

# Einleitung

Die Eisenbahngeschichte in Schleswig-Holstein ist geprägt durch die politischen Verhältnisse der beiden Herzogtümer vor der Einverleibung an Preußen. Die Herzogtümer Schleswig und Holstein waren mit der dänischen Krone gesamtstaatlich verbunden, wobei Holstein dem deutschen Bund angehörte. Der dänische König war zugleich Herzog von Schleswig-Holstein und Lauenburg, die Herzogtümer wurden von Kopenhagen aus regiert. Der heutige Landkreis Eutin gehörte als Fürstentum Lübeck zum Großherzogtum Oldenburg i. O., während die Hansestädte Lübeck und Hamburg freie Reichsstädte waren.

Nach dem deutsch-dänischen Krieg 1863/64 fielen die Herzogtümer Schleswig und Holstein an das Königreich Preußen und wurden preußische Provinzen. Das Fürstbistum Lübeck mit der Residenz in Eutin blieb als Landkreis Eutin beim Großherzogtum Oldenburg und fiel erst 1938 durch das Groß-Hamburg-Gesetz als Landkreis Eutin an die preußische Provinz Schleswig-Holstein, an welche zugleich auch Lübeck unter Verlust seiner Reichsfreiheit als kreisfreie Stadt kam.

In diesem Rahmen muß man nicht nur die Geschichte der Hauptbahnen sehen, sondern auch das Wachsen und Werden der Privatbahnen, besonders der großen eigenständigen Lübeck-Büchener Eisenbahn, Eutin-Lübecker Eisenbahn und Kreis Oldenburger Eisenbahn sowie der Schmalspurbahnen im Nordosten des Landes.

Dänemark war immer darauf bedacht gewesen, die Verkehrslenkung des Handels aus dem ostsee- und dem skandinavischen Raum zur Nordsee hin durch das von ihr beherrschte Gebiet entweder über See durch den Öresund oder aber über den gebrochenen See-Landweg Kiel-Altona durch holsteinisches Gebiet zu den im Herzogtum Holstein gelegenen Häfen Altona und Glückstadt zu lenken.

1844 wurde die „Christian VIII Ostseebahn“ Altona-Kiel mit einem Abzweig nach Glückstadt eröffnet. Die Altona-Kieler Bahn bediente somit zwei Elbhäfen und war in der Folgezeit bestrebt, neben Kiel zur Verbreiterung ihrer Basis einen zweiten Ostseehafen zu erschließen. So wurde als zweite Zweigbahn die sogenannte Ostholsteinische Eisenbahn von Neumünster über Ascheberg und Eutin zu dem geschützt gelegenen Hafen Neustadt projektiert und am 1. 6. 1866 in Betrieb genommen.

Die Strecke Hamburg-Lübeck gehörte schon zu dem Plan eines deutschen Eisenbahnnetzes, das der Nationalökonom Friedrich List Anfang der dreißiger Jahre des vorigen Jahr-

hunderts aufgestellt hatte. Die Gegensätze zwischen Dänemark und den beiden Hansestädten Hamburg und Lübeck verhinderten vorerst die direkte Verbindung der beiden Hafentstädte. Die dänische Regierung ließ keine Gelegenheit vorübergehen, den beiden Hansestädten Schwierigkeiten zu machen und lehnte die direkte Verbindung Hamburg-Lübeck ab, so daß sich Lübeck gezwungen sah, die Verbindung mit Hamburg wenigstens auf einem Umweg über eine Strecke Lübeck-Büchen als Anschluß an die Berlin-Hamburger Eisenbahn zu bauen. 1851 wurde die Bahn als Lübeck-Büchener Eisenbahn in Betrieb genommen.

Erst 14 Jahre später und erst nach massiver Intervention von Preußen bei der dänischen Regierung kam 1865 die direkte Verbindung Hamburg-Lübeck zustande, gebaut und betrieben von der LBE.

Auch eine Verbindung Neustadt-Lübeck (-Hamburg) wurde von Dänemark strikt abgelehnt, weil es dadurch unerwünschte Vorteile für die Hansestädte zu vermeiden suchte und den Verkehr auf die projektierte ostholsteinische Bahn beschränkt wissen wollte. Wohl befürwortete Dänemark die Verlängerung der ostholsteinischen Eisenbahn über Neustadt hinaus nach Oldenburg und Heiligenhafen und weiter bis zum Fehmarnsund bei der Großenbroder Fähre. Noch vor Beginn des Krieges 1863/64 wurden die Vermessungsarbeiten aufgenommen und die Planungen vorangetrieben.

Das Projekt, den Anschluß der „Kornkammer Holsteins“ über die ostholsteinische Bahn und AKE nach Altona durchzuführen, wurde durch den Krieg gegen Dänemark zunächst aufgegeben, doch waren die Vorarbeiten schon soweit fortgeschritten, daß der Bau zumindest der ostholsteinischen Bahn sofort nach der Besetzung begann und zwei Jahre später abgeschlossen werden konnte.

Für die Neustädter, nun unter preußisch-deutscher Führung, ging der Plan einer direkten Bahnverbindung nach Lübeck und Hamburg keineswegs in Erfüllung, weil auch Preußen kein Interesse daran hatte, die Hansestädte Hamburg und Lübeck zu unverdientem Wohlstand kommen zu lassen.

Auf Initiative der Neustädter Bürger und der Landwirtschaft des Kreises Oldenburg wurde nun die Verbindung Neustadt-Heiligenhafen und weiter auf die Insel Fehmarn bis Burg und Orth als Privatbahn geplant und als Kreis Oldenburger Eisenbahn gebaut und in Betrieb genommen, nachdem acht Jahre vorher 1873

bereits auch auf private Initiative der beiden Städte Eutin und Lübeck und der LBE hin die direkte Verbindung Lübeck-Eutin (-Kiel) als Eutin-Lübecker Eisenbahn eröffnet worden war.

So ist die heutige Vogelfluglinie mehr oder weniger zwangsläufig aus den unüberwindlichen Querelen der dänischen Krone heraus als eine Kette von Privatbahnen entstanden und nur aus der Verkehrspolitik der dänischen Krone heraus ist zu verstehen, warum die Verbindung Hamburg - Lübeck - Fehmarnsund nicht von vornherein als Staatsbahn gebaut werden konnte. Erst als die Deutsche Reichsbahn und die Dänische Staatsbahn den Plan der Vogelfluglinie energisch aufgriffen und die Durchführung des Baues beschloss, mußte als Voraussetzung für dieses Projekt die Verstaatlichung der drei Privatbahnen Ende der dreißiger Jahre durchgeführt werden. Erst 1928 ist als Vorleistung für die Vogelfluglinie die direkte Verbindung Neustadt-Lübeck zustande gekommen.

Als nach 1918 Nordschleswig an Dänemark abgetreten werden mußte, ging mit den Kreisbahnen des Kreises Hardersleben (Bahnlänge knapp 200 km), der Kleinbahn des Kreises Apenrade (Bahnlänge knapp 100 km) und der Alsener Kleinbahn (Bahnlänge ca. 60 km) ein Teil des umfangreichen Meterspurnetzes verloren, zu dem auch die Flensburger Kreisbahn, die Eckernförder Kreisbahn und die Rendsburger Kreisbahn gezählt werden müssen.

Auch dieser Schmalspur-Komplex ist entstanden aus der Verkehrspolitik der dänischen Regierung heraus. 1845 wurde die Strecke Neumünster-Rendsburg als Seitenlinie der AKE in Betrieb genommen. 1854 begonnen und 1864 fertiggestellt wurde die wegen ihrer Linienführung mit Leidenschaft umstrittene Bahn Kolding-Pattburg-Eggebek-Ohrstedt-Husum-Tönning mit Abzweig Ohrstedt-Klosterkrug-Rendsburg, die sogenannte Mittelrückenbahn gebaut, die für das Königreich Dänemark eine schnelle Verbindung zum geschützt in der Eidermündung liegenden Nordseehafen Tönning darstellte, der somit Ausgangshafen für den Handel zwischen Dänemark und England werden sollte. Der wirtschaftliche Nutzen der Bahn war gering, weil sie entlang des alten Heer- und Handelsweges von Norden nach Süden durch die Einsamkeit der jütischen Heide und des schleswigschen Mittelrückens, alle Städte abseits liegend lassend an die Nordsee führte, wo lediglich Tönning einen Aufschwung erlebte. Die großen Städte an der Ostseeküste Hardersleben, Apenrade, Flensburg, Schleswig und Eckernförde wurden von der Bahn nicht berührt.

Der preußischen Regierung blieb die undank-

bare Aufgabe, nach der Eingliederung Schleswig-Holstein die Aufschließung der neuen Provinz in ihre eigene Verkehrspolitik einzubeziehen.

Sie stand damals vor allem vor der Tatsache, daß besonders der Landesteil Schleswig und die an der Ostseeküste gelegenen größeren Städte besonders schlecht erschlossen waren. Eine zügige Nord-Süd-Verbindung entlang der Ostseeküste, was allerdings mancher Kunstbauten wegen der in den eingeschnittenen Tälern liegenden Städte bedurft hätte, kam auch unter Preußen nie zustande.

So rührten sich in den Kreisstädten aufgeschlossene Kräfte, um wenigstens durch den Bau billiger Schmalspurbahnen ein brauchbares Eisenbahnnetz zu schaffen, welches der preußische Staat mit dem erwünschten Nachdruck offenbar nicht zu bauen gewillt war. Das große Schmalspurnetz im Nordosten des Landes ist der unermüdlichen Tatkraft des Eisenbahningenieurs E. Kurth aus Flensburg zu verdanken. Kurth hatte bald ein wohlüberlegtes Schmalspurnetz für die an der Ostseeküste gelegenen Landkreise Schleswigs entworfen, für das er auch Geldgeber aus Handel, Wirtschaft und Gewerbe fand. Kurth begann 1885 mit dem Bau der späteren Flensburger Kreisbahn Flensburg-Kappeln, die das Mittelstück einer Ostküstenverbindung von Hardersleben über Apenrade - Flensburg - Kappeln bis Eckernförde werden sollte.

Das große Projekt scheiterte an der Beharrlichkeit auseinandergelagerter Kreisinteressen und nicht zuletzt an dem Mißfallen der preußischen Provinzverwaltung, die in den Plänen Kurths eine Beeinträchtigung staatlicher Bahnprojekte sah.

Wenn auch das große Schmalspurnetz ohne Zusammenhang aus fünf selbständigen Kreisbahnen entstand und sich entwickelte (nur jeweils wenige Kilometer fehlten, um die Netze miteinander zu verbinden, lediglich in Kappeln stießen die Flensburger Kreisbahn und die Eckernförder Kreisbahn zusammen), gemeinsam war ihnen die Erschließung des nördlichen Ostseeküstenraumes und dieser Aufgabe sind die Schmalspurbahnen auch jahrzehntelang in hervorragender Weise gerecht geworden.

Verbunden mit diesen Schmalspurbahnen bleibt der Name Kurth, der große Eisenbahningenieur, Eisenbahndirektor und Landeskenner, der ja nicht nur die Schmalspurbahnen im Nordosten des Landes gebaut und zum Teil auch als Direktor betreut hat, sondern auch an der Entstehung und am Bau bzw. der Verwaltung der beiden anderen Schmalspurbahnen in Schleswig, der Kleinbahn Niebüll-Dagebüll und der Sylter Inselbahn beteiligt war.