg, lädt aus, transportiert über Land bis Kiel oder Lübeck und dann wieder per Schiff weiter nach Norden. Die vierte Möglichkeit: Man benutzt den Stecknetz-Kanal. Doch auch dieser ist sehr leistungsschwach. Außerdem dauert es zu lange; Mitte des 19. Jahrhunderts brauchte man von Lauenburg bis Lübeck 10 bis *20* Tage.

In unserem Raum konzentriert sich Handel und Wirtschaft auf Lübeck. Lübeck hatte seinen Höhepunkt während der Hanse mit einer für das Hinterland günstigen geographischen Lage. So bestanden im Mittelalter zwei Handelsstraßen, die nach Lübeck führten: einmal die Strecke von Hamburg nach Lübeck und zum zweiten von Lüneburg über Laubenburg und Mölln nach Lübeck. Dies sollte sich im *16.* Jahrhundert ändern. Der Handel ging zurück und erreichte seinen Tiefpunkt während der Franzosenzeit. Ab *1815* führten die für Lübeck wichtigen Handelsstraße durch ausländisches Gebiet. Trotz des dänischen Transitzolls konzentrierte sich der Handel auf die Strecke Hamburg-Lübeck.

Die Pläne, Lübeck mit einer Eisenbahn zu verbinden, reichen sehr weit zurück. Noch bevor die erste deutsche Eisenbahn in Angriff genommen wurde, entstanden Pläne, Lübeck und Hamburg mit einer Eisenbahnverbindung zu versehen. *1834* interessierten sich englische Unternehmer für diese Strecke. Diese berechneten die Entfernung auf *37* englische Meilen mit einem Kostenaufwand von *280 000* Pfund. Der sich entwickelnde Verkehr wurde sehr optimistisch eingeschätzt: jährlich sollten mindestens *72 000* tons oder *1 612 800* Zentner sowie *20 000* Reisende befördert werden. An Einnahmen errechneten die Engländer pro Jahr *44 000* Pfund, die sich aus 1/2 sh ((50 Pf) pro Zentner und *8* sh *(8,- M)* pro Person zusammensetzten. Damit würde ein jährlicher Überschuß von *28 000* Pfund oder 10 % des Anlagekapitals erreicht werden. Um Dänemark für diesen Plan noch stärker zu interessieren, sollten von dem Überschuß 10 % an die dänische Staatskasse abgeführt werden. Dänemark aber hatte "an einer Unterhaltung und an einer dem neuesten Stand der Technik entsprechenden Fortentwicklung keinerlei Interesse".') Es lehnte diesen Plan ab und ebenso auch denjenigen, der eine Verbindung Lübecks mit Kiel vorsah. Anstelle dessen genehmigte die dänische Regierung das Nivellement für eine Bahn von Neumünster über Bad Segeberg und Bad Oldesloe nach Schwarzenbek. Dem Herzogtum Lauenburg wäre damit in Hinsicht auf einen Anschluß an das Eisenbahnnetz zwar geringfügig genüge getan. Lübeck aber blieb weiterhin isoliert, so daß dieser Plan auch nicht weiter entwickelt wurde.

In den beginnenden Verhandlungen lehnte Dänemark nach wie vor eine direkte Eisenbahnverbindung Hamburg-Lübeck ab, "weshalb Lübeck ersatzweise danach trachtete über einen Anschluß an die Berlin-Hamburger Eisenbahn die große hansische Schwesterstadt wenigstens auf einem Umweg zu erreichen".[2]) Damit war der Plan einer Verbindung mit Lauenburg gefaßt. Comités für die Bahn bildeten sich zuerst in Mölln am 5. März 1843, dann hier (Lübeck) am 8. und gleich darauf in Lauenburg. . ." [3]) Zugleich

> *"ging man von der bis dahin vertretenen Ansicht ab, daß der Bau von Eisenbahnen nur dann wirtschaftlich vertretbar sei, wenn bisher schon ein lebhafter Verkehr bestehe, und man glaubte sogar, es werde unmöglich sein, den Handel von den althergebrachten Wegen wegzuziehen und auf die neuen Bahnen hinzulenken". [4])*

Die Eisenbahn wurde allmählich zu einer Lebensfrage Lübecks, zumal da Kiel, Wismar und Rostock eine immer größere Konkurrenz wurden. So wehrte sich gegen den Eisenbahnanschluß besonders die Altona-Kieler Eisenbahngesellschaft.

Ab 1843 unterstützten auch die lauenburgischen Städte aktiv den Plan der Eisenbahn. Die Ritter- und Landschaft sandte eine eigene Eingabe nach Kopenhagen, und die Städte Mölln und Lauenburg schickten noch zusätzlich Gesandte nach dort. Dann trat man "Mit Hannover in Verbindung wegen des Baues einer Bahnlinie von Lübeck über Büchen nach Lauenburg".[5]) Gleichzeitig wurde auch mit Mecklenburg wegen einer Verbindung nach

Boizenburg verhandelt. Auf beiden Seiten fanden die Lübecker Unterhändler Verständnis und Entgegenkommen.

Ein dritter Plan ging von der Altona-Kieler Eisenbahngesellschaft aus: er sah eine Bahnlinie von Kiel über Eutin nach Lübeck vor, wobei man voraussetzte, daß die Strecke nach Büchen fortgesetzt würde. Damit sollte die direkte Verbindung nach Hamburg umgangen werden. Doch die dänische Regierung lehnte ab und schlug stattdessen nochmals eine Verbindung von Neumünster über Bad Oldesloe bis Schwarzenbek vor. Damit wäre zwar wieder Lauenburg an die Altona-Kieler Eisenbahn angeschlossen, doch Lübeck blieb weiterhin außen vor. Es zeigten sich also in der dänischen Verkehrspolitik deutlich engstirnige national-politische Züge.

Lübeck mußte sich nach der scheinbar unwiderruflichen Absage an eine Hamburg-Lübecker Bahnlinie auf die Verbindung nach Büchen konzentrieren.

> *"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 Ansicht, durch Fortsetzung der Bahn über Lauenburg nach Lüneburg Anschluß nach Südwest zu bekommen."* [6])

Die politische Vertretung des Herzogtums Lauenburg, die Ritter- und Landschaft, versuchte nun selbst, die Eisenbahnverbindung in Kopenhagen voranzutreiben. Doch alle Versuche blieben erfolglos. Daraufhin nahm Lübeck das Heft in die Hand und schickte einen eigenen Gesandten, Dr. Elder, nach Kopenhagen. Dadurch, daß Dänemark wegen der Fortführung der Strecke nach Lauenburg das Außenministerium einschalten mußte, verzögerte sich der Fortgang der Verhandlungen erheblich,

> *"und die Entscheidung mußte nun, nach dem in Kopenhagen stattfindenden Geschäftsgange, von dem Staatsrathe, welchem der König selbst präsidirte wiewohl auf den gutachtlichen Bericht der Eisenbahn-Commission erfolgen."* [7])

Zudem ließ das von Lübeck angefertigte Gutachten über die Effizienz der neuen Bahn eine Gefahr für die Linie Altona-Kiel erkennen, da Hamburg günstiger über Büchen zu erreichen war.

> *„Die Eisenbahn-Commission zog in Betracht, daß der Weg von Hamburg über Büchen nach Lübeck mindestens eine Meile kürzer sei, als der Weg von Altona nach Kiel. und kam demnach zu dem Schlusse daß die Lübeck-Büchener Bahn eine Concurrenzbahn der Altona-Kieler sein und diese wesentlich beeinträchtigen würde."* [8])

Das aber bewog die dänische Regierung zur Ablehnung des Projekts.

> *"In der Antwort, welche die Lauenburgischen Stände auf ihr Fürschreiben erhielten, traten die Ansichten der Dänischen Regierung noch deutlicher hervor. Es heißt darin, durch eine Lübeck-Büchener Bahn würde dem Verkehr eine den allgemeinen Interessen des Inlandes nachtheilige Richtung auf die ausländische Stadt Lübeck gegeben werden..."* [9])

Durch diese Ablehnung wurde der Unwille großer Teile Lübecks gegen Dänemark geweckt In den "Neuen Lübeckische Blättern" erschien ein Artikel "Die Verweigerung der Lübeck-Büchener Eisenbahn". Autor war der spätere Bürgermeister Dr. Behn Zur gleichen Zeit erschien in Braunschweig ein Zeitungsartikel "Lübecks Bedrückung durch die dänische Politik". Das nächste Bemühen Lübecks ging nun dahin, die hannoversche Regierung weiterhin zu interessieren, da die Verbindung über Büchen nach Lübeck die kürzeste und geradeste Strecke war. Dazu fand im September 1846 eine erneute Konferenz zwischen den Regierungen Lübecks und Hannovers in Harburg statt. "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." [10]) Daraufhin beantragte die dänische Regierung im Dezember 1846, um dem Herzogtum Lauenburg wenigstens etwas zu gewähren, bei der hannoverschen Regierung, "diese möge die Bahn von Lüneburg an die Elbe bauen, dann wolle die dänische Regierung eine Bahn von Lauenburg nach Schwarzenbek concessioniren . .[11]) Es war also immer wieder derselbe Gedanke Dänemarks, die Hauptsache sei, Lübeck bleibt ausgeschaltet. Aber auch hier machte Hannover nicht mit. Es antwortete an Dänemark, für eine Bahn an die Elbe bestehe in Hannover so lange kein Interesse, bis die Bahn in

Büchen ihr Ende finde und keine Fortsetzung nach Lübeck gestattet wird. Auch die Stadt Lauenburg hielt fest an ihrer Forderung nach einer direkten Bahn. Ursprünglich sollte die Berlin-Hamburger Eisenbahn über Lauenburg gehen, doch ließ sich dies aus technischen Gründen nicht verwirklichen. Der dänische König, der ja die Bahn zu konzessionieren hatte, verpflichtete nun die Eisenbahngesellschaft,

> *"nach Wahl der Stadt Lauenburg ihr entweder eine bedeutende Geldsumme als Entschädigung zu zahlen oder eine Zweigbahn von Lauenburg nach Büchen zu erbauen und in Betrieb zu nehmen, mit der immerwährenden Verpflichtung, die Bewohner Lauenburgs welche die Hamburg-Berliner Bahn benutzen wollten, unentgeltlich nach Büchen und zurückzubefördern". [12])*

Die Eisenbahngesellschaft bot daraufhin als einmalige Entschädigung 150 000 Taler an. Doch Lauenburg lehnte in der sicheren Erwartung, daß die Bahn nach Büchen bis nach Lübeck weitergeführt würde, ab und bestand auf den Bau der Bahn nach Büchen.

In dieser scheinbar ausweglosen Situation ging Lübeck noch weiter und schaltete den deutschen Bundestag in Frankfurt ein. Es wollte für seine finanziellen Leistungen - es wurde eigens dafür 1842 die Militärsteuer eingeführt - jetzt Unterstützung haben. Die Lübecker stießen bei Preußen und Usterreich nicht auf taube Ohren, mit dem Erfolg, daß die beiden Großmächte in Dänemark intervenierten, was ihnen aufgrund der europäischen Pentarchieordnung auch erlaubt war. Dänemark war darüber zunächst verärgert, sah dann aber doch wohl ein, daß es die starre Haltung auf die Dauer wohl nicht durchhalten konnte. Auch die französische und die russische Regierung boten unaufgefordert ihre Hilfe an.

> *"Die Englische Regierung that dasselbe, die Schwedische wollte es gern vermeiden, eine der Dänischen Regierung unangenehme Sache zu berühren, erkannte aber völlig an, daß die Verweigerung der Büchener Bahn auch ihren Handelsinteressen zum Nachtheil gereiche." [13])*

Bei solch einem Druck von außen konnte die dänische Regierung schlecht eine erneute Ablehnung geben und sie "schien es diesmal vorzuziehen, überhaupt keine zu geben". [14])

Durch die beharrliche Verweigerung der Verbindung zwischen Lübeck und Büchen nahm die Altona-Kieler Bahn einen ungeahnten Aufschwung und auch

> *"die Rhederei der nach Lübeck fahrenden Stockholmer Dampfschiffe erklärte, daß sie, wenn Lübeck keine Eisenbahn erhalte, ihre Schiffe nach Kiel werde gehen lassen. Und als im Jahre 1846 die Periode ablief, für welche die Lübecker Dampfschiffahrt nach Petersburg ein Privilegium hatte, bildete sich sogleich der Plan, eine regelmäßige Fahrt dahin von Kiel aus zu unternehmen." [15])*

Der Lübecker Senator Curtius sollte daraufhin 1846 bei Preußen und Usterreich sondieren, ob sie auch weiter gewillt wären, Lübecks Wünsche zu unterstützen. Besonders Prinz Wilhelm von Preußen, der spätere Kaiser, interessierte sich für Lübecks Belange und setzte sich dafür ein. Der preußische Minister des Auswärtigen, von Canitz, riet, den Antrag Lübecks vor dem Bundestag

> *"nicht in Form einer Klage oder Beschwerde anzubringen, da es wohl sehr zweifelhaft sei, ob Lübeck Dänemark gegenüber ein Recht auf Bewilligung einer Eisenbahn würde geltend machen können, sondern die Form einer Bitte um Vermittelung des Bundes zu bitten, und hoffte, daß der König, von dessen Wille es abhänge, ihm erlauben werde, einen in solcher Weise eingebrachten Antrag zu unterstützen, was dann gewiß in kräftiger Weise geschehen solle". [16])*

Die Mission schien also völlig erfolgreich zu verlaufen. Curtius wurde als Gesandter nach Frankfurt geschickt. Doch in diesem Augenblick erließ der dänische König einen offenen Brief, daß auch nach Erlöschen der Königslinie die Herzogtümer unzertrennlich bleiben würden. Der Brief wurde von der schleswig-holsteinischen Ständeversammlung unter Protest aufgenommen.

Als die Beratung über die Eisenbahn im Bundestag begann, war der preußische Gesandte nicht anwesend und der österreichische Gesandte machte schwere Bedenken gegen ein zu mächtiges Auftreten des Bundes nach außen geltend, obwohl er Direktiven zur Unterstützung Lübecks erhalten hatte. Der Bundestag schien auch wenig geneigt, sich für ein solch spezielles Projekt stark zu engagieren, "das würde die bedenklichsten Consequenzen hervorrufen".[17]) Obwohl der Bundestag sich noch nie in eine solche

Angelegenheit eingeschaltet hatte, machte die Bezeichnung Lübecks als einer ausländischen Stadt in dem Erlaß der Eisenbahnkommission an die lauenburgische Ritter und Landschaft es zulässig, "zu sagen, daß die selbständigen deutschen Bundesländer als dänische Provinzen angesehen seien, also Dänemark gewissermaßen mit seiner eigenen Waffe zu schlagen, und seine Verfahren als feindselig gegen Deutschland zu bezeichnen".[18]) Somit wurde auf der Versammlung am 30. April 1846 die Anschuldigung Dänemarks, es versuche Lübeck wirtschaftlich zu isolieren und damit den Handel zu schädigen, zum Hauptverhandlungspunkt. Dänemark wußte geschickt zu antworten, so daß die allgemeine Ansicht bestand, es handelte sich um eine vertrauliche Mitteilung Lübecks an den Bundestag. Die Bundesversammlung sprach daraufhin die Empfehlung aus, Dänemark und Lübeck sollten sich doch bis zur nächsten Sitzung im Frühjahr 1847 gütlich einigen. Obwohl Lübeck keine definitive Entscheidung vom Bundestag erhielt, so war es doch zumindest ein psychologischer Erfolg: seine Wünsche wurden überall gehört und interessiert aufgenommen.

Völlig unerwartet erhielt Lübeck auch noch von einer anderen Seite Unterstützung. Schweden sah jetzt seinen Handel mit dem Süden über den Umschlaghafen Lübeck gefährdet. Auch Rußland nahm eine klare Haltung ein. Es sah das Bahnprojekt nicht nur als ein dänisch-holsteinisches Problem an, sondern maß ihm europäische Bedeutung bei. Inzwischen konnten aber auch der dänische König und sein Außenminister überzeugt werden, doch konnten diese sich nicht durchsetzen, so daß bis zum Januar 1847 noch keine Einigung erreicht wurde.

> *"Es war nur unangenehm, den Schein auf sich zu laden, daß man sich durch fremde Vorstellungen zu Gunsten eines fremden kleinen Staates ein Zugeständniß abdringen lasse, um so mehr, da der Gegenstand dieses Zugeständnisses, eine Bahn von Lübeck nach Büchen zugleich im eignen Interesse eines Landestheils, Lauenburg, lag, und die gesetzlichen Behörden und Vertreter dieses Landestheils eben dasselbe Zugeständniß wiederholt beantragt und nachgesucht hatten."[19])*

Bevor Lübeck weitere Schritte unternahm, versicherte es sich nochmals der Unterstützung Berlins. Dann teilte es Dänemark mit, daß Lübeck von einem formellen Antrag vorerst absehen wollte. Lübeck zweifelte zu diesem Zeitpunkt also noch nicht an dem guten Willen Dänemarks. Diese Hoffnung sollte belohnt werden. Der dänische Außenminister teilte dem österreichischen Gesandten am Tage der Bundestagseröffnung mit, daß "Se. Majestät der König einem Gesuch des Senats von Lübeck um Bewilligung einer Lübeck-Büchener Eisenbahn mit Vergnügen entgegensehen würde" .[20)] Nun war es an der Zeit, daß Lübeck auch den offiziellen Antrag stellte,

> *"daß Euer Majestät huldreichst geruhen wolle, die Anlage einer Eisenbahn zwischen Lübeck und Büchen im Herzogthume Lauenburg und das sofortige Nivellement derselben allerhöchst zu genehmigen, auch zu gestatten, daß durch eine beiderseits zu ernennende Commission 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 lassen würde.[21])*

Dieses Gesuch, das ganz eindeutig schon von einer Weiterführung nach Lüneburg sprach, wurde am 2. Februar 1847 in Kopenhagen überreicht. Dänemark antwortete am 8. Mai 1847. Darin hieß es:

> *"Mit besonderer Rücksicht auf die widerholten Anträge Unserer getreuen Ritter- und Landschaft des Herzogthums Lauenburg sind wir geneigt zur Erbauung einer Eisenbahn in dem gedachten Herzogthum von Büchen bis zu einem näher zu bestimmenden Punkte an der Lübschen Gränze, wodurch zugleich die Verbindung Lübecks mit Lüneburg zu Wege gebracht würde, die erforderliche Allerhöchste Erlaubniß zu ertheilen.“ [22])*

Dieser Erlaß wurde am 12. März 1847 geschrieben und am 10. September öffentlich bekanntgemacht in den Gemeinden "beiderseits der Stecknitz". Am 21. Mal 1847 reiste der Lübecker Gesandte Elder zu den Vertragsverhandlungen nach Kopenhagen. Dänemark stellte nun aber auch außerhab des eigentlichen Eisenbahnprojekts Bedingungen. Schließlich konnte man sich doch noch gütlich einigen.

Die Frage der Weiterführung bis nach Lüneburg lehnte Dänemark schroff ab.

> *"Mit Hannover hieß es, sei nichts zu verhandeln als über den 10bergang über die Elbe; das könne auch geschehen, sobald erforderlich; der Augenblick liege aber noch in*

weiter Ferne. Eine Verlängerung der Büchener Bahn sei gewiß wünschenswerth und zweckmäßig, ja sogar natürlich, daß sie nicht ausbleiben könne, gehe aber die Dänische Regierung zur Zeit nichts an, die Hannoversche Regierung werde schon dafür sorgen und in ihrem eignen Interesse sie selbst bauen, wenn sich kein Privatunternehmer finde, zur Zeit habe man nur über die Bahn nach Büchen zu sprechen.“[23])

Dänemark wollte dieser Bahn auch nicht die holsteinischen Vergünstigungen zugestehen, nämlich die kostenlose Überlassung von Gelände aus Staatsbesitz und die Zollfreiheit für Baustoffe. Im Gegenteil hatte Dänemark eine zusätzliche Belastung für diese Bahn ausgearbeitet: Der Güterverkehr sollte mit dänischem Transitzoll belegt werden. Nur unter diesen Bedingungen war Dänemark bereit, mit Lübeck einen Vertrag zu schließen.

Lübeck wollte aber unbedingt die Eisenbahnverbindung nach Süden haben, um seinem Handel zu einem Aufschwung zu verhelfen. So fand am 23. Juni 1847 die Vertragsunterzeichnung statt. In dem Vertrag selbst stand aber nur, daß der Bau und der Betrieb der Bahn einer Aktiengesellschaft übertragen werden sollte. Die Frage war nun, welcher? Sofort bemühte sich auf Anregung Dänemarks die Altona-Kieler Gesellschaft. Da aber ältere Gesuche um die Finanzierung und den Bau von einem Lauenburger Komitee noch unbeantwortet lagen, konnte der dänische König sich nicht für die Altona-Kieler Direktion entscheiden. Außerdem hatte er ja in dem Vertrag Lauenburgs Sonderinteressen an der Bahn genehmigt und ausdrücklich bestätigt. Trotzdem versuchte die Direktion der Altona-Kieler Gesellschaft noch einmal, die Lauenburger zum Verzicht zu bewegen, doch sie stieß dabei auf härtesten Widerstand. "Es bildete sich deshalb unter dem Druck der Verhältnisse dann auch schnell aus den 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.« [24]) In dieser Situation reiste Syndikus Elder nach Kopenhagen. Dadurch erweckte er aber gerade bei der dänischen Regierung Mißtrauen, und diese stellte daraufhin auch prompt die Vorzüge der Altona-Kieler Eisenbahngesellschaft heraus. Danach gelang es, die Genehmigung für das Generalkomitee zu erhalten. Am 27. Juli 1847 wurde dann die Ratifikationsurkunde unterzeichnet.

Am 17. September 1847 erfolgte das Ausschreiben der "K. Regierung wegen des vorzunehmenden Nivellements der Lübeck-Büchener Eisenbahn":

"Da von dem General-Comitee für das Lübeck-Büchener Eisenbahn-Unternehmen hierselbst angezeigt worden, daß das demselben Allerhöchst gestattete Nivellement von der Lauenburg-Lübeckischen Gränze bis an den Büchener Bahnhof nunmehr vorgenommen werden soll, und daß der K. Preußische Baurath Neubaus mit der obern Leitung des Nivellements beauftragt werden soll und der Baumeister Scheffer dem selben zur Ausführung der Vermessungen, so wie zur Ausführung der sonst zur Nivellierung erforderlichen Arbeiten beigegeben sei, auch von dem Baumeister Scheffer ferner die Anzeige gemacht ist, daß schon in den nächsten Tagen die Ingenieure v. Binzer und Wiechers eine vorläufige Recognoscirung des Terrains in der Gegend von Mölln beabsichtigt werde; so werden sämmtliche Obrigkeiten angewiesen, in ihren Jurisdiktionsbezirken dafür Sorge zu tragen, daß den genannten Personen und ihren etwanigen Hülfsarbeitern bei diesen Arbeiten keine Hindernisse in den Weg gelegt werden.
Königl. Regierung (G. z. Rantzau)“[25])

Im Frühjahr 1848 lag dann der Bauplan mit dem Kostenanschlag vor. Insgesamt wurden 2 258 000 Taler als notwendige Summe für Bau und Betriebskapital errechnet.

Die inzwischen einsetzende Revolution, die ihren Ausgangspunkt formal auch in einer finanziellen Frage hatte, brachte nun auch für die neu zu errichtende Eisenbahnverbindung Schwierigkeiten in der Geldbeschaffung mit sich. Der Wunsch der Eisenbahngesellschaft, die lauenburgischen Landstände mit 1 Million Talern an dem Projekt zu beteiligen, wurde zurückgewiesen. Die Mittelbeschaffung lag damit alleine beim Senat der Stadt Lübeck. Erst am 1. Oktober 1849 konnte durch eine Anleihe von 3,2 Millionen Talern bei der Preußischen Seehandlung die Finanzierung des Baus sichergestellt werden.

Am 13. Oktober 1849 erließ die Statthalterschaft für das Herzogtum Lauenburg dann die Verordnung "betreffend die Ueberlassung von Grundstücken und Gerechtsamen zum Behuf einer Eisenbahn von der Lübeckschen Gränze nach Büchen für das Herzogthum Lauenburg".[26]) Darin heißt es, daß jeder ohne Unterschied verpflichtet ist, sein Eigentum "oder die Benutzung eines ihm zustehenden Grundstücks, sowie sonstige Gerechtsame für

immer oder auf eine Zeitlang abzutreten" (§ 1).[27]) Es war also nicht möglich, sich gegen die Abtretung von Grund und Boden zu wehren; allerdings sollten die Besitzer "auf Verlangen" vollständig entschädigt werden. Ob auch eine Pflicht zur Entschädigung bestand, ist aus der Verordnung nicht ganz eindeutig herauszulesen, zumindest mußte sie wohl beantragt werden.

Für die Abtretung gab es im wesentlichen fünf Gründe
(§ 2):
1. war das Gelände für den Bau der Bahn selbst vonnöten;
2. wurden auch die Flächen für Bahnhöfe miteinbezogen;
3. sogar das für Wohnungen der Bahnaufseher und Wärter benötigte Gelände fiel unter die Abtretungspflicht;
4. Kohlen und Wasserstationen sollten ebenfalls auf abzutretendem Gebiet errichtet werden;
5. für neue Wege und Oberfahrten mußte auch Gelände zur Verfügung gestellt werden.
Hieraus ergibt sich eine recht großzügige Enteignungsauslegung. Unklar bleibt dabei aber, warum auch Gebiete für den Wohnungsbau für das Personal abgetreten werden mußten. Dies alles mag aber als Indiz gelten, welche Bedeutung die lauenburgische Regierung der Bahn für Lauenburg selbst beigemessen haben muß. Und in der Tat sollte ja auch das Herzogtum Lauenburg eines der ersten überwiegend agrarisch strukturierten Gebiete mit einer durchgehenden Bahnverbindung sein. Es mag dies auch ein Schlaglicht auf die Bedeutung der Eisenbahn als neuem Verkehrsmittel allgemein in der Bevölkerung und vor allem in der verantwortlichen Regierung werfen. Die Frage allerdings, ob dies ein Zeichen der allgemeinen Entwicklung war oder ob es ein besonders fortschrittlich orientiertes Denken der lauenburgischen Regierung kund tut, muß wohl doch dahingehend beantwortet werden, daß ein Eisenbahnbau um die Jahrhundertmitte nur noch im Zeichen der Zeit zu sehen ist.

Die Überprüfung der Abtretungen sollte unter der Aufsicht eines durch die Landesbehörde zu ernennenden Commissarius erfolgen (§ 2). Die Abtretung selbst war zwar unumgänglich, doch sollte vorher eine Taxation vorgenommen werden (§ 4). Die Taxation wiederum war von zwei durch den Commissarius bestellte Taxatoren vorzunehmen. Diese wurden von zwei durch die Besitzer gewählte Taxatoren ergänzt, und zwar wurde die gesamte Strecke in drei Abschnitte eingeteilt, und zwar von der lübischen Gränze bis Mölln, ferner für das Gebiet der Stadt Mölln und endlich für die Strecke von der Möllner Feldmark bis zum Büchener Bahnhofe".[28]) Als Taxatoren durften aber nur solche Personen gewählt werden, "welche als Eigenthümer, Pächter oder Inspectoren eine vollständige Landwirthschaft betrieben, oder betrieben haben".[29]) So sollte offensichtlich irgendwelchen Händlern oder Grundstücksmaklern vorgebeugt werden.

Die Taxatoren, Entschädigungskommissar, Feldmesser und der Obmann erhielten für die Tage, an denen sie von ihrem Wohnort abwesend waren, pro Kopf und Tag 3 Taler Pr. Crt. an Diäten und einen Zuschuß zu den Beförderungskosten von 1 Taler Pr. Crt. pro Meile zum Bestimmungsort, für die Rückreise erhielten sie nur die Hälfte pro Meile.[30])

Die einzige Begünstigung, die die Eisenbahngesellschaft von der Regierung erhielt, war die Befreiung von der Stempelsteuer für die auszugebenden Verpflichtungsscheine, Quittungsbögen, Interimsakten und Aktienbriefe sowie deren Konzessionen und übertragungen.[31])

Am 22. Januar 1850 fand die erste Aktionärskonferenz statt, auf der ein aus 15 Personen bestehender Ausschuß bestellt wurde. Er sollte die Durchführung der weiteren Arbeiten betreuen. Dabei war seine erste Aufgabe, die Aufstellung der Statuten der Lübeck-Büchener Eisenbahngesellschaft. Die Ausgabe der 12 790 Aktien zu jeweils 200 Talern wurde bislang noch verhindert, da die dänische Regierung das Statut und die Konzessionsbedingungen noch nicht anerkannt hatte. Dadurch trat eine mehrjährige Verzögerung auf finanzieller Basis ein. Drei Wochen nach der Versammlung, am 10. Februar 1850, begannen die ersten Bauarbeiten bei Mölln, eine Woche danach setzten auch in Lübeck die Arbeiten ein.

Das Statut der Lübeck-Büchener Eisenbahngesellschaft wurde von der lauenburgischen Statthalterschaft am 18. Februar 1850 genehmigt.

> *"Die Statthalterschaft des Herzogthums Lauenburg thut kund hiermit, daß sie der Lübeck-Büchener Eisenbahn-Gesellschaft auf ihren Antrag und mit Beziehung auf die*

von ihr am heutigen Tage vollzogene Bestätigung des Gesellschafts-Statuts die Erlaubniß zur Erbauung und Benutzung einer Eisenbahn von Lübeck nach Büchen, in soweit dieselbe das Herzogthum Lauenburg durchschneiden wird, ertheilt hat.“ [32])

Die Ausführung der Arbeiten war von einem noch zu bestellenden Commissarius zu überwachen. Auch war noch kein Reglement über die Handhabung der Polizei sowohl während des Baus als auch für den späteren Betrieb verabschiedet. Für die Eröffnung der Bahn mußte die Genehmigung der Landesregierung eingeholt werden. Ebenso mußten die Höchstsätze des Bahngeldes für Personen- und Güterverkehr wie auch die Festsetzung der Fahrpläne von der Regierung genehmigt werden. Dabei behielt sie sich aber noch "die näheren Bestimmungen hinsichtlich der für die Zollabgaben erforderlichen Controle ... des Postwesens und der Militair-Transporte ... bis auf weiteres annoch" vor."[33]) Für den Bau sollten vorzugsweise "inländische Arbeiter", sowie bei der Anstellung von Bediensteten und Beamten "daselbst vorzugsweise Lauenburgische Unterthanen" berücksichtigt werden. Allerdings mußte sich die Gesellschaft verpflichten, solche Arbeiter und Angestellten zu entlassen, "gegen welche die Regierung Beschwerde zu führen hat“.[34]) Es ist nicht ausgedrückt, was unter "Beschwerde" zu verstehen ist. Da keine weiteren Ausführungsbestimmungen erlassen wurden, kann angenommen werden, daß nur der Regierung Gemäße angestellt werden konnten. - Die Laufzeit der lauenburgischen Konzession sollte 100 Jahre betragen. Am 25. Februar 1850 bestimmte die Statthalterschaft den Regierungsassessor Brinkmann aus Ratzeburg zum Kommissar für das Lübeck-Büchener Eisenbahnunternehmen. Am 1. März 1850 nahm auch die Direktion der Lübeck-Büchener Eisenbahngesellschaft ihre Arbeit auf. Am nächsten Tag trat dann auch das Polizei-Reglement für den Bau der Eisenbahn für das Herzogtum Lauenburg in Kraft. Das Reglement galt für Handarbeiter, Verdingarbeiter und Tagelöhner, für Fuhrleute und Arbeiter der Lieferanten von Steinen sowie für diese Lieferanten und auch für die Pott- und Schachtmeister (§ 1). Die Vorgesetzten waren die Beamten: 1. der Oberingenieur, 2. der Abteilungsingenieur (Baumeister) und die Aufseher. Hinzu kamen als sogenannte Polizeioffizialen auserwählte Arbeiter. Diese mußten folgenden Diensteid unterschreiben:

"Ich Endesunterschriebener

verpflichte mich hiedurch an Eidesstatt, die mir zum Zwecke der Aufrechterhaltung und Unterstützung polizeilicher Ordnung bei den Bauten und Arbeiten für die durch das Herzogthum Lauenburg führende Strecke der Lübeck-Büchener Eisenbahn, von dem Vorgesetzten dieses Bauunternehmens zugehenden Befehle und Anweisungen getreulich und nach bestem Wissen zu erfüllen, auch meinerseits, so lange mir dieser Dienst als Polizeigehülfe obliegen wird, gewissenhaft darauf bedacht zu sein, jeder polizeilichen Unordnung zuvorzukommen oder möglichst Einhalt zu thun.

So geschehen" [35])

Inländische, d. h. lauenburgische Arbeiter hatten aus ihrem Distrikt eine Bescheinigung vorzulegen, daß sie unbescholtene Leute seien.

"Ausländische Arbeiter können nur unter der Bedingung angenommen werden, daß sie durch Bescheinigungen ihrer Heimathsbehörden nachweisen, daß sie bisher einen ehrlichen Broderwerb betrieben, und keine öffentliche Strafe erlitten haben, ferner, daß sie in ihrem Vaterlande nicht militairpflichtig sind, und endlich, daß sie erforderlichen Falls in ihrer Heimath jederzeit wieder angenommen werden.'[66])

Wenn auch gegen ein sog. Führungszeugnis nichts einzuwenden sein mag, so bleibt es fragwürdig, weshalb bei solch einem Bau z. B. vorbestrafte Arbeiter diskriminiert werden. Wenig sozial waren auch die Bedingungen, unter denen die Arbeiter eingestellt wurden. "Die Annahme geschieht unter der ausdrücklichen Bedingung, daß sie zu jeder Zeit, und ohne Angabe des Grundes wieder entlassen werden können, gegen Zahlung des bis dahin verdienten Lohnes." [37]) Wie die Arbeiter betrachtet wurden, nämlich als willenlose Objekte, die hin- und hergeschoben wer den konnten, sagt § 6: Umfang der Arbeit: "Sämmtliche Arbeiter müssen sich unweigerlich zu derjenigen Arbeit gebrauchen lassen, die ihnen angewiesen wird ..."[38]) Der Arbeitslohn wurde alle 14 Tage an bestimmten Zahlstellen entrichtet.

Wenigstens aber wurden die Arbeiter im Krankheitsfalle nicht ganz allein gelassen: § 9 -Erkrankungen: "Die Gesellschaft gewährt jedem angestellten Arbeiter in bedeutenderen Krankheitsfällen, indem derselbe bei geringem Unwohlsein selbst für seine Herstellung zu sorgen hat, im Unvermögensfalle freie Verpflegung, Arzt und Apotheke.“ [39]) Man darf hier allerdings nicht übersehen, daß von der Regierung, die das Reglement verabschiedete,

Druck auf die Eisenbahngesellschaft ausgeübt wurde mit dem Ziel, alle Unkosten von der Gesellschaft tragen zu lassen und nur die Vorteile in Kauf zu nehmen.

Gab es auf medizinischem Gebiet einige Fürsorge, so waren die Strafen andererseits relativ hart.

> *"Wer die Arbeit eigenmächtig verläßt, hat auf eine desfällige Anzeige des Abtheilungs-Ingenieurs eine von der beikommenden Obrigkeit wider ihn zu erkennende Gefängnißstrafe bei Wasser und Brod von 2 mal 24 Stunden bis zu 5 Tagen verwirkt."* [40])

Danach konnte die Arbeit in vollem Umfang aufgenommen werden. Technische Schwierigkeiten waren kaum zu überwinden. Die größte Neigung hatte ein Gefälle von 3 %. Die Arbeit ruhte auch im Winter nicht; in dieser Jahreszeit wurde morgens und abends bei Laternenbeleuchtung weitergearbeitet. Schließlich konnten am 1. Juli 1851 die Erdarbeiten abgeschlossen werden. Eine Ausnahme bildete nur noch eine Lücke im Travetal und im Klempauer Bruch, nicht dagegen der Möllner Damm, der ja durch den See geschüttet wurde und offensichtlich keine großen technischen Schwierigkeiten bildete. Eine Darstellung des eigentlichen Baues muß einer gesonderten Abhandlung vorbehalten bleiben. Der Baubericht vom 29. Juni 1851 meldete, daß die Planung in Bahn- und Geldmassen eingehalten werden konnte. Die lauenburgische Landschaft kam der Bahnanlage dabei oft zur Hilfe. Die Bettung der Geleise sollte in Kies erfolgen, da aber häufig bereits stark kieshaltiger Boden vorhanden war, konnte auf eine zusätzliche Bettung verzichtet werden. Die Schwellen konnte man aus den nahegelegenen Waldungen holen. Insgesamt waren an dem Projekt 3000 Arbeiter tätig, und die veranschlagte Bauzeit von zwei Jahren konnte erheblich unterschritten werden. Am 30. August 1851 unternahm die erste Lok eine Probefahrt nach Büchen.

Die Strecke Lübeck-Büchen wurde dann am 15. Oktober 1851 dem Verkehr übergeben. Der erste Zug fuhr um 11 Uhr aus Lübeck und um 17 Uhr aus Büchen wieder zurück. Zur Eröffnung gab die Stadt Lübeck ein Tischessen, für das die Gäste aber den geringen Betrag von 10 Courantmark beisteuern mußten; darin war aber der Champagner als Tischwein bereits enthalten. Wie glücklich und stolz man auf die endlich fertiggestellte Eisenbahnverbindung war, geht schon aus der Speisekarte zur Eröffnung hervor:

Hummer als Vorspeise
Klare Suppe
Schinken in Burgunder
Sandarten (Zander) mit Austern
Küken in Gelee
Rehbraten
Eis und Torten als Nachtisch.

Vom 15. Oktober 1851 verkehrte zunächst dreimal täglich der Zug von Lübeck nach Büchen. So war auch der Verkehrsmittelbestand zuerst noch sehr bescheiden. Für den Güterverkehr standen die beiden Lokomotiven "Trave" und "Elbe" zur Verfügung. Für den Personenverkehr wurden die drei Lokomotiven "Pfeil", "Blitz" und "Falke" eingesetzt. Im nächsten Jahr sollte noch die Gazelle" hinzukommen. Zum Wagenpark gehörten 1851 13 Personenwagen, 2 Gepäckwagen, 30 offene Güterwagen, 21 Planwagen und 10 gedeckte Güterwagen. In der Ausbesserungswerkstatt arbeiteten 1851 30 Arbeiter. Sie hatten am Anfang vor allem mit den noch recht häufigen Achsbrüchen zu tun.

Die Bahnfahrt in Richtung Süden endete aber immer in Büchen; deshalb schickte noch im Eröffnungsjahr die hannoversche Regierung einen Kommissar nach Lübeck, um über die Fortführung der Bahn nach Lüneburg zu verhandeln. Zunächst soll aber die Entwicklung der eigentlichen Lübeck-Büchener Strecke weiter betrachtet werden, auch wenn man nachher die Ergänzung nach Süden nicht mehr wegdenken kann. Am 1. November 1851 wurde ein provisorisches Bahn-Polizei-Reglement von der lauenburgischen Regierung erlassen.

Aus dem ersten Abschnitt über Zustand, Erhaltung und Bewachung der Bahn mag als Reminiszenz ein Abschnitt über die Bahnschranken interessant sein. "Wegübergänge in gleicher Ebene mit der Bahn sind in solcher Entfernung mit Barrieren zu versehen, daß die Deichsel eines gegen die Barriere anfahrenden Wagens den Bahnzug nicht mehr berühren kann." [41]) über das Verkehrsaufkommen läßt ein weiterer Abschnitt über Schranken

Rückschlüsse zu. "Die Barrieren von Uebergängen öffentlicher Wege müssen durch Bahnwärter sorgfältig bewacht werden, und mindestens 5 Minuten vor der Ankunft des Zuges geschlossen sein.« [42]) Dies ist eine relativ lange Wartezeit, die aber bei dem geringen Verkehr sowohl auf der Straße als auch auf der Schiene gut eingehalten werden konnte.

In Abschnitt III »Sicherung des Betriebes" ist auch der Fahrplan festgelegt. "Am ersten April jeden Jahres tritt der Sommerfahrplan, am 15. October jeden Jahres aber der Winterfahrplan ins Leben."[43]) Der Fahrplan selbst mußte jeweils ein Monat vor Inkrafttreten dem königlichen Eisenbahnkommissar vorgelegt werden. Die Ankunfts- und Abfahrtszeiten der Züge richteten sich nach der Bahnhofsuhr.

> *"Auf dem Bahnhofe soll eine große, mit Schlagwerk versehene, während der Dunkelheit erleuchtete und von einer der Außenseiten, sowie von dem Perron aus sichtbare Uhr vorhanden sein. Nach dieser Uhr ist der Betrieb zu regeln."* [44])

Verboten war es auch, die Züge zu schieben, wenn aber doch, dann nur in äußersten Notfällen. Dafür wurde eine bestimmte Geschwindigkeit vorgeschrieben.

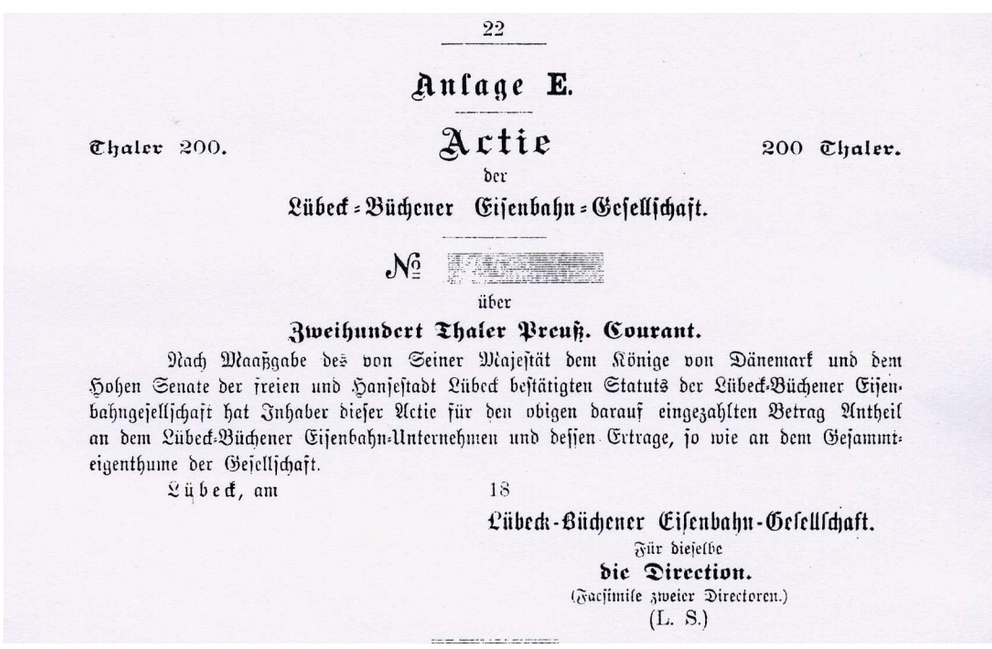
> *"Das Schieben der Züge durch Lokomotiven, wenn keine arbeitende Maschine sich an der Spitze befindet, ist nur in Nothfällen gestattet, wenn die zugführende Maschine nicht an die Spitze des Zuges gelangen kann. Das ausschließliche Fortschieben des Zuges ist dann nur unter der ausdrücklichen Bedingung gestattet, daß dabei die Geschwindigkeit von 20 Minuten auf die Meile in den graden Bahnstrecken, von 25 Minuten in den Curven nicht überschritten wird."* [45])

Die Geschwindigkeit des Zuges selbst im normalen Verkehr war ebenfalls genau vorgeschrieben.

> *Die größte Geschwindigkeit, mit welcher die Bahn befahren werden darf, wird auf 6 Meilen in der Stunde, ausschließlich der zum Anhalten auf den Stationen bestimmten Zeit, festgesetzt . . . Verlorene Zeit darf durch die Vermehrung der Geschwindigkeit über die durch dieses Reglement vorgeschriebene Gränze hinaus nicht eingebracht werden. jeder Zugführer ist mit einem Stundenzettel versehen, in welchem die Dauer der Fahrt von einem Haltpunkt zum andern genau verzeichnet wird."* [46])

Die Ausübung der Bahnpolizei schließlich oblag den Bahnhofsvorständen, Bahnmeistern und deren Gehilfen, den Weichenstellern, Zugführern, Packmeistern und den Schaffnern. Sie wurden vereidigt und mußten dazu als Voraussetzung mit bringen:

> *"21 jähriges Alter,*
> *unbescholtener, nüchterner Lebenswandel,*
> *Kenntniß des Lesens und Schreibens.«* [47])



22

Anlage E.

Thaler 200. **Actie** 200 Thaler.

der

Lübeck-Büchener Eisenbahn-Gesellschaft.

№

über

Zweihundert Thaler Preuß. Courant.

Nach Maaßgabe des von Seiner Majestät dem Könige von Dänemark und dem Hohen Senate der freien und Hansestadt Lübeck bestätigten Statuts der Lübeck-Büchener Eisenbahngesellschaft hat Inhaber dieser Actie für den obigen darauf eingezahlten Betrag Antheil an dem Lübeck-Büchener Eisenbahn-Unternehmen und dessen Ertrage, so wie an dem Gesammteigenthume der Gesellschaft.

Lübeck, am 18

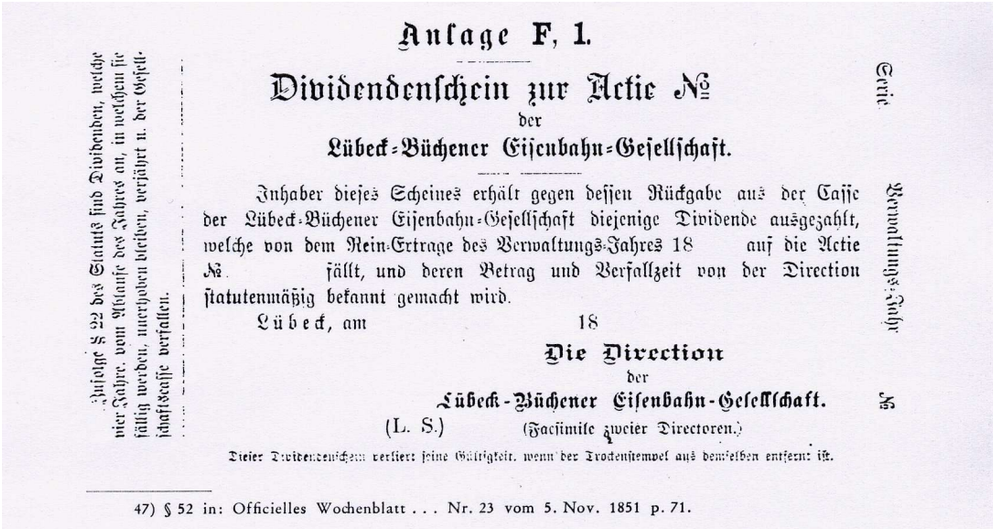
Lübeck-Büchener Eisenbahn-Gesellschaft.

Für dieselbe

die Direction.

(Facsimile zweier Directoren.)

(L. S.)



Anlage F, 1.

Dividendenschein zur Actie №

der

Lübeck-Büchener Eisenbahn-Gesellschaft.

Inhaber dieses Scheines erhält gegen dessen Rückgabe aus der Casse der Lübeck-Büchener Eisenbahn-Gesellschaft diejenige Dividende ausgezahlt, welche von dem Rein-Ertrage des Verwaltungs-Jahres 18 auf die Actie № fällt, und deren Betrag und Verfallzeit von der Direction statutenmäßig bekannt gemacht wird.

Lübeck, am 18

Die Direction

der

Lübeck-Büchener Eisenbahn-Gesellschaft.

(L. S.) (Facsimile zweier Directoren.)

Dieser Dividendenschein verliert seine Gültigkeit, wenn der Trockenstempel aus demselben entfernt ist.

Zufolge § 22 des Statuts sind Dividenden, welche vier Jahre, vom Ablaufe des Jahres an, in welchem sie fällig werden, unerhoben bleiben, verjährt u. der Gesellschaftscasse verfallen.

Serie

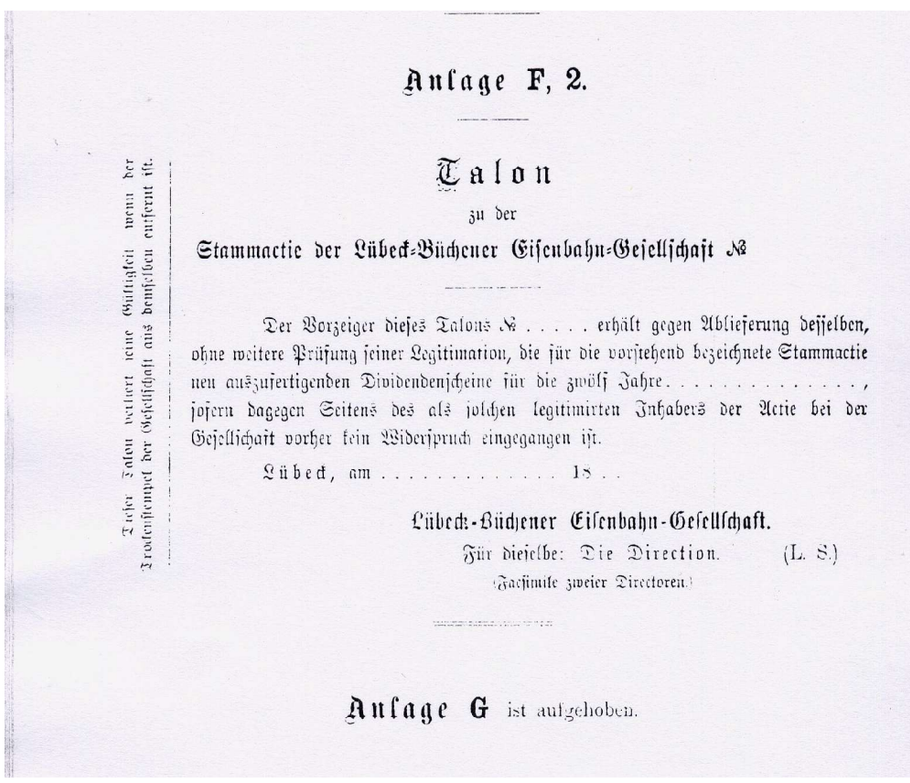
Verwaltungs-Jahr

№

47) § 52 in: Officielles Wochenblatt . . . Nr. 23 vom 5. Nov. 1851 p. 71.

Erst am 7. April 1857, als die Eisenbahn von Lübeck nach Büchen bereits 5 1/2 Jahre in Betrieb war, wurde das Statut vorn dänischen König genehmigt. Als wichtigste für den Zweck und den Bau bestimmte Paragraphen seien hier angeführt:

§ 2 "Der nächste Zweck der Gesellschaft ist die Herstellung einer Eisenbahnverbindung zwischen Lübeck und dem bei dem Orte Büchen belegenen Bahnhofe der Berlin-Hamburger Eisenbahn in Anschlusse an die letztere, so wie -.in die eben daselbst einmündende Büchen Lauenburger Zweigbahn." § 5 " Zur Ausführung des in § 2 und im



Anlage F, 2.

Talon

zu der

Stammactie der Lübeck-Büchener Eisenbahn-Gesellschaft №

Der Vorzeiger dieses Talons № . . . . . erhält gegen Ablieferung desselben, ohne weitere Prüfung seiner Legitimation, die für die vorstehend bezeichnete Stammactie neu auszufertigenden Dividendenscheine für die zwölf Jahre . . . . . , sofern dagegen Seitens des als solchen legitimirten Inhabers der Actie bei der Gesellschaft vorher kein Widerspruch eingegangen ist.

Lübeck, am . . . . . 18 . .

Lübeck-Büchener Eisenbahn-Gesellschaft.

Für dieselbe: Die Direction. (L. S.)

(Facsimile zweier Directoren.)

Dieser Talon verliert seine Gültigkeit, wenn der Trockenstempel aus demselben entfernt ist.

Anlage G ist aufgehoben.

ersten Satze des § 3 bezeichneten nächsten Zweckes der Gesellschaft ist das veranschlagte Capital von 2 558 000 Thalern Preußisch Courant bestimmt, welches durch Zeichnung von 12 790 Actien, eine jede zu Zweihundert Thalern Preußisch Courant, gesichert ist." Ein Taler Preußisch Courant entspricht etwa 3 Mark. 5 21: "Die Dividendenscheine werden je für 12 Betriebsjahre unter Beifügung eines Talons nach dem Muster in Anlage F, 2 ausgegeben." [48])

Gut fünf Jahre hatte sich die Genehmigung des Statuts verzögert, wie sahen nun die Änderungen aus?

„ . . so ertheilen Wir nunmehr mit Beziehung auf den unterm 23, Juni 1847 mit dem Senate der freien und Hansestadt Lübeck abgeschlossen Vertrag dein hierbei angeschlossenen Statute der Lübeck-Büchener Eisenbahngesellschaft unter der Maaßgabe: ... daß die Gesellschaft zwar ihren Sitz in Lübeck haben, jedoch verpflichtet sein soll, für das Herzogthum Lauenburg, sobald es von Unserem Commissarius verlangt wird, einen daselbst wohnhaften Bevollmächtigten zu bestellen, welcher

Unserem Commissarius auf Verlangen jede Auskunft über die Verwaltung des Unternehmens zu ertheilen, und die Verantwortung dafür zu übernehmen bat, daß den an ihn gelangenden Anordnungen desselben hinsichtlich des Betriebes und der Bahnpolizei Folge geleistet werde.“ [49])

Diese Änderung sollte also eine engere Bindung mit Lauenburg herstellen, da Lübeck immer noch als ausländische oder zumindest fremde Stadt angesehen wurde. Dieses Motiv der engeren Verknüpfung mit dem Herzogtum Lauenburg wurde auch in der Frage des Gerichtsstandes deutlich. Generell sollte der Gerichtsstand Lübeck ;ein, aber bei Entschädigungsansprüchen sollte die Gesellschaft auch im Herzogtum Lauenburg beklagbar sein. Ferner war bei allen Änderungen des Statuts, neuer Aktienausgabe etc. die Genehmigung Dänemarks einzuholen. Am gleichen Tage gab der dänische König auch die nachträgliche Konzession zur Erbauung und Benutzung der Lübeck-Büchener Eisenbahn:

„Wir Frederik der Siebente, von Gottes Gnaden König zu Dänemark, der Wenden und Gothen, Herzog zu Schleswig, Holstein, Stormarn, der Dithmarschen und zu Lauenburg, wie auch zu Oldenburg etc. thun kund hiermit, daß Wir mit Beziehung auf den unterm 23. Juni 1847 mit dem Hohen Senate der freien und Hansestadt Lübeck abgeschlossenen Vertrag, die Anlage einer Eisenbahn in dem Herzogthum Lauenburg zwischen der Lübeckischen Gränze und Büchen betreffend, sowie auf die unterm heutigen Dato von Uns Allerhöchst vollzogene Bestätigung des Statuts der Lübeck-Büchener Eisenbahn-Gesellschaft beschlossen haben, die in den Jahren 1850 und 1851 zur Ausführung gebrachte Erbauung der obgedachten Eisenbahn nachträglich Allerhöchst zu genehmigen und der genannten Gesellschaft die Concession zur ferneren Benutzung derselben Allergnädigst zu ertheilen.

Wir concediren und bewilligen daher hiedurch aus Allerhöchster landesherrlicher Macht und Gewalt für Uns und Unsere Nachfolger in der Allerhöchsten Landes-Regierung, daß die vorgedachte Gesellschaft die von der Lübeckischen Gränze nach Büchen erbaute Eisenbahn, deren Bauplan wir hiemittelst Unsere Allerhöchste Genehmigung nachträglich ertheilen, während eines Zeitraums von 100 Jahren, vom Tage der Eröffnung der Bahn an gerechnet, zur Beförderung von Personen, Waaren und Gütern ausschließlich benutzen möge, jedoch unter nachstehenden näheren Bestimmungen und Bedingungen:

1) Der unterm 13. October 1849 für das Herzogthum Lauenburg emanirten Verordnung, betreffend die Ueberlassung von Grundstücken und Gerechtsamen zum Behuf einer Eisenbahn von der Lübeckischen Grenze nach Büchen wollen Wir Unsere landesherrliche Bestätigung hiedurch nachträglich ertheilt haben.

2) Zur Beaufsichtigung des Unternehmens werden Wir einen Commissarius ernennen, welcher auf die Befolgung aller für dasselbe getroffenen Bestimmungen zu achten, und namentlich die Leitung des Betriebes zu überwachen hat. Derselbe wird zu diesem Zwecke mit einer Instruction versehen, deren Vorschriften, soweit sie die Gesellschaft angehen, auch für diese maaßgebend und nach erfolgter Mittheilung von den Behörden derselben zu beobachten sind.

3) Die Bahn nebst den Transportanstalten ist fortwährend in solchem Stande zu erhalten, daß die Beförderung mit Sicherheit und auf eine dem Zwecke entsprechende Weise erfolgen kann. Die Gesellschaft wird hiezu nöthigenfalls auf administrativein Wege angehalten werden,

4) Für die Handhabung der Polizei bei dem Betriebe der Bahn behält das provisorische Bahnpolizei-Reglement vom 1. November 1851 bis weiter seine Gültigkeit, die Erlassung anderweitiger Bestimmungen nach vorgängiger Vernehmung der Gesellschaftsbehörden wird jedoch vorbehalten.

5) Zur Bestimmung der höchsten Sätze des Bahngeldes sowohl für den Güter- als für den Personen-Transport, sowie zu jeder späteren Erhöhung desselben ist Unsere Allerhöchste Genehmigung erforderlich.

6) Der Fahrplan unterliegt der Genehmigung Unseres Ministeriums für die Herzogthümer Holstein und Lauenburg und darf ohne eine solche nicht abgeändert werden. In dringenden Fällen ist jedoch der Königliche Commissair ermächtigt, vorübergehende Aenderungen zu genehmigen.

7) Die Gesellschaft ist verpflichtet, bei den Arbeiten an der Bahn im Herzogthume Lauenburg sich vorzugsweise dort wohnhafter Arbeiter zu bedienen und nicht minder bei Anstellung von. Beamten und Offizialen daselbst vorzugsweise Lauenburgische

Unterthanen zu berücksichtigen, wenn sie die erforderliche Qualification gehörig nachzuweisen im Stande sind.

8) Unser Commissarius ist befugt, die im Herzogthume Lauenburg stationirten Beamten und Officialen der Gesellschaft, wenn ihre Dienstführung dazu Anlaß giebt, zu suspendiren und ihre Entlassung zu verlangen.

9) In Betreff der Verhältnisse der Bahn zum Zoll- und Postwesen, sowie rücksichtlich der Militair-Transporte bleiben unter Maaßgabe der Artikel 7 bis 9 des Staatsvertrages vom 23. Juni 1847 nähere Anordnungen vorbehalten.

Wonach sich allerunterthänigst zu achten. Urkundlich unter Unserem Königlichen Handzeichen und vorgedruckten Insiegel.

Gegeben auf Unserem Schlosse Christiansborg, den 7ten April 1847

Frederik R." [50])

Von nun an konnte der Betrieb von Lübeck nach Büchen reibungslos vonstatten gehen. Nach sieben Jahren Betrieb mußten dann die Feuerbüchsen in den Lokomotiven ausgewechselt werden. Das war aber auch das letzte Ereignis in den Anfangsschwierigkeiten der neuen Bahnlinie.

Wie oben schon erwähnt, war das nächste Ziel, eine durchgehende Verbindung bis nach Hannover herzustellen.

"Auch mochte es immer als ein Vorteil für die Bahn selbst, wenn auch nicht für die Beschleunigung derselben, angesehen werden, daß man in Hannover sich zu der Ansicht hinneigte, eine Fähre werde immer eine ungenügende Uebergangsart bleiben, es müsse eine feststehende Brücke gebaut werden." [51])

Der Bau der Brücke war sowohl ein technisches als auch ein finanzielles Problem. So kam man zunächst zu der Ansicht, daß die hannoversche Regierung ein Drittel der Kosten übernehmen sollte. Das zweite Drittel sollte die lauenburgische Regierung aufbringen, und der Rest wäre dann von einer zu gründenden Aktiengesellschaft zu beschaffen, der man dafür die gesamte Einnahme überlassen würde.

"Erst im December 1852 wurde es möglich, die gesamten Vorlagen, nachdem sie hier (in Lübeck [Vf.]) geprüft und gebilligt waren, von Seiten des Senats nach Hannover und nach Kopenhagen einzusenden." [52])

Doch die Antwort darauf fiel sehr kärglich aus. Von Kopenhagen kam überhaupt keine Antwort, und Hannover schickte nur eine Eingangsbestätigung mit der Zusicherung, daß man die Vorschläge prüfen werde. Das Prüfungsergebnis blieb dann aber wieder aus. Danach geriet die ganze Angelegenheit in Vergessenheit, die Regierung wechselte, und von den neuen Beamten in Hannover wußte auf eine erste Nachfrage niemand Bescheid. So kam es erst am 24. Juni 1855 wieder zu einer Versammlung in Büchen. Man beschloß, eine technische Kommission einzusetzen, die den günstigsten Standort für die Brücke ermitteln sollte. Sie sollte sich auch mit der Frage befassen, wo und was für eine Trajektanstalt man bis zur Fertigstellung der Brücke bauen könnte. Die hannoversche Regierung schickte daraufhin im Januar 1856 eine Eingabe an Dänemark in dem Sinne des Büchener Protokolls.

"Außerdem aber bemerkte das Hannoversche Ministerium, daß die Höhe des dermalen bestehenden lauenburgischen Transitzolls (5 sh. auf 100 Pfund [Vf.]) einen Aufschwung des Verkehrs nicht erwarten lasse, und sprach zugleich die Hoffnung aus, daß Dänemark geneigt sein werde, diesen Zoll bedeutend zu ermäßigen." [53])

Sowie aber ein Verhandlungspartner Dänemark gegenüber die Herabsetzung des Transitzolls erwähnte, schaltete Dänemark auf stur und brach die Verhandlung zumeist ab. Es

"erwiederte daher auch diesmal dem Hannoverschen Ministerium, daß sie (die königliche Regierung [Vf.]) bereit sei, einen Commissar zu den erwähnten technischen Arbeiten zu ernennen; hinsichtlich des Transitzolls aber sich ihre freie Entschließung vorbehalten müsse." [54])

Es gelang wiederum Lübeck durch Eingaben und Gespräche mit den Staaten, die mit Dänemark wegen des Sundzolls verhandelten, den Transitzoll miteinzubeziehen. Die Folge davon war, daß der Transitzoll bedeutend herabgesetzt wurde. Statt 5 sh. mußte man jetzt nur noch 1 sh. auf 100 Pfund bezahlen.

Als am 14. März 1857 der Sundzollvertrag unterzeichnet wurde, nahm Hannover auch wieder Verhandlungen mit Dänemark auf. Die nächste Zusammenkunft mit Abgeordneten der Berlin-Hamburger Eisenbahngesellschaft und der Lübeck-Büchener Eisenbahngesellschaft fand am' 13. Juli 1857 in Lauenburg statt. Hier wurde von einer Brücke nur noch als von einem fernen Ziel, einer unsicheren Eventualität gesprochen. Gerade zu diesem Zeitpunkt entstand auch der Plan wieder, Hamburg und Lübeck mit einer direkten Eisenbahnlinie zu verbinden. Hamburg, das an der Bahnverbindung nach Lübeck sehr interessiert sein mußte, sah dieses Projekt durch eine Elbfähre, von der es nicht viel profitieren konnte, gefährdet. So beschloß die Berlin-Hamburger Eisenbahngesellschaft, ihre Stellungnahme zu dein Lauenburger Unternehmen auf der für den 27. Januar 1858 angesetzten Plenarversammlung des Ausschusses ihrer Gesellschaft zu diskutieren.

Die Stellungnahme Dänemarks hatte sich inzwischen so geändert, daß sie von der Wichtigkeit des Unternehmens nach und nach völlig überzeugt war. Es ließ dann auch schon vor der Ausschußsitzung den Wunsch nach einer Lübeck-Büchen-Lüneburger Bahn bekunden. Der Plan einer Brücke war zu diesem Zeitpunkt faktisch aufgegeben.

> *"Bei dem Bau einer Brücke wäre nemlich der Abschluß eines Staatsvertrages zwischen Hannover und Dänemark unumgänglich gewesen, und Das würde wegen der, aus den politischen Verhöltnissen beider Staaten zu einander hervorgegangenen, gegenseitigen großen Verstimmung äußerst schwierig gewesen sein. Bei der Einrichtung einer Fähranstalt konnte von einem Staatsvertrage abgesehen, vielmehr die nöthige Vereinbarung unter den drei Eisenbahnverwaltungen unter Genehmigung der Regierung geschlossen werden."* [55])

Das für die Einrichtung einer Trajektanstalt notwendige Kapital wurde mit 1 243 000 Talern errechnet, die Fähre allein mit 137 200 Talern, und die Anschaffung der Betriebsmittel mit 173 250 Talern waren darin bereits enthalten. Diese Summe wurde im Juli 1858 von den Regierungen gebilligt, und zwar unter den Bedingungen, daß mit der Berlin-Hamburger Eisenbahngesellschaft erst ein Vertrag über die Benutzung der Büchen-Lauenburger Zweigbahn geschlossen werden müßte und daß der ungestörte Betrieb der Fähranstalt gesichert sein müßte. Aufgegeben wurde die Forderung, Lübeck müsse, um den Ernst seines Interesses nachhaltig zu zeigen, mindestens ein Drittel der Kosten übernehmen.

> *"Zunächst aber mußte nun wegen der Büchen-Lauenburger Bahn eine Vereinbarung mit der Berlin-Hamburger Eisenbahngesellschaft getroffen werden ... Entweder sie konnte die Bahn ganz und gar, etwa für die Kosten der Anlage, verkaufen, oder sie konnte der Lübeck-Büchener Eisenbahngesellschaft den Betreib auf derselben überlassen ... oder endlich sie konnte den Betrieb selbst behalten, mußte aber dann, zunächst auf eine bestimmte Reihe von Jahren, gewisse Verpflichtungen hinsichtlich der Fahrpläne und des Tarifs übernehmen."* [56])

Daraufhin arbeitete die Lübeck-Büchener Eisenbahngesellschaft Grundsätze für die Vereinbarung mit der Berlin-Hamburger Eisenbahngesellschaft aus:

> *1. Die Direction der Berlin-Hamburger Eisenbahngesellschaft räumt der Direction der Lübeck-Büchener Eisenbahngesellschaft die Befugniß ein, daß sie diejenigen Züge, welche sie außer und neben den fahrplanmäßigen Zügen auf der Büchen-Lauenburger Zweigbahn für den unmittelbaren Anschluß ihres Verkehrs an den der Königlich Hannoverschen Eisenbahnen für nothwendig erachtet, sowie die Direction der Berlin-Hamburger Bahn solche nicht selber weiterführt, über die Büchen-Lauenburger Bahn führe. Die Direction der Berlin-Hamburger Bahn erhält den Brutto-Ertrag dieser Züge nach Maßgabe ihres Tarifs und erstattet der Lübeck-Büchener Eisenbahngesellschaft die Selbstkosten nach Maßgabe der Vereinbarung über diese bei Durchführung von Extrazügen.*
>
> *2) Für den Verkehr der Lübeck-Büchener Bahn mit der Station Lüneburg wird ein Maximal-Tarifsatz zwischen der Berlin-Hamburger, der Königlich Hannoverschen und der Lübeck-Büchener Verwaltung vereinbart. Eine einseitige Erhöhung ihres Antheils an diesem Tarifsatze steht keiner der drei Verwaltungen zu, wogegen es jeder derselben unbenommen bleibt, eine Ermäßigung desselben nach ihrem alleinigen Ermessen jederzeit eintreten zu lassen.*

3) Für die durchgehenden fremden Wagen zahlt diejenige Verwaltung, über deren Bahn solche fremden Wagen laufen, der Wageneigenthümerin eine näher zu vereinbarende Wagenmeithe.

4) Für die Benutzung der herzustellenden Trajectanstalt wird eine näher festzustellende Vergütung erhoben. Die Trajectanstalt wird abgesondert verwaltet. Die Erträge wie die laufenden Kosten derselben werden abgesondert verrechnet und nach Maßgabe des Antheils an den Anlagekosten unter den betheiligten Verwaltungen vertheilt.

5) Es wird unter den betheiligten Verwaltungen eine für die Dauer von zehn Jahren unkündbare Vereinbarung geschlossen.“ [57])

Diese Grundzüge wurden dann auch mit unwesentlichen, den Inhalt nicht ändernden Modifikationen angenommen. Nun hatte die Berliner Direktion ein neues Argument, um den Vertragsabschluß zu verzögern. Sie war der Ansicht, daß solch ein Vertrag einer speziellen Genehmigung ihres Ausschusses bedürfe. Dadurch trat eine Verzögerung, bis zum 25. Januar 1859 ein, die nächste Technikerversammlung konnte sogar erst am 11. Januar 1860 in Lauenburg wieder stattfinden. Hier einigte man sich über die Einrichtung der Trajectanstalt und das anzuschaffende Inventar, wobei man davon ausging, daß ein Fährschiff ausreiche.

Bis zu diesem Zeitpunkt bestand auch noch keine Einigung über die finanzielle Regelung. Man kam dann überein, daß die Lübeck-Büchener Eisenbahngesellschaft drei Achtel und die Berlin-Hamburger Eisenbahngesellschaft ein Achtel der Kosten übernehmen sollten. Die andere Hälfte wollte Hannover aufbringen. So konnte der Vertrag endlich am 5. Dezember 1860 geschlossen werden. Die Berliner Direktion willigte auch ein, daß der Vertrag nach Ablauf der ersten zehn Jahre immer wieder um zehn Jahre verlängert werden sollte, es sei denn, er würde von einer Seite gekündigt.

Hannover reichte diese Zusicherung aber noch nicht aus, sondern es wollte vor der Vertragsunterzeichnung noch Gewißheit haben, daß bei einer Nichtverlängerung durch die Berlin-Hamburger Eisenbahngesellschaft Dänemark dann eintreten würde und verlangte dafür eine offizielle Erklärung von Dänemark. Die dänische Regierung fand sich auch dazu bereit.

In dem Vertrag wurde nochmals hervorgehoben, daß eine Elbbrücke weiterhin geplant werde. Danach unterzeichnete Hannover den Vertrag sehr schnell. Der Hamburger Senat behielt sich die Entscheidung darüber, ob er als Territorialregierung dein Vertrag zustimmen könnte und unter welchen Bedingungen, noch vor. Durch das Verlangen der Berliner Direktion, sämtliche an der Bahnlinie Berlin-Hamburg liegenden Staaten, die den Vertrag für die Berlin-Hamburger Eisenbahn unterzeichnet hatten, müßten auch diesen Vertrag unterzeichnen, wurde die Ratifizierung weiter verzögert. Die Direktion schickte den Vertrag deshalb an den Preußischen Eisenbahnkommissar. Am 25. Mai *1861* genehmigte die Generalversammlung den Vertrag darin einstimmig. Im Juni schrieb der Preußische Eisenbahnkommissar an die Kommissare der übrigen Regierungen, er wäre der Meinung, auch sie müßten den Vertrag bestätigen. Er selbst hätte aber gegen den Vertrag keine Bedenken geltend zu machen. Am 26. September *1861* waren schließlich alle Unterzeichnungen vorhanden.

Allerdings nimmt die Direktion der Berlin-Hamburger Eisenbahngesellschaft an drei Punkten fortwährend Anstoß,

"daß sie in gewissen benannten Fällen verpflichtet sein sollte, vor dem Lauenburgischen Hofgericht in erster Instanz Recht zu nehmen, daß die Regierung sich für Abänderungen und Erweiterungen des ursprünglich angenommenen Planes und für Erhöhungen der vertragsmäßig festgelegten Maximaltarife ihre Genehmigung wollte, daß die Bestellung, eines im Herzogthum Lauenburg wohnenden Bevollmächtigten für die Trajectanstalt verlangt wurde.“ [58])

Hierdurch wurden die letzten Verhandlungen um sieben Monate verzögert. Erst irn April 1862 wurden die Bestätigungsurkunden des am 5. Dezember *1860* geschlossenen Vertrages unter den Eisenbahnverwaltungen ausgetauscht.

Am 15. März 1864 konnte die Elbtrajektanstalt schließlich in Betrieb genommen werden.

"Auf den allmählich ansteigenden Landungsbrücken, die wie die Fähren mit Schie-nengeleise versehen, ließ man an einer starken Kette die Güterwagen, deren Um-

ladung zu beschwerlich, hinuntergleiten. Eine schwer arbeitende Dampfmaschine zog sie ... hinauf." [59])

Personenwagen wurden nicht übergesetzt. Es war hier ein Pendelverkehr, und deshalb waren die Fähren auch mit Kajüten versehen. Das zweite Fahrschiff kam dann 1869 hinzu.

"Allein ungünstige Wasser- und Fisverhältnisse und besonders der Krieg gegen Dänemark, der die Aufstellung eines Anschlußfahrplanes auf der Berliner Strecke unmöglich machte, zögerten die Aufnahme des regelmäßigen Betriebes hinaus." [60])

Durch den Krieg gegen Dänemark wurde die Trajektanstalt sogleich einer ersten Belastungsprobe ausgesetzt. Im Eröffnungsjahr 1864 wurden 28 162 Personen befördert zusätzlich der 1500 ausgewiesenen Militärpersonen; an Gütern wurden 328 425 Zentner übergesetzt, so daß sich ein Ertrag von 13 718 Talern bei 10 650 Talern Kosten ergab. Die Trajektanstalt schloß also das erste Jahr mit einem Überschuß von 3068 Talern ab.

Der Transport ging durchaus nicht immer reibungslos vonstatten. *"Wiederholt riß die Kette, und die schweren Wagen rollten im Eiltempo in die Elbe, dem Zuschauer das Nachsehen und dem Beteiligten die Mühe bringend, sie mit großer Kraftanstrengung und noch größeren Kosten wieder herauszuziehen."* [61]) Es war also durchaus richtig, wenn von vornherein die Fähre als eine nur ungenügende Einrichtung bezeichnet wurde. Als im Winter 1865/66 der Verkehr über die Elbe drei Monate wegen starker Eisbeschädigung der Fähre eingestellt werden mußte, tauchte wieder der Plan einer Elbbrücke auf. Doch noch war es nicht soweit.

Als am 15. Juni 1866 der Krieg Preußens gegen Usterreich um die Vormachtstellung in Deutschland ausbrach, stellte die hannoversche Regierung den Zugverkehr nach Norden über die Elbe ein. Auch am 16. Juni kam kein Zug aus Lüneburg an. Am 17. Juni wurde es dann ernst.

"Vormittags kam aus Hamburg von der Leitung der Haniburg-Berliner Bahn Befehl, die beiden Dampfschiffe (Fähre und Hilfsdampfer) sollten unter Dampf am Lauenburger Ufer liegen. Der Kapitän des Fährschiffes, Schmidt, beantwortete die Anordnung mit der Meldung, daß sein Fahrzeug nicht betriebsklar sei, denn es seien Maschinenteile zur Reparatur nach Lüneburg geschickt. [62])

Es fällt nicht schwer, festzustellen, daß diese Meldung nicht der Wahrheit entsprach. Denn Kapitän Schmidt glaubte, als hannoverscher Beamter den Preußen in seinem Bereich so viel Schwierigkeiten als möglich zu machen.

Am Nachmittag des 17. Juni 1866 fuhr ein Zug mit Truppen aus Hamburg nach Lauenburg ab mit dem Ziel, den Elbübergang zu besetzen oder sogar zu überschreiten. Als die Truppen dort ankamen, ließ der Vorsteher des Lauenburger Bahnhofes als inzwischen guter Preuße alle Handkähne zusammenziehen und ausrüsten, damit die Truppen sogleich die Elbe überqueren konnten. Gehörte Lauenburg jetzt zwar zu Preußen, so sollten die preußischen Truppen doch schnellstens wieder das Land verlassen. Danach wurde der Bahnhof Hohnstorf besetzt, und der Zugverkehr konnte wiederhergestellt werden.

"Die Verwaltung des Bahnhofes Hohnstorf wurde der Station Lauenburg übertragen, weil der hannoversche Beamte ja nicht gut dort bleiben konnte, und da Kapitän Schmidt seinen Posten freiwillig verlassen hatte, ging die Führung der Fähre Lauenburg' in die Hände des Obersteuermannes Meyer, des Führers des Hilfsdampfers (später hatte er die zweite Fähre Hohnstorf) über, der als Beamter der Berliner Hamburger Bahn auf seinem Platze geblieben war." [63])

Die Klagen über die Fähren wurden zunehmend lauter, und da unternahm Hannover den ersten Schritt zum Brückenprojekt, indem es die Lübeck-Büchener Eisenbahngesellschaft aufforderte, einen gemeinsamen Kostenvoranschlag auszuarbeiten. In diesem Fall sollte die Berlin-Hamburger Eisenbahngesellschaft ausgeschaltet bleiben, was aber nicht durchzuführen war. Es kam dann zu einem Vertrag am 5. April 1872, in dem sich die Berlin-Hamburger Eisenbahngesellschaft verpflichtete, die Hälfte der Kosten zu übernehmen. Da eine definitive Entscheidung der preußischen Regierung ausblieb, ruhte die ganze Angelegenheit wieder.

Im gleichen Jahr konnte noch eine Einigung über den Standort der Brücke herbeigeführt werden. *"Als aber die schwere Wirtschaftskrise überstanden und aus ihr der große Umschwung entsprang, da konnte auch als Ausläufer der neuen Wirtschaftspolitik der nun beschlossene Bau der Lauenburger Elbbrücke gelten."* [64])

Im März 1874 wurden die Verhandlungen wieder aufgenommen. Das Baukapital wurde mit 1 340 000 Talern veranschlagt. Im Sommer 1872 schon tauchte der Plan einer Eisenbahnverbindung von Berlin über Schwerin nach Lübeck auf. Die Berlin-Hamburger Eisenbahngesellschaft wollte ein solches Konkurrenzunternehmen dadurch verhindern, daß sie der Lübeck-Büchener Eisenbahngesellschaft ein Kaufangebot machte und gleichzeitig eine Bahn von Hagenow über Ratzeburg nach Lübeck und bis Bad Segeberg bauen wollte. Daraufhin wurde der Senatsantrag zum Verkauf der Lübeck-Büchener Eisenbahn mit großer Mehrheit angenommen, und das Ende der Lübeck-Büchener schien sicher. Doch da erhoben die Regierung in Mecklenburg-Schwerin und das preußische Handelsministerium Einspruch, so daß die Berlin-Hamburger Eisenbahngesellschaft 1873 von dem Kaufvertrag zurücktreten mußte. 1884 wurde die Berlin-Hamburger Eisenbahn dann selbst verstaatlicht.

Da der eben erwähnte Kaufvertrag nicht zustande kam, trat die Berlin-Hamburger Eisenbahngesellschaft auch von dem Angebot zurück, die Elbbrücke zur Hälfte zu finanzieren. Demgegenüber hatte die preußische Regierung von Anfang an erklärt,

> *"daß sie bereit sei, die Hälfte der Kosten zu tragen und beharrte bei ihrem Entschlusse, gab nur zu, daß die Kosten für die Anschluß-Arbeiten auf dem linken Elbufer von der hannoverschen Staatsbahn, auf dem rechten von den beiden anderen Eisenbahnverwaltungen ausgeführt werden möchten."* [65])

Dadurch verringerte sich die aufzubringende Geldsumme ganz erheblich. Man muß hierbei aber sehen, daß eindeutige Tendenzen zur Durchführung der Bismarckschen "staatssozialistischen" Ideen die preußische Regierung zu diesen Angeboten bewogen haben.

Ein Drittel der Summe wurde von Lübeck gefordert, und es lag jetzt bei Lübeck, über das Zustandekommen der neuen Brücke zu entscheiden.

> *"Lübeck gab denn gegen Ende des September die Erklärung ab, daß es den ungedeckten Rest der Kosten bis zum Höchstbetrage einer Million Mark übernehmen wolle, machte dabei aber gleichzeitig auf die Nothwendigkeit aufmerksam, Maßregeln zur Sicherstellung eines einheitlichen und ungestörten Betriebs schon im Vorwege zu treffen. Der preußische Landtag bewilligte dann für das Jahr 1875 die erste Rate mit 600 000 M, aber es kam in diesem Jahre noch nicht zum Bau."* [66])

Am 26. April 1876, dem Jahr der großen Verstaatlichungsmaßnahmen Bismarcks, kam es zur endgültigen Einigung. Das Personal und die Fahrzeuge wurden jetzt nicht mehr gewechselt, die Berlin-Hamburger Eisenbahngesellschaft überließ den beiden anderen Gesellschaften den Betrieb und behielt sich nur vor, bei besonderen Interessen eigene Züge einzusetzen. Am 1. November 1878 konnte die Brücke dem Verkehr übergeben werden. Sie war 514 in lang, hatte drei Durchfahrtsöffnungen mit einer lichten Weite von 100,5 m, wog 2 630 000 kg und hatte 3 140 000 M an Baukosten erfordert. *"Der Betrieb auf der Strecke Lübeck - Büchen - Lüneburg wurde seit dieser Zeit gemeinschaftlich von der preuß. Staatsbahn, ED Hannover land der LBE ohne Zug- und Wagenwechsel durchgeführt."* [67])

Nachdem eine durchgehende Bahnverbindung hergestellt war, ist es vielleicht angebracht, einen Blick auf Kosten, Einnahmen und statistische Angaben zu werfen. Für die ersten Jahre mit Ausnahme von 1852 lagen mir leider keine Angaben vor. 1852 wurden auf der Strecke Lübeck-Büchen 795 000 Zentner Stückgut befördert. Daraus ergab sich eine Einnahme von 81 000 Talern. Erheblich weniger brachte die Personenbeförderung ein: 128 368 Passagiere zahlten insgesamt 61 172 Taler Pr. Crt. 5 Sgr. 4 Pfg. an Bahngeld.

Die ebenfalls 1851 eröffnete Büchen-Lauenburger Zweigbahn hatte eine Länge von 1,7 Meilen. 1859 wurden in Büchen an 43 814 Personen Fahrkarten ausgegeben, die eine Einnahme von 34 175 Talern 10 Sgr. und 10 Pfg. erbrachten, in Lauenburg an 11 701 Personen mit einer Einnahme von 4 167 Talern und 8 Pfg. Diese Relation findet sich im Güterverkehr wieder. Während Büchen einen gesamten Frachtgutumschlag von 1 685 357,2 Zentner und 34 470,9 Zentner Eilgut hatte, konnte Lauenburg nur 215 518,8 Zentner an Frachtgut und 6 244,2 Zentner an Eilgut entgegensetzen. Aus den Frachtkosten für Vieh und Equipagen nahm der Bahnhof Büchen im o. g. Jahr 209 Taler 29 Sgr. ein. In diesen Zahlen zeichnet sich die desolate Funktion Lauenburgs als Endbahnhof ab.

Die Lübeck-Büchener Eisenbahn hatte eine Streckenlänge im Herzogtum Lauenburg von 6,3 Meilen, für die pro Meile 406 032 Taler Baukosten aufgewandt werden mußten. An Dividende wurden 1859 3 1/8 % gezahlt. Die bei weitem meisten Personen fuhren im Herzogtum von Ratzeburg ab. 1859 waren es 19 906, die eine Einnahme von 9 488 Talern und 2 Sgr. erbrachten. Dann folgte Mölln mit 12 995 Personen und 5 420 Talern 16 Sgr. und 5 Pfg. an Einnahmen. Büchen und die zwei Haltestellen, Sarau und Roseburg, fielen dagegen weit ab. Gerade umgekehrt ist das Verhältnis im Güterverkehr. Hier lag Mölln gegenüber Ratzeburg, Büchen und den Haltestellen weit vorne. Insgesamt gesehen hatte Mölln durch seinen hohen Güterumschlag auch die höheren Einnahmen. Dieses Verhältnis setzte sich auch in den folgenden Jahren fort.

Eine Gesamtschau der Einnahmen und Ausgaben von 1852 bis 1875 (danach lagen mir leider keine weiteren Angaben vor) zeigt eine recht gute Bewirtschaftung der Lübeck-Büchener Eisenbahn:

	Einnahmen			Ausgaben				% der Einnahmen
		Sgr	Pf			Pf		
1852 -	120.703 T.	28 .	11 .	68.530 T.	29 Sg.	3 .	:	56,78
1853 -	136.728	18	6	87.806	28	6		64,22
1854 -	162.936	29	3	93.851	25	6		57,60
1855 -	172.901	11	3	102.357	13	6		59,20
1856 -	199.967	23	3	104.149	21	-		52,08
1857 -	204.489	14	3	110.954	16	6		54,26
1858 -	190.237	15	-	104.766	18	9		55,07
1859 -	206.480	9	9	108.036	9	9		52,32
1860 -	217.776	10	6	115.042	10	6		52,83
1861 -	211.160	19	4	118.304	9	-		56,03
1862 -	219.876	17	3	118.353	26	3		53,83
1863 -	240.706	12	-	120.661	6	-		50,13
1864 -	289.766	27	-	141.307	15	-		48,77
1865 -	397.422	6	9	224.704	16	6		56,54
1866 -	497.976	22	6	319.258	7	6		64,11
1867 -	534.783	27	9	308.407	23	3		57,67

1868-1870 liegen leider keine Angaben vor, außerdem erhielte die Tabelle ohnehin ein schiefes Bild, da jetzt auch die Einnahmen und Ausgaben für die Lübeck-Hamburger Strecke mitgezählt werden. Aus oben angeführter Tabelle läßt sich aber eindeutig ablesen, daß das Kriegsjahr 1864 das beste Jahr für die Eisenbahnverwaltung gewesen ist. Es brauchten nur 48,78 1/o der Einnahmen für die Betriebskosten aufgewandt werden. Dagegen ist das Kriegsjahr 1866, in dem größere Gebiete einbezogen wurden als zwei Jahre zuvor, auch für die Lübeck-Büchener Eisenbahnverwaltung ein relativ schlechtes Geschäftsjahr.[68])

Die Fahrkartenkontrolle bei der Lübeck-Büchener Eisenbahn geschah bis nach 1900 im Zug, oder richtiger auf den Trittbrettern. Mit zunehmendem Verkehr hatte sich dieses Verfahren aber als zu umständlich, da zu unübersichtlich, erwiesen. Aus diesem Anlaß richtete die Direktion der Lübeck-Büchener Eisenbahngesellschaft an das Eisenbahnkommissariat Lübeck ein Schreiben am 24. Oktober 1903, in dem sie mitteilte, daß sie genötigt wäre,

> *"Auf der Lübeck-Hamburger und Lübeck-Büchener Bahn die Bahnsteigsperre nach dem Muster der Preußischen Staatsbahnen zur Einführung zu bringen, und daß die dafür erforderlichen Anlagen so weit hergestellt sind, daß die neue Einrichtung am 1. k. M. ins Leben treten kann."* [69])

Die Fahrgelder waren bei der Lübeck-Büchener Eisenbahn im Vergleich mit anderen Bahnen relativ günstig. Noch während des Ersten Weltkrieges mußte aber auch die Lübeck-Büchener Eisenbahn die Preise weiter erhöhen. Dabei hatte sie den Lübecker Senat durchaus nicht immer auf ihrer Seite.

"Der Senat kann sich keinesfalls dazu entschließen, die Erhöhung der Sätze für alle Zeit zuzugestehen, muß sich vielmehr einen Widerruf mit angemessener Kündigungsfrist vorbehalten." [70])

Die Tariferhöhungen gingen weiter. Am 23. Januar 1919 schrieb die Direktion der Lübeck-Büchener Eisenbahngesellschaft an das Eisenbahnkommissariat:

"Die fortschreitend wachsenden Betriebsausgaben im Eisenbahnverkehr fordern gebieterisch eine Erhöhung der Einnahmen, um ein einigermaßen annehmbares Verhältnis zwischen Einnahmen und Ausgaben wieder herzustellen." [71])

Die Zuschläge im Personenverkehr sollten für die 1. Klasse 100 Prozent, für die 2. Klasse 40 Prozent, für die 3. Klasse 30 Prozent und für die 4. Klasse 25 Prozent betragen, Gepäck- und Expreßgut wurden um 50 Prozent teurer. Im Güterverkehr mußte man 60 Prozent Zuschlag bezahlen. Im Jahre 1920 wurden die Frachtkosten im Güterverkehr wiederum um 100 Prozent wie auch bei den Staatsbahnen erhöht. Ebenso trat diese Erhöhung auch für den Personen- und Gepäckverkehr in Kraft. Im Oktober 1928 kostete der Kilometer in der 1. Klasse 10 Pfennig, die 4. Wagenklasse wurde endgültig aufgehoben. Nun lagen die Tarife sogar über denen der Reichsbahnen, so daß sich die Gemüter darüber sehr erhitzten. Die Senkung der Tarife auf den Satz der Reichsbahnen wurde gefordert. So findet sich im Lübecker General-Anzeiger in Nr. 267 vom 13. November 1928 ein Brief, der sehr kritisch mit den Tarifen der Privatbahn umgeht. Darin heißt es, wenn man die Tarife wie bei den Staatsbahnen nicht einführen könnte,

"so würde eben damit der klare Beweis geliefert sein, daß diese Gesellschaft keine Existenzberechtigung mehr hat und daß ihre Uebernahme seitens der Reichsbahn von der Allgemeinheit gebieterisch verlangt werden muß. Die Zeiten sind zu ernst, um sich einen derartigen Luxus zu erlauben." [72])

Damit waren zumindest von finanztechnischer Seite die Zeichen auf Übergabe gesetzt.

In der allgemeinen Entwicklung der Lübeck-Büchener Eisenbahn nach 1880 ist vor allem der Umbau des Büchener Bahnhofes zu erwähnen. Zwar bestand eine durchgehende Verbindung von Lübeck nach Lüneburg, doch immer wurde beklagt, daß die Strecke zu langsam sei. Ein Grund dafür kann in dem langen Aufenthalt in Büchen gesehen werden. Von sechs Zügen nach Lüneburg hatten drei einen Aufenthalt von mehr als 20 Minuten, und von den sechs Zügen nach Lübeck mußten zwei sogar 30 Minuten warten.

"Es leuchtet ohne weiteres ein, dass sowohl für den Durchgangsverkehr wie auch für den engeren Verkehr Lübecks mit Lüneburg und den Vorstationen die erwähnten langen Aufenthalte von den Reisenden sehr unangenehm empfunden werden müssen.

Für den Verkehr Lübeck mit Berlin und den Zwischenstationen zwischen Büchen und Berlin haben lange Aufenthaltszeiten in Büchen gleichfalls eine sehr unliebsame Verlängerung der Reisedauer zur Folge." [72])

Diese langen Aufenthalte und Übergangszeiten waren darauf zurückzuführen, daß die Strecke Berlin-Hamburg von der Strecke Lübeck-Hannover immer noch im gleichen Niveau gekreuzt wurde. Niveaukreuzungen entsprachen nicht nur nicht mehr dem technischen Fortschritt, waren also nicht mehr zeitgemäß, sondern sie stellten vor allem eine große Gefahrenquelle dar. jede Ausweitung des Verkehrs, besonders die geplante Eilzugverbindung auf dieser Strecke, würde immer auf dies Hindernis bei Büchen stoßen. Deshalb bat die Handelskammer Lübeck die Eisenbahndirektion Altona, bei dem Bahnhofsumbau eine Ober- bzw. Unterführung gleich einzuplanen. Die schienengleiche Kreuzung ist bis heute nicht aufgehoben.

Im Ersten Weltkrieg schließlich war die Strecke Hamburg-Lübeck als Ost-West-Verbindung besonders wichtig. Am 3. August 1914 wurde der allgemeine Personen- und Güterverkehr aufgehoben, und es trat stattdessen ein Militärfahrplan in Kraft.

"Der Güter-, Eilzug- und Viehtransport wird sofort in der Weise eingestellt, daß die Annahme von Gütern bis auf weiteres nicht mehr stattfindet ... Der Personen- und Gepäckverkehr wird an dem ersten und zweiten Mobilmachungstag, dein 2. und 3. August tunlichst noch mit den gewöhnlichen Zügen aufrecht erhalten. Vom 3. Mobilmachungstag ab wird der Personen- und Gepäckverkehr nur noch mit den Militär Lokalzügen nach besonderem Fahrplan

vermittelt, soweit diese Züge nicht durch militärische Transporte besetzt sind. Alle Reklamationen gegen diese Anordnungen bleiben unbeantwortet.“ [73])

Eine für den Krieg wichtige Funktion hatte die Strecke Lübeck-Lüneburg noch dadurch erhalten, daß in Nüssau eine Munitionsfabrik eingerichtet war; *"die dort beschäftigten Arbeiterinnen wurden täglich aus Richtung Lübeck und Lüneburg geholt und abends wieder helmgefahren.“* [74)]

Als Episode in der Geschichte der Lübeck-Büchener Eisenbahn zur Zeit der Weimarer Republik sei das Notgeld erwähnt. Als im Oktober 1923 die Geldscheine zur Lohnzahlung nicht mehr ausreichten, beschloß die Direktion, Notgeld im Gesamtwert von 250 Billionen Mark drucken zu lassen. Die Lübeck-Büchener Eisenbahngesellschaft tat also auch das, was es bei der deutschen Reichsbahn, die Scheine zu 5, 10 und 50 Milliarden Mark ausgab, schon seit längerer Zeit gegeben hatte. Die Inflation ging mit riesigen Schritten voran, so daß am 29. Oktober 1923 der

Auftrag für das Notgeld auf einen Gesamtwert von 400 Billionen Mark erhöht werden mußte. Am 31. Oktober 1923 war der Bedarf bereits auf 900 Billionen Mark angestiegen. Bei Ausgabe des Geldes, das die Unterschriften des amtierenden und späteren Generaldirektors von Alvensleben und Dr. Ott trug, konnte man für einen 5-Milliarden-Mark-Schein ein Brot kaufen; zehn Tage später mußte man für das gleiche Brot 80 bis 100 solcher Scheine hinblättern. Das Notgeld wurde dann nach Einführung der Rentenmark wieder aus dem Verkehr gezogen, und, soweit es nicht in die Hände von Sammlern gelangt war, wurde es am 10. Mai 1925 im Zug mit verheizt.

Für die Zeit nach dem Ersten Weltkrieg galt es vor allem, technische Mängel zu beheben. Das Geleise war in schlechtem Erhaltungszustand, das galt besonders für die Strecke von Lübeck nach Ratzeburg. Für den Güterverkehr waren die neuen 28-m-Schlenen unbedingt erforderlich. Außerdem war seit dem Ersten Weltkrieg der Bahn das Kraftfahrzeug als Konkurrenz erwachsen. Dies versuchte man unter anderem mit dem Einsatz von Triebwagen wenigstens teilweise auszugleichen. Als Spätwagen fuhren sie auch bis Mölln. Im ganzen verkehrten in den 30er Jahren 11 Zugpaare bis Büchen.

In der ganzen Zeit nach dem Ersten Weltkrieg hatte sich die Bilanz zum Negativen entwickelt. Erst das Jahr 1934 brachte wieder einen Überschuß. Die Lübeck-Büchener Eisenbahn sollte nach einem 7-Jahresplan gefördert und reorganisiert werden, sie trug somit zum Arbeitsbeschaffungsprogramm der Regierung bei. Die wesentlichen Ziele dieses Planes waren:

1. Erhöhung des Achsdruckes auf 20 t auf allen wichtigen Strecken (besonders für eine Verbesserung des Güterverkehrs mußte gesorgt werden)
2. Verkürzung der Fahrtzeiten
3. Verdichtung des Fahrplanes
4. Beschaffung von Fahrzeugen
5. Erzielung einer echten Rente.

Im Rahmen dieses Planes wurde auch die Strecke von Lübeck nach Ratzeburg ausgebaut. Bis zum Jahresende 1937 bestanden für die alte Lübeck-Büchener Strecke drei noch nicht erfüllte Planreste:

1. Umbau des Bahnhofes Ratzeburg
2. Erneuerung von 26,5 km Gleis auf der Strecke Ratzeburg-Büchen
3. Anlage eines Oberholgleises zwischen Blankensee und Ratzeburg.

Diese Ziele wurden dann erst von der Reichsbahnverwaltung verwirklicht. Am 31. Dezember 1937 fand der letzte Betriebsappell bei "Lübeck-Büchen" statt. Damit war das Ende einer der letzten großen deutschen Privatbahnen gekommen. 75 Lokomotiven, 1500 Wagen und 2600 Beamte, Angestellte und Arbeiter beförderten 1937 insgesamt 7 Millionen Passagiere und 3 Millionen t Güter.

Bereits etwas früher ging die andere Besonderheit im lauenburgischen Eisenbahnwesen zu Ende. Am 30. April 1937 stimmte die Stadt Lauenburg der Aufhebung des Privileges, der Freifahrt nach Büchen, gegen eine Entschädigung von 60 000 RM zu. Obwohl die Büchen-Lauenburger Zweigbahn 1884 in die Preußische Staatsbahn und danach in die Deutsche Reichsbahn überging, blieb das Privileg weiter bestehen.

Das Jahr 1937 brachte für den Kreis Herzogtum Lauenburg also auch auf diesem Gebiet eine Vereinheitlichung, die letzten Sonderstrukturen wurden aufgehoben.

.Quellen und Fundstellen

[1] 100 Jahre Lübeck-Büchener Eisenbahn, Festschrift zum hundertjährigen Bestehen, 1951, p. 3) (später zitiert: 100 Jahre).

2) Frohen, H. H.: Die Lübeck-Büchener Eisenbahngesellschaft in: Blätter für Eisenbahnfreunde, 2. gem. Sonderausgabe der Hamburger Blätter für alle Freunde der Eisenbahn und der VdEF-Mitteilungen, 12. Jahrgang 1965 (September), H. 3-5, p. 9 (später zitiert als: Frohen . . .).

3) Wehrmann: Entstehung und Entwicklung der Eisenbahnverbindungen Lübecks; in: Zeitschrift des Vereins für Lübeckische Geschichte und Altertumskunde Bd. 5, Lübeck 1888, p. 39.
Anm.: Da mir die Akten für die frühe Zeit der Eisenbahngeschichte nicht zur Verfügung standen, mußte o. g. Werk als Hauptquelle dienen. Die Glaubwürdigkeit der von W. gemachten Angaben scheint kaum zu bezweifeln, wenn auch stellenweise sein Stil von Euphorie geprigt ist. (Später zitiert als: Wehrmann).

4) 100 Jahre . ... p. 4.

5) 100 Jahre . ... p. 4.

6) 100 Jahre . ... p. 5.

7) Wehrmann a.a.O. p. 40.

8) Wehrmann a.a.O. p. 41.

9) Wehrmann a.a.O. p. 41.

10) 100 Jahre ..... p. 6.

11) Wehrmann a.a.O.p. 46.

12) Wehrmann a.a.O.p. 46.

13) Wehrmann a.a.O.p. 48.

14) 100 Jahre .....p. 6.

15) Wehrmann a.a.O.p. 49

16) Wehrmann a.a.O.p. 51.

17) Wehrmann a.a.O.p. 58.

18) Wehrmann a.a.O.p. 60.

19) Wehrmann a.a.O.p. 63

20) 100 Jahre ..... p. 6.

21) 100 Jahre ..... p. 8.

22) Wehrmann a.a.O. p. 77.

23) Kreisarchiv Ratzeburg, Amt Ratzeburg, Eisenbahnen 2.

24) 100 Jahre . . . p. 10.

25) Lauenburgische Gesetzessammlung Band 111 p. 478 f.

26) Publiziert in: Officielles Wochenblatt für das Herzogthum Lauenburg Nr. 20 vom 7. November 1849 p. 147 ff.

27) Officielles Wochenblatt . . . Nr. 20 p. 147.

28) § 7.1 in: Officielles Wochenblatt ... Nr. 20 p. 150.

29) § 7.2 in: Officielles Wochenblatt ... Nr. 20 p. 150

30) § 22.2 in: Officielles Wochenblatt ... Nr. 20 p. 156

31) Vgl. diesbezügliche Bekanntmachung im Officiellen Wochenblatt Nr. 23 vom 29. Dezember 1849.

32) Officielles Wochenblatt ... Nr. 3 vom 6. März 1850 p. 6

33) Officielles Wochenblatt ... Nr. 3 vom 6. März 1850 p. 7

34) Officielles Wochenblatt ... Nr. 3 vom 6. März 1850 p. 7

35) Officielles Wochenblatt ... Nr. 4 vom 9. März 1850 p. 15

36) Officielles Wochenblatt ... Nr. 4 vom 9. März 1850 p. 10 § 3.

37) § 4 in: Officielles Wochenblatt ... Nr. 4 vom 9. März 1850 p. 10

38) Officielles Wochenblatt ... Nr. 4 vom 9. März 1850 p. 11

39) Officielles Wochenblatt ... Nr. 4 vom 9. März 1850 p. 12

40) § 13 in: Officielles Wochenblatt ... Nr. 4 vom 9. März 1850 p. 13

41) Officielles Wochenblatt ... Nr. 23 vom 5. November 1851 § 4 p. 62

42) § 4 in: Officielles Wochenblatt ... Nr. 23 vom 5. November 1851 p. 62

43) § 21 in: Officielles Wochenblatt ... Nr. 23 vom 5. November 1851 p. 65

44) § 24 in: Officielles Wochenblatt ... Nr. 23 vom 5. November 1851 p. 66

45) § 36 in: Officielles Wochenblatt ... Nr. 23 vom 5. November 1851 p. 68

46) § 41 u. § 43 in: Officielles Wochenblatt ... Nr. 23 vom 5. November 1851 p. 68 f

47) § 52 in: Officielles Wochenblatt ... Nr. 23 vom 5. November 1851 p. 71

48) Zitiert nach Stadtarchiv Lübeck XIV C 11 b - 14 p. 7 bis 10.

[49]) Zitiert nach Stadtarchiv Lübeck XIV C 11 b - 14 p. 5

[50]) Officielles Wochenblatt ... Nr. 20 vom 11. Juli 1857

[51]) Wehrmann a.a.O. p. 85.

[52]) Wehrmann a.a.O. p. 86.

[53]) Wehrmann a.a.O. p. 87.

[54]) Wehrmann a.a.O.p. 88.

[55]) Wehrmann a.a.O.p. 90.

[56]) Wehrmann a.a.O. p. 91.

[57]) Zitiert nach Wehrmann a.a.O. ... p. 92

[58]) Wehrmann a.a.O. p. 102.

[59]) Götze, Th.: 50 Jahre Lauenburger Elbbrücke, in Land an der Elbe, 1. Jahrgang Nr. 11, November 1928 p. 42 f.

[60]) Hadeler, W.: Die Trajectanstalt über die Elbe zwischen Lauenburg und Hohnsdorf, Ein Kapitel aus der Geschichte des Verkehrs unserer Heimat; in: Land an der Elbe, 2. Jahrgang Nr. 6, Juni 1929 p. 21 ff und Nr. 8 August 1929 p. 29 ff. hier p. 29

[61]) Götze a.a.O. p. 42

[62]) Hadeler a.a.O. p. 30.

[63]) Hadeler a.a.O. p. 30.

[64]) Götze a.a.O. p. 42

[65]) Wehrmann a.a.O. p. 114.

[66]) Wehrmann a.a.O. p. 114.

[67]) Frohn ... A.a.O. p. 15.

[68]) Die Zahlen wurden nach den Jahresberichten der Direktion der Lübeck-Büchener Eisenbahn zitiert.

[69]) Stadtarchiv Lübeck XIV C 11 f - 1.

[70]) Senatssitzung vom 1.9.1917, Stadtarchiv Lübeck XIV C 11 h - 15.

[71]) Stadtarchiv Lübeck XIV C 11 h - 15.

[72]) Aus: Brief der Handelskammer Lübeck an die Königliche Eisenbahndirektion Altona vom 6.3.1911: Stadtarchiv Lübeck XIV C 11 f - 7.

[73]) Die Lübeck-Büchener Eisenbahn und der Krieg: in: Das glitzernde Band Nr. 7, Dez. 1937 p. 7 f.

[74]) Die Lübeck-Büchener Eisenbahn und der Krieg: in: Das glitzernde Band Nr. 7, Dez. 1937 p. 9 f.