

Zum 50jährigen Bestehen der Lübeck-Travemünder Eisenbahn (Mit Plan und einer Abbildung.)

Als am 1. August 1882 die Strecke Lübeck—Travemünde dem öffentlichen Verkehr übergeben wurde, war damit der Schlußstrich unter einen heiß umstrittenen Abschnitt des hiesigen Bahnbaues gezogen. Wenn man heute die Entstehungsgeschichte dieses Schienenstranges verfolgt, ist man immer wieder erstaunt über das enge Blickfeld mancher Kreise „das nur in der festen Einwurzelung jahrhunderter alter, überlebter Ansichten seine Erklärung findet. Schon im Frühjahr 1846 wurde in dem Aufsatz: „Der Dampfschiffhafen bei der Herrenfähre“, der in den Neuen Lübeckischen Blättern erschien, eine Eisenbahnverbindung Lübeck—Travemünde angeregt und deren Vorzüge näher begründet. Dieser Gedanke fand allgemeine Beachtung, so daß sich einige Privatleute zu einer Beratung über die Ausführbarkeit dieses Planes zusammenschlossen. Das Ergebnis dieser Besprechungen wurde einer allgemeinen Bürgerversammlung vorgelegt, die sich von der Zweckmäßigkeit dieses Bahnbaues überzeugen liest. Daraufhin griff der Senat diese Frage auf und stellte zur weiteren Prüfung den Antrag an die Bürgerschaft „behufs technischer Untersuchung der für eine Eisenbahnanlage zwischen hiesiger Stadt und Travemünde geeigneten Linien, Nivellierung derselben, Aufmachung der Kostenanschläge und sonstiger Vorarbeiten“ die Summe von 10000 JL zu bewilligen. Anfang Juli stimmte die Bürgerschaft diesem Antrag zu. Die Erwartung weiter Kreise, daß diesem Plan bald die Tat folgen würde, war deshalb durchaus nicht unberechtigt. Inzwischen waren die Gegner dieser Verbindung nicht untätig gewesen. Durch Wort und Schrift bekämpften sie den Vorschlag.

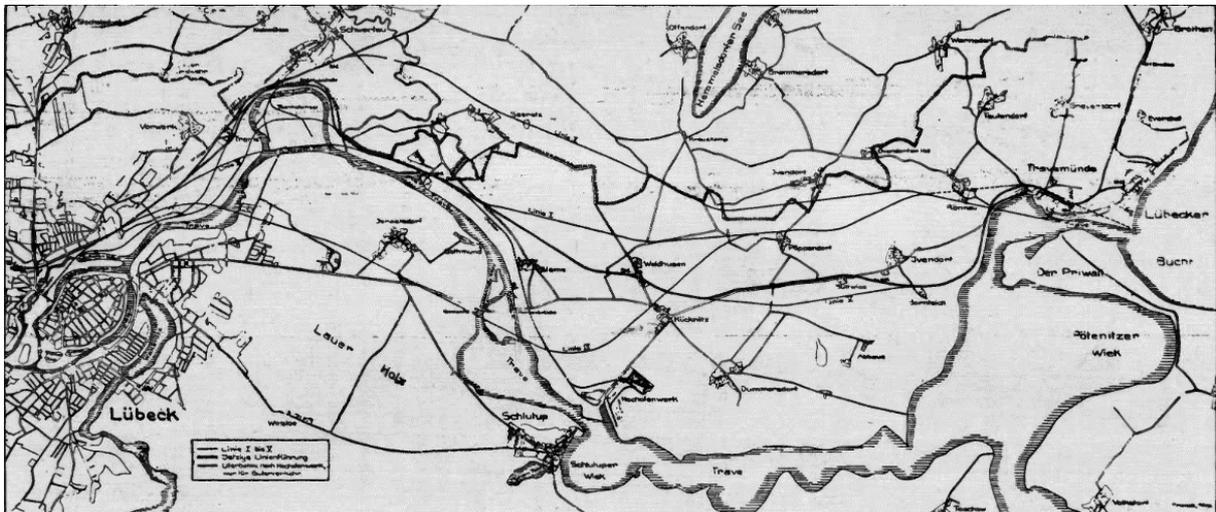
Drei Gründe führten sie dagegen ins Feld:

1. daß es schwierig sein würde, die erforderlichen Geldmittel herbeizuschaffen,
2. daß für den angegebenen und zugestandenen Zweck der Bau einer Eisenbahn die falsche Maßregel, eine gründliche Korrektur der Trave dagegen die richtige Maßregel sei,
3. daß durch die Eisenbahn Travemünde eine für Lübeck nachteilige Stellung erhalten werde“.

Nicht ungeschickt ging man zum Gegenangriff über.

Der 2. Punkt, die Verkürzung der Flußstrecke durch Abschneiden einiger bedeutender Bögen der Trave schlug besonders in kaufmännischen Kreisen durch. Hinzu kam die Befürchtung, daß in Travemünde große Lagerhäuser usw. gebaut, während durch ihr ein Lübeck stehende Ode und Leere schleichen würden. Freilich versuchte man, diese Bedenken durch einen weiteren Aufsatz in den Neuen Lübeckischen Blättern zu zerstreuen. „Wir mögen nicht fürchten, daß jemand die Besorgnis gegen die Bahn geltend machen werde, es möchte infolge derselben ein allmählicher Umschwung im hiesigen Geschäft erfolgen, da immer mehr Travemünde an die Stelle Lübecks treten werde; denn dieser Einwand scheint ebenso unwürdig als kurzsichtig. Mit derselben Entschiedenheit, wie wir gegen eine künstliche Absperrung Lübecks vom deutschen Eisenbahnnetz unser klärt haben, müssen wir auch eine künstliche Absperrung Travemündes verwerfen. Was innerlich lebensfähig ist, das muß zu neuem Leben kommen; und wenn in Wahrheit nach den neueren Verkehrsformen Travemünde mehr Bedingungen des Gedeihens hätte, so mühte unsere alte, ehrwürdige Stadt ihr Geschick erfüllen. Durch künstliches Niederhalten Travemündes werden wir es doch auch schwerlich abwenden können; denn Travemünde ist für wahr nicht der einzige Ort, der mit uns konkurriert. Aber jene Besorgnis erscheint uns durchaus unbegründet. Allerdings erwarten auch wir von einer Lübeck-Travemünder Eisenbahn ein größeres Aufblühen Travemündes, aber nicht auf Kosten Lübecks, sondern mit und neben Lübeck, und es würde töricht sein, alles, was etwa Travemünde durch die Bahn

gewönne, so anzusehen, als sei es Lübeck entzogen". Die Stellung der Gegner war jedoch zustark. Der erste Vorstoß wurde abgeschlagen. Fast zwei Jahrzehnte ruhte der Plan. Als die Lübeck—Hamburger Strecke nach langjährigen Kämpfen und Verhandlungen ihrer Fertigstellung entgegen sah, griff 1864 die Direktion der Lübeck-Büchener Eisenbahn erneut diesen Gedanken auf, weil man von der Travemünder Bahn eine schnellere Verbindung zwischen den Hansestädten und den nordischen Ländern erhoffte. Wieder fand diese Anregung lebhaften Anklang. Diesmal schien man weiter zukommen. Das Polizeiamt veröffentlichte eine Bekanntmachung, dass die Vorarbeiten zur Bestimmung der Höhenunterschiede beschlossen seien und ihren Anfang nehmen würden. Aber wieder traten die Gegner auf den Plan. Sie arbeiteten mit ihren alten Gegengründen, obgleich man diesen durch den Hinweis zu begegnen wuste, dass Bremerhaven nicht Bremen und Glückstadt nicht Hamburg geworden seien trotz der schon längst dorthin gebauten Eisenbahn. Da auch die Schwierigkeit in der Aufbringung der Mittel immer wieder in den Vordergrund geschoben wurde, tauchte in einer anderen Zeitung der Plan auf, eine Schmalspurbahn auf dem Reitweg neben der Chaussee zu erbauen. Inzwischen hatte die Direktion der Lübeck-Büchener Eisenbahn drei Linienführungen einer Untersuchung unterziehen lassen. Alle drei Pläne hatten gemeinsam den Ausgangspunkt, den Bahnhof, das Überschreiten des Stadtgrabens mittels einer Drehbrücke und den ersten Teil der Strecke gleichlaufend mit der Trave bis zur Schneiderfähre, ferner das Zusammentreffen zwischen Rönkau und Pöppendorf mit dem Endpunkt an der Siechenbucht in Travemünde. Die erste Linie hatte



Plan der verschiedenen Streckenprojektionen der Lübeck-Travemünder Bahn vor 50 Jahren.

ungefähr die Linienführung der heutigen Bahn, jedoch von Waldhusen auf Ovendorf zulaufend statt heute Ivendorf berührend, die zweite sollte von Schwartau über Seeretz bis Waldhusen auf Oldenburger Gebiet liegen, die dritte sollte zweimal die Trave überschreiten. Nach diesen Vorarbeiten stellte die Direktion bei dem Eisenbahnausschuss den Antrag, sie zu ermächtigen, beim Senat die nötigen Schritte zur Zulassung des Baues und Betriebes seiner Bahn auf lübeckischem Gebiet (Plan 1) zu unternehmen. Im Senat hatte dieser Bahnbau in dem Senator Curtius einen starken Verfechter. Die Bürgerschaft lehnte jedoch, trotzdem sich der Bürgerausschuss dafür ausgesprochen hatte, mit knapper Mehrheit den Antrag ab, fügte aber den Zusatz hinzu: „sie ersuche den Senat um erneuerte Anträge, sobald der Bau einer dänischen Südbahn, welche an der Südspitze von Falster oder Laaland endige, gesichert oder durch den Bau einer Travemünder Bahn zu erreichen sei". Der zweite Angriff war abgeschlagen. Lübeck hatte nicht „Selbstmord" begangen, wie eine gegnerische Stimme sich hatte warnend vernehmen lassen. Ja, Curtius weitz in der Lebensbeschreibung des „Bürgermeister Curtius" zu berichten, dass ein angesehener Lübecker aus Freude über diese Ablehnung 100 J an die Armenkasse schenkte. Durch den Bau der Lübeck—Eutiner Strecke tauchte natürlich der Travemünder Plan von neuem in der

Öffentlichkeit auf. In dem Meinungskampfe schrieb noch zu dieser Zeit (1873) eine Lübecker Zeitung von der „Marotte“, die Travemünder Bahn zu bauen. Selbst die Handelskammer konnte sich nicht zu einer Stellungnahme aufrufen. Da die Zahl der Gegner nicht abgenommen hatte, hätte auch ein erneuter Antrag an die Bürgerschaft nicht zum Ziele geführt. Es musste deshalb der Zeit überlassen bleiben, eine Meinungsänderung herbeizuführen. Endlich gegen den Ausgang der 70er Jahre war der Widerstand aus kaufmännischen Kreisen entweder aufgegeben oder einer gewissen Ergebung in ein unausbleibliches Schicksal gewichen. Nach dem auch von anderer Seite um die Bauerlaubnis nachgesucht worden war, erteilten 1880 Senat und Bürgerschaft der Lübeck-Büchener Eisenbahngesellschaft die Genehmigung zum Bau und Betrieb der Travemünder Bahn. Die Baukosten wurden auf 1028500Jl für die 18km lange Strecke veranschlagt, also auf 55600Jl je Kilometer. Eine Nebenbahn (ohne Schranken an den Bahnübergängen) erachtete man der Zeit für ausreichend, erst 1900 wurde sie zur Vollbahn ausgebaut. Die Travemünder Wälle mit ihrem alten Baumbestand fielen dem Bahnbau zum Opfer.

Aber ein Menschenalter hatte es gedauert, ehe dieser Plan Wirklichkeit wurde. Was der erste Befürworter vorausschauend niedergeschrieben hatte, war in Erfüllung gegangen. „Wir werden sie jedenfalls einmal bauen müssen, wenn nicht bald, vielleicht erst dann, wenn der Hauptvorteil, den sie uns gewähren würde, schon mehr oder minder verloren ist“. Auch für Travemünde war es die höchste Zeit, dem infolge der Aufhebung der Spielbank (1872) zurückgegangenen Badeleben neuen Auftrieb zugeben

RudolfNehlsen