

VOR 45 JAHREN: VERABSCHIEDUNGEN ZU SPÄTER STUNDE

Vor etwas über genau 45 Jahren, genau mit Ablauf des 28. Sept. 1974 wurde in Lübeck eine Eisenbahnstrecke stillgelegt: Die vom Hafenhbf. in Lübeck-Travemünde nach Niendorf an der Ostsee führende Bahnlinie. Der Chronist und Autor dieser Zeilen fuhr seinerzeit, am letzten September-Samstag des Jahres 1974, in den letzten Zügen der Nebenbahnstrecke Lübeck-Travemünde - Niendorf/Ostsee mit und berichtet hierüber folgendermaßen:

Wie bereits in den Jahren zuvor setzte die Deutsche Bundesbahn auf der o. a. Strecke auch an ihrem letzten Tag die beiden zusammengekuppelten, seinerzeit im Bahnbetriebswerk Lübeck stationierten Schienenbusse 795 477 - 9 und 795 478 - 7 ein. Als Besonderheit besaßen sie eine automatische Türschließenanlage, wodurch der Personenverkehr auf der Bahnlinie nach Niendorf im Einmannbetrieb durchgeführt werden konnte.

Aber auch derartige Rationalisierungsmaßnahmen konnten diese Bahnlinie nicht retten. Am Samstag, den 28.09.1974 war ihr letzter Betriebstag.

Die beiden Schienebusse 795 477 - 9 und 795 478 - 7 waren auf der letzten Fahrt nach/von Niendorf sehr gut gefüllt, es wurde gesungen und die Atmosphäre glich eigentlich mehr der der Eröffnung der Bahnlinie dorthin im Jahre 1913.

Was seit vielen Jahren planmäßig so zelebriert wurde, fand auch am allerletzten Abend statt. Der letzte Schienenbus von Niendorf drückte nach Ankunft im Travemünder Hafenhof in den benachbarten Strandbahnhof zurück und fuhr von dort nach Lübeck Hauptbahnhof. Dort übernachtete der Niendorfer Schienenbus-Pendel dann im Bahnbetriebswerk und am nächsten Morgen vollzog sich die beschriebene Prozedur umgekehrt.

Nicht mehr am 29.09.1974, denn nun führen keine Züge mehr nach Niendorf. Die Busse der damals noch dem Travemünder Unternehmen Wendelborn gehörenden Lübeck-Travemünder Verkehrsgesellschaft (LVG) sorgten nun für Ersatz. Das Gleis der Bahnlinie Lübeck-Travemünde - Niendorf/Ostsee wurde schon bald abgebrochen.

Außer dem ehemaligen Bahnhofsgebäude in Niendorf erinnert heute nichts mehr an diese Strecke. Fast wäre es 1974 noch gelungen, sie als Museumsbahnstrecke zu erhalten. Der Verein Verkehrsamateure Museumsbahn e. V. (VVM) zeigte starkes und ernsthaftes Interesse an einer Übernahme der Bahnlinie nach Niendorf, weil er damals in Hamburg, Holstein und dem nördlichen Niedersachsen nach einer geeigneten Strecke zum Aufbau eines Museumsbahnbetriebes suchte. Der VVM verhandelte deswegen auch mit der DB über die o. a. Bahnlinie, die 1974 in einigen Lübecker Stadtplänen bereits als Museumsbahnstrecke eingezeichnet war. Sie wurde es dann aber doch nicht und verschwand. Es handelte sich nach der Bahnlinie nach Bad Segeberg um die zweite Eisenbahn-Streckenstilllegung auf Lübecker Boden.

Michael Hecht

Auf der Eisenbahnstrecke Travemünde-Niendorf wird bald kein Zug mehr fahren. Das Bundesverkehrsministerium hat verfügt, daß die Bahnlinie aus wirtschaftlichen Gründen am 29. September dieses Jahres stillgelegt werden soll. Ein Stück reizvoller und mit vielen Erinnerungen verbundener Eisenbahngeschichte geht mit Abschluß des Sommerfahrplans seinem Ende entgegen.



8. Juli 1913: Der erste Zug läuft auf dem Bahnhof des Ostseebades Niendorf ein.

Foto: Otto v. Thun

Und wie groß war der Jubel doch gewesen, als diese Nebenbahnlinie am 8. Juli 1913 eingeweiht wurde. Mit überschwenglichen Worten schilderte ein Chronist der „Vaterstädtischen Blätter“ damals den feierlichen Augenblick, als der erste Dampfzug von Travemünde kommend im Ostseebad Niendorf einlief: „Das idyllische Bad prangte in festlichem Schmucke. Ehrenpforten und Flaggen, dekorierte Häuser reihten sich aneinander und Embleme sowie Willkommen waren mannigfach zu lesen. Es entstieg dem Zuge die Ehrengäste unter Führung des oldenburgischen Regierungspräsidenten Dr. Meyer, Senator Evers, der Eisenbahndirektor von Alvensleben und Butterweck, dem sich die geladenen Gäste anschlossen. Die Musik spielte zum Empfang die oldenburgische Nationalhymne, die Ehrengäste wurden fotografiert und ein bräusendes Hurra ertönte.“

Die Gäste nahmen das Bahnhofsgebäude in Augenschein und ordneten sich dann zum Festzug, der sich folgendermaßen zusammensetzte: Voran schritt Polizeiwachmeister Janssen, ihm folgten drei Fischer im Olrock, Südwester und großen Stiefeln, Embleme der Fischerei tragend, die Matrosenkapelle, frohe Weisen spielend, acht Wagen mit offiziellen Gästen, die Schulkinder unter Führung von Oberlehrer Otto Knaack, das hochlobliche Fest- und Eisenbahnkomitee, Mitglieder des Turnvereins und das verehrte allgemeine Publikum. Der Zug bewegte sich durchs Dorf. Am Parkhotel verließen die Gäste die Wagen, und auf der Promenade entlang ging's nach Johannsens Hotel, wo unter den festlichen Klängen der Friedrichsorter Matrosen-Artillerie-Kapelle das Festmahl stattfand, das, gewürzt durch ernste und heitere Reden, einen fröhlichen

Verlauf nahm. Am Abend fand als Abschluß des festlichen Tages eine Reunion im Restaurant Krogmann statt, die alle Teilnehmer und Badegäste lange versammelt hielt.“

Die neugebaute Strecke gehörte zur Lübeck-Büchener-Eisenbahngesell-

schaft, die ihr Streckennetz damit von 155 auf über 161 Kilometer erweitert hatte. Es bestanden noch weitere Pläne, die Strecke über Timmendorfer Strand und Neustadt bis nach Grömitz und Dahme zu verlängern. Aber diese Pläne blieben in der Schublade liegen.

Wer damals von Niendorf oder Pansdorf nach Timmendorfer Strand weiterreisen wollte, mußte sich des Fuhrunternehmens Wilhelm Langbehn bedienen, der die Sommergäste mit dem Autobus weiter an den Strand kutscherte: „Wenn man heute rückertend an die überfüllten Omnibusse denkt, die diesen Verkehr nach dem Ende des Ersten Weltkrieges aufnahmen“, schrieb die Kurzeitung „Ostsee-Perle“ anlässlich des 50jährigen Bestehens der Strecke im Jahre 1963, „so kann man der damaligen Reichsbahn dankbar sein, als sie von 1925 bis 1927 die Strecke Bad Schwartau — Timmendorfer Strand — Scharbeutz — Haffkrug und Neustadt schuf.“

Diese neue Reichsbahnstrecke aber nahm der Lübeck-Büchener-Eisenbahn manche Fahrgäste des Ortes Timmendorfer Strand weg, die bis dahin ihre Reise über den Bahnhof Niendorf angetreten hatten. Es kam zu Wettbewerbs-Streitigkeiten zwischen der Lübeck-Büchener und der Reichsbahn, die ihr plötzliches Ende fanden, als die Lübeck-Büchener-Eisenbahn im Jahre 1938 in die Reichsbahn aufging.

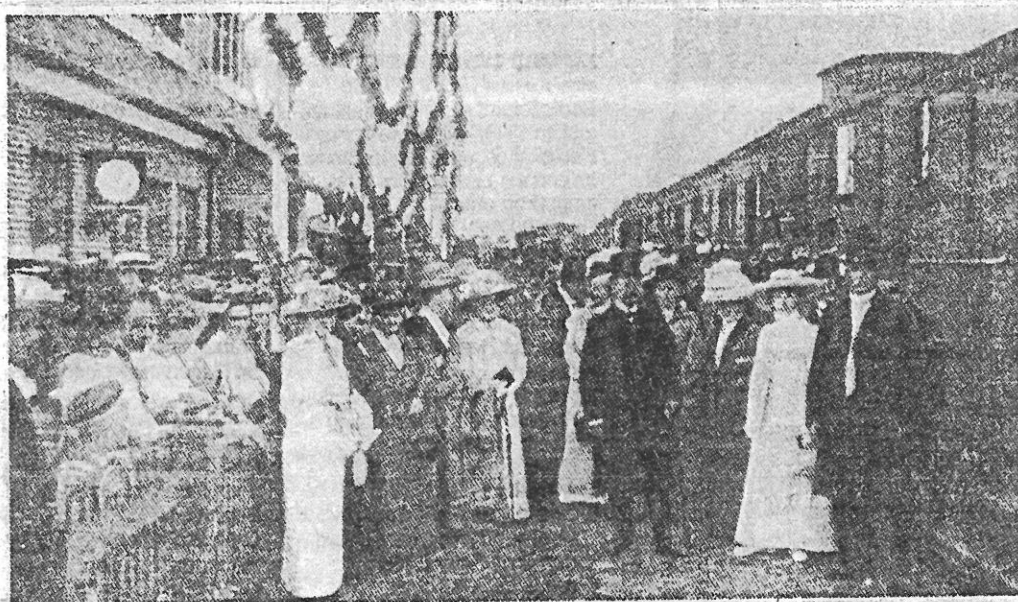
LÜBECKER
NACHRICHTEN,
August 1974.

Erste Gerüchte, daß die Strecke Travemünde—Niendorf eingestellt werden würde, tauchten bereits beim festlich begangenen 50jährigen Jubiläum der Mini-Bahnlinie auf. Elf Jahre später haben sich diese Gerüchte nun als richtig erwiesen. Der kleine Trieb-

wagen, der pfeifend durch die anmutige Landschaft fährt, wird am 29. September zum letzten Mal gepfiffen haben. Auch die Kinder, die bisher mit Sonderzügen ins Niendorfer Heim gefahren wurden, werden fortan den Omnibus besteigen müssen. Der Busverkehr wird von der Lübeck-Travemünder-Verkehrsgesellschaft übernommen werden.

Der Spaziergänger, der von Travemünde aus über das Brodtener Ufer nach Niendorf ging, kann dann ebenfalls nicht mehr mit der idyllischen kleinen Bahn zurückfahren. Travemünde wird um ein Stück Eisenbahnromantik ärmer. Bei der Bundesbahn aber zählt Rationalisierung vor Romantik. Pläne, diese Strecke mit einer „Museumseisenbahn“ weiter zu bedienen, gibt es auch nicht. Obgleich sich das Weltbad Travemünde für eine so attraktive Einrichtung geradezu anbieten würde. Doch sind schon jetzt Anweisungen ergangen, die Streckengrundstücke, die Lübeck seinerzeit für 25 000 Mark erworben hatte, zu verkaufen. Was bleiben wird, ist die Erinnerung an manch einen schönen Sommertag, der mit der reizvollen sechs Kilometer langen Fahrt von Niendorf nach Travemünde sein beschauliches Ende fand.

vdi



Zur Feier des Tages hatte sich halb Niendorf auf dem Bahnhof versammelt. Im Vordergrund die Mitglieder des Eisenbahnkommissariates des Senats, die Großherzogliche Regierung zu Eutin und der Direktor der Lübeck-Büchener-Eisenbahngesellschaft.



Zum letzten Mal wird Bundesbahnobersekretär Krakow am 29. September dieses Jahres das Abfahrtsignal geben. Der Triebwagen wird dann zum letzten Mal zwischen Niendorf und Travemünde verkehren.

(Foto: Krippans)

Die beiden oberen
 der neben stehenden
 Bilder entstanden am
 letzten Tag des Eisen-
 bahnverkehrs auf der
 Strecke Lübeck-Trave-
 münde Hafen - Nien-
 dorf/Ostsee, dem
 28. Sept. 1974 (SA),
 an deren nördl. End-
 punkt, dem Bhf. des
 Ostseebades Niendorf.
 An diesem letzten Tag
 des Schienenverkehrs
 an dieser Stelle
 waren noch die damals
 im Bw Lübeck beheima-
 teten Bundesbahn-
 Schienenbusse
 795 477 u. 795 478
 in Doppeltraktion im
 Einsatz. Das untere
 Bild zeigt diese
 beiden Schienenbusse
 im Bereich der einzi-
 gen Unterwegs-Station
 der o. a. Strecke;
 dem Haltepunkt
 Lübeck-Brodten.
 Das Gleis verschwand
 hier und im gesamten
 Bereich dieser Strecke
 nach ihrer Stilllegung
 schnell. Zeitweise
 Pläne für eine Museums-
 bahn kamen nicht mal
 in ein annähernd
 konkretes und trag-
 fähiges Planungs-
 stadium. Heute ist
 Niendorf das einzige
 Ostseebad zwischen
 Lübeck-Travemünde
 und Neustadt/Holst.,
 das über keinen
 Eisenbahnanschluss
 verfügt. Das ehem.
 Bahnhofsgebäude in
 Niendorf/Ostsee ist
 noch vorhanden,
 dient aber seit
 inzwischen über
 45 Jahren nicht
 mehr Aufgaben und
 Zwecken des Eisenb.-
 Betriebes. Der ist
 hier längst vorbei.

Fotos:
 Michael Hecht.





Der
LBE-EXPRESS
wünscht eine
schöne Adventszeit

