

Hans-Harald Kloth

Die ostholsteinische Bäderbahn Bad Schwartau – Neustadt (Holstein)

Von der Planung bis zur Eröffnung der Vogelfluglinie



Hans-Harald Kloth

Die ostholsteinische Bäderbahn Bad Schwartau – Neustadt (Holstein)

Von der Planung bis zur Eröffnung der Vogelfluglinie

1. Auflage 2023

BahnWerk-Verlag[©], Hamburg

Vorwort

Am 14. November 1944 erhielt der Vater des Verfassers, ein ehemaliger Eutin – Lübecker Eisenbahner, die Versetzungsverfügung der RBD Schwerin nach Neustadt (H), wo er die Leitung des Bahnhofes übernehmen sollte. Der bisherige Dienststellenleiter war Richtung Osten versetzt worden. Dieser kehrte nach Kriegsende zurück, so dass der Vater zur alten Dienststelle Ahrensbök zurückversetzt wurde. Für den Verfasser hatte es zur Folge, dass er 1947 nicht in Neustadt (H), sondern in der Gemeinde Ahrensbök geboren wurde.

Nachdem der Verfasser sich über mehrere Jahrzehnte mit der ehemaligen Eutin-Lübecker Eisenbahn beschäftigt hatte, wuchs in den 1990er-Jahren das Interesse für andere Bahnen in Ostholstein. Die ostholsteinische Bäderbahn ist eine der jüngsten Eisenbahnen in der Region. Dieser Umstand wurde am 31. Mai 2018 noch einmal deutlich. Anlässlich der Finissage der Sonderausstellung „Neustadt und die Bäderbahn“ im zeitTOr-Museum zu Neustadt (H), die der Verfasser kuratiert hatte, erschien die 106-jährige Zeitzeugin Frau Kortum. Sie hatte als 16-jährige junge Dame – weiß gekleidet – mit ihren Mitschülerinnen an einer grünen Girlande den Eröffnungszug am 31. Mai 1928 in den Bahnhof Neustadt (H) „gezogen“.

Das vorliegende Buch schildert den Werdegang der Bäderbahn Bad Schwartau – Neustadt (H) von der Planung bis zur Eröffnung der Vogelfluglinie im Mai 1963. Besonderer Wert wurde auf die Wechselbeziehung zwischen Eisenbahn und Wirtschaftsraum gelegt. Das Buch wird daher nicht nur für Eisenbahnfreunde, sondern auch für die heimatkundliche Leserschaft von Interesse sein, die manche Einzelheit über die Region erfahren wird, die diese Bahn erschlossen hat. Um die jeweilige Zeit besser zu verstehen, wurde bewusst in größerem Umfang wörtlich zitiert. Die Schreibweise des Originals wurde beibehalten.

Mit der Eröffnung der Vogelfluglinie änderte sich der Charakter der Bäderbahn. Die einst beschauliche Nebenstrecke der 1930er-Jahre wurde für Jahrzehnte zur „Rollbahn“ für den internationalen Durchgangsverkehr. Über die weitere Entwicklung nach 1963 informiert ein kurzer Ausklang.

Allen Personen und Institutionen, die durch die Bereitstellung von Unterlagen und Bildmaterial das Entstehen des Buches ermöglicht haben, sei herzlich gedankt. Mein besonderer Dank gilt Herrn Dr. Manfred Schulz, der mich zu diesem Werk ermunterte, meine Arbeit unterstützte und kritisch durch Korrektur begleitete. Zeit zum Korrekturlesen nahmen sich überdies meine Ehefrau Maria Kramer sowie Herr Ralf Böttcher – danke. Für das akkurate Zeichnen von Gleisplänen gilt Herrn Gerald Puschke meine besondere Anerkennung. Für die Gestaltung dieses Buches und die Bearbeitung des umfangreichen Bildmaterials bedanke ich mich herzlich bei Herrn Peter Lindemann.

Hamburg, im August 2023

Hans-Harald Kloth

Vorwort	3
1 Der lange Weg zur Bäderbahn	6
1.1 Planungsphase bis 1914	13
1.1.1 Nicht realisierte Küstenbahnprojekte im Fürstentum Lübeck	13
1.1.2 Lübeck-Neustädter Eisenbahn AG	14
1.1.3 Küstenbahn Pansdorf – Niendorf (Ostsee) der Eutin-Lübecker Eisenbahn	18
1.1.4 Exkurs: Nebenbahn Travemünde – Niendorf (Ostsee)	20
1.1.5 Fehmarnroute	25
1.1.6 Königlich Preußische Staatsbahn als Bauherr	27
1.2 Bau und Eröffnungen 1919 - 1928	32
1.2.1 Teilstück bis Haffkrug	32
1.2.2 Projekt Haffkrug - Bujendorf	45
1.2.3 Reststrecke bis Neustadt (Holstein)	46
1.2.4 Durchführung der Züge bis Lübeck	55
2 Die Bäderbahn bis 1945	62
2.1 Bahnanlagen	64
2.1.1 Strecke	64
2.1.2 Bahnhöfe und Haltepunkte	67
2.1.2.1 Ausgangspunkt Bad Schwartau	67
2.1.2.2 Zwischenstationen	79
2.1.2.3 Endpunkt Neustadt (Holstein)	85
2.2 Verkehrsaufkommen	93
2.2.1 Bad Schwartau	96
2.2.2 Ratekau und Timmendorferstrand	100
2.2.3 Scharbeutz und Haffkrug	103
2.2.4 Sierksdorf und Neustadt (Holstein)	108
2.3 Betrieb	115
2.3.1 Personenzüge	115
2.3.2 Güterzüge	118
2.3.3 Lokomotiven	119
2.3.4 Wagen und Zugbildung	122
3 Die Bäderbahn 1946 bis Mai 1963	128
3.1 Veränderungen der Bahnanlagen	130
3.2 Verkehrsaufkommen	145
3.2.1 Bad Schwartau	149
3.2.2 Ratekau	150
3.2.3 Timmendorferstrand	151
3.2.4 Scharbeutz und Haffkrug	153
3.2.5 Sierksdorf und Neustadt (Holstein)	157
3.3 Betrieb	163
3.3.1 Reisezüge mit „Halt“ auf der Bäderbahn	163
3.3.2 Reisezüge als Durchgangsverkehr	176
3.3.3 Reisebürozüge	187
3.3.4 Güterzüge	190
3.3.5 Triebfahrzeuge	195
3.3.6 Wagen und Zugbildung	208
Ausklang: Die Bäderbahn als Teilstück der Vogelfluglinie	216
Quellen Kapitel 1 bis 3	228
Abkürzungen	231



Der 1844 eröffnete Bahnhof Neumünster an der Strecke Altona – Kiel entwickelte sich zu einem Verkehrsknotenpunkt in Schleswig – Holstein. Die Station Neumünster war Ausgangspunkt der am 31. Mai 1866 eröffneten Ostholsteinischen Eisenbahn nach Neustadt (Holstein). Die Aufnahme um 1885 zeigt u. a. links das Empfangsgebäude mit Vordach und rechts den Güterschuppen. Auch die größeren Stationen der Ostholsteinischen Eisenbahnen wie Preetz, Plön, Eutin und Neustadt (H) erhielten einen Güterschuppen in diesem Baustil. Slg. Stadtarchiv Neumünster

1 Der lange Weg zur Bäderbahn

Als am 18. September 1844 die Altona-Kieler Eisenbahngesellschaft (AKE) die König-Christian VIII. Ostseebahn zwischen Altona und Kiel eröffnete, stand das Herzogtum Holstein, das dem Deutschen Bund angehörte, mit dem Königreich Dänemark in Personalunion. Daher bestimmte Dänemark die Eisenbahnpolitik dieses Raumes. Innerhalb dieses Herzogtums lagen die räumlich getrennten Ämter Eutin und Schwartau, die das zum Großherzogtum Oldenburg gehörende Fürstentum Lübeck bildeten. Zwischen den beiden Ämtern befand sich das holsteinische Amt Ahrensböök. Südlich des Amtes Schwartau lag die Freie und Hansestadt Lübeck.

Durch den Deutsch-Dänischen Krieg 1864, der mit einer Niederlage Dänemarks endete, änderte sich die politische Situation. Die Verwaltung des Herzogtums Holstein fiel an Österreich und die des Herzogtums Schleswig an Preußen. Das war jedoch nur von kurzer Dauer. Nach dem Deutschen Krieg 1866, der zugunsten Preußens entschieden wurde, fielen die Herzogtümer Holstein und Schleswig an Preußen. Im Staatsvertrag zwischen Oldenburg und Preußen vom 27. September 1866 verzichtete Großherzog Nikolaus Friedrich Peter von Oldenburg auf seine ihm zustehenden gottorpischen Erbrechte auf die Herzogtümer Holstein und Schleswig und übertrug diese an König Wilhelm I. von Preußen. Im Kieler Vertrag vom



- Königlich dänisches (preuß.) Amt Ahrensböök
- Sogenannte Lübsche Stadtstiftsdörfer (Böbs, Schwinkenrade, Schwochel)
- Sogenannte Lübsche Güter (Eckhorst, Mori, Groß-Steinrade, Stockelsdorf)
- L Enklave der Freien und Hansestadt Lübeck (Dissau und Malkendorf)

Gebietsveränderung des Fürstentums Lübeck durch den Kieler Vertrag 1867

Vorlage: Rönnpag, O.: Bismarck und das Fürstentum Lübeck. In: Jahrbuch für Heimatkunde Eutin 1973. S. 39.

23. Februar 1867 erhielt Oldenburg von Preußen als Entschädigung für den Verzicht auf die Erbrechte u. a. das holsteinische Amt Ahrensböök, vier lübeckische Güter und drei lübeckische Stadtstiftsdörfer, die im Areal des Fürstentums lagen. Durch den Übergang dieser Gebiete an Oldenburg, die durch das Gesetz vom 25. März 1870 dem Fürstentum einverleibt wurden, bildete dieses nun eine zusammenhängende Einheit.¹ Der Begriff „Fürstentum Eutin“ wäre für die Enklave Oldenburgs treffender gewesen, da mit der Bezeichnung „Lübeck“ häufig ein Zusammenhang mit der Freien und Hansestadt Lübeck assoziiert wird.

Das Fürstentum Lübeck bestand nun aus 19 Gemeinden: der Stadtgemeinde Eutin, den beiden Fleckengemeinden Ahrensböök und Schwartau und 16 Landgemeinden, letztere zerfielen in 106 Dorfschaften. Mit der Aufhebung der Ämterverfassung zum 1. Oktober 1879 gingen die Befugnisse der Ämter auf die obere Landesbehörde in Verwaltungssachen über. Dies war die Großherzoglich Oldenburgische Staatsregierung in Eutin. Ihr unterstanden die Gemeinden, die durch den Gemeinderat vertreten und den Gemeindevorstand verwaltet wurden. In den Landgemeinden spielten die Dorfschaften noch eine Rolle, da diese einen Teil ihrer Angelegenheiten selbst verwalteten.²

Am 31. Mai 1866 eröffnete die Altona-Kieler Eisenbahngesellschaft (AKE) die Ostholsteinische Eisenbahn mit der 62 km langen Hauptstrecke Neumünster – Ascheberg – Eutin – Neustadt in Holstein (nachfolgend Neustadt (H) geschrieben) und der 27 km langen Zweigbahn Kiel – Ascheberg. Damit erhielt das Fürstentum Lübeck seine erste Eisenbahn. Lübeck hatte am 15. Oktober 1851 einen Bahnanschluss an die Berlin-Hamburger Eisenbahn-Gesellschaft in Büchen und am 1. August 1865 nach Hamburg (Lübecker Bahnhof) durch die Lübeck-Büchener Eisenbahn-Gesellschaft (LBE) erhalten.³ Das Königreich Preußen, das den Militärhafen Kiel ausbauen wollte, drängte auf die Schließung der Eisenbahnücke zwischen Lübeck und Eutin, um eine möglichst schnelle Eisenbahnverbindung von Berlin über Lübeck nach Kiel zu schaffen. Eine finanzielle Beteiligung am Bahnbau lehnte Preußen trotz seines großen Interesses ab, da es inzwischen das Amt Ahrensböök an Oldenburg abgetreten hatte. Auch das Großherzogtum Oldenburg wollte diese Strecke nicht als Staatsbahn bauen, weil nach oldenburgischer Verfassung nur Gelder des Fürstentums Lübeck genommen werden durften. Die Finanzen des Fürstentums Lübeck reichten hierfür nicht aus. Ein Konsortium aus Frankfurter und Berliner Bankhäusern, an deren Spitze das





In Ascheberg stieß die am 31. Mai 1866 eröffnete Zweigbahn Kiel – Ascheberg an die Strecke Neumünster – Neustadt (Holstein). Bedienstete der Altona-Kieler Eisenbahngesellschaft haben sich 1866 neben einer 1 A 1 Lokomotive postiert, die mit einem Zug aus Kiel eingetroffen ist. Die Lokomotive mit offenem Führerhaus wurde 1844 in England gebaut. Slg. Landesbibliothek Schleswig-Holstein



Zum Zeitpunkt der Eröffnung der Ostholsteinischen Eisenbahn lebten in der kleinen Hafenstadt Neustadt (H) etwa 4.000 Personen. Der in Hafennähe neu angelegte Bahnhof mit seiner großen Bahnsteighalle veränderte das Panorama dieser Kleinstadt. Diese Lithografie von F. G. Müller (Verden) zeigt das Panorama von Neustadt (H) um 1875. Slg. Landesbibliothek Schleswig-Holstein

Die Eröffnung der 33 km langen Strecke Eutin – Lübeck durch die ELE wandelte den Bahnhof Eutin zum Gemeinschaftsbahnhof. Ein beliebter Fotostandort war die Brücke der „Plöner Straße“. Die Ansichtskarte mit dem Poststempel vom 15. Februar 1905 zeigt im Vordergrund links das Wärterwohnhaus der Ostholsteinischen Eisenbahn, es folgen der 1872 erbaute Lokomotivschuppen der ELE, Drehscheibe, Wasserturm mit Nebengebäuden, Empfangsgebäude und auf der rechten Seite der Güterschuppen. In unmittelbarer Nachbarschaft die Windmühle von Eutin.
Slg. H.-H. Kloth



1851 eröffnete die LBE auf dem Gelände des äußeren Holstentors ihren Personenbahnhof für die Strecke Lübeck – Büchen. Diese Ansichtskarte zeigt die südliche Ausfahrt des Bahnhofes um 1904. Im Vordergrund steht eine Personenzuglokomotive mit der Achsfolge 1 B der LBE.
Slg. R. Böttcher



Bankhaus Erlanger & Söhne in Frankfurt a. M. stand, bot der Freien und Hansestadt Lübeck und dem Großherzogtum Oldenburg an, den Bahnbau zu übernehmen. 1870 wurde die Eutin-Lübecker Eisenbahn-Gesellschaft (ELE) gegründet, die am 10. April 1873 die 33 Kilometer lange Strecke Lübeck – Eutin eröffnete.⁴

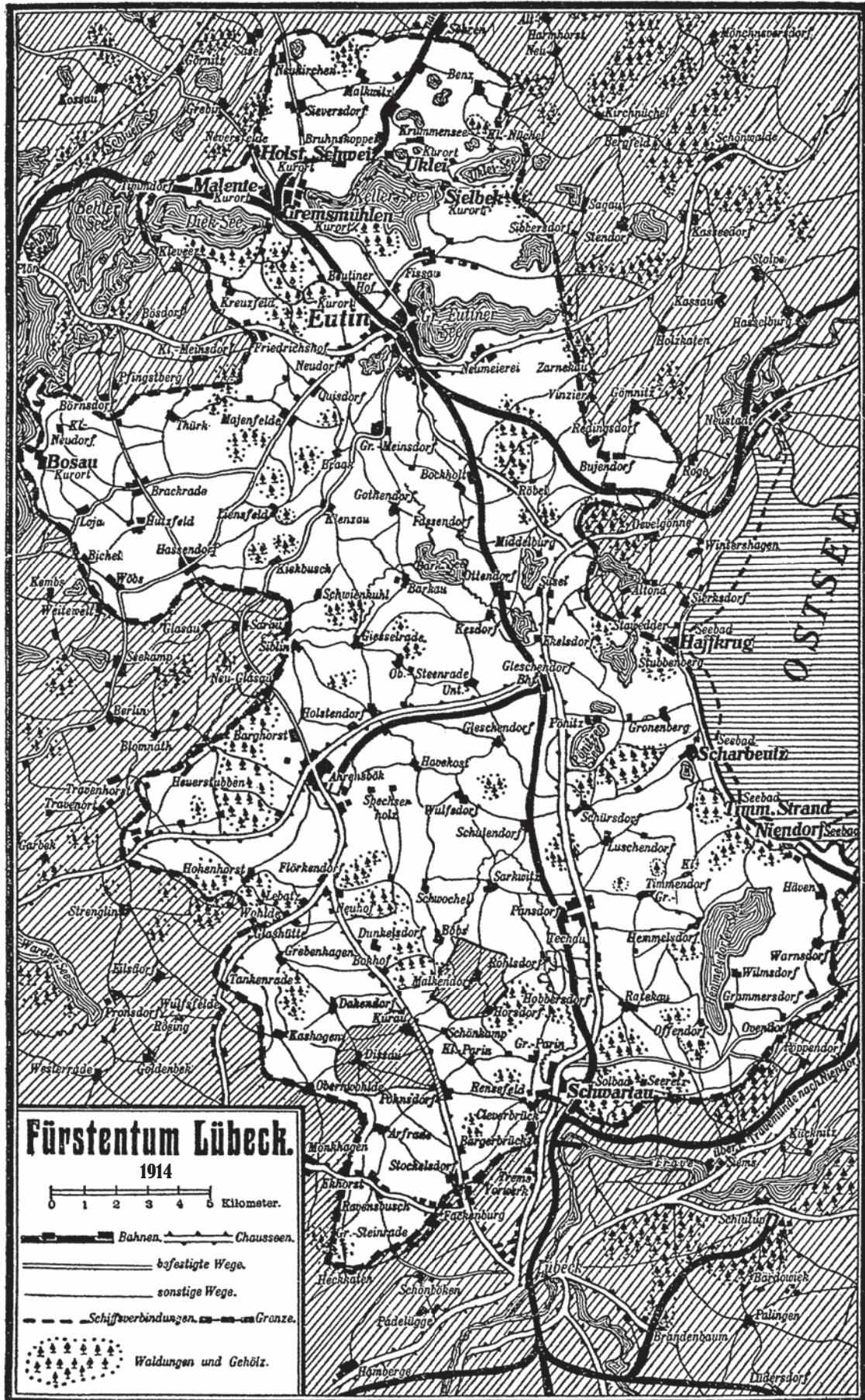
In den letzten Jahrzehnten des 19. Jahrhunderts gewann die Eisenbahn immer mehr an Bedeutung für den Reiseverkehr. Wer es sich leisten konnte, reiste auch zum Vergnügen, u. a. an die See, um sich zu erholen. 1882 erhielt der lübeckische Badeort Travemünde eine Nebenbahn untergeordneter Bedeutung durch die LBE. Von Lübeck bis zum Abzweig vor Schwartau nutzte die insgesamt 19,74 Kilometer lange Travemünder Bahn 4,25 Kilometer der ELE mit. Zum 1. August eröffnete die LBE den Personen- und zum 12. Oktober den Güterverkehr.⁵ Jetzt war die Anreise per Eisenbahn möglich. Solch eine Annehmlichkeit konnten die Ostseebäder des Fürstentums Lübeck nicht bieten. Bereits im ersten vollen Betriebsjahr 1883 beförderte die LBE auf der Travemünder Bahn durchschnittlich täglich in

den Sommermonaten Juni bis September 702 und in den übrigen Monaten 218 Personen.⁶ Da der Badeverkehr sprunghaft anstieg, verlängerte die LBE die Travemünder Bahn 1898 um ca. einen Kilometer Richtung Strand zum Ortsteil „Neu-Travemünde“. Der neu errichtete Strandbahnhof war zunächst nur während der Sommermonate geöffnet. 1900 baute die LBE die Strecke Lübeck - Travemünde zur Hauptbahn aus.

Zu den vier Küstenorten der Lübecker Bucht des Fürstentums Lübecks, den sogenannten oldenburgischen Bädern Nienendorf (Ostsee), Timmendorfer Strand, Scharbeutz und Haffkrug, gab es keine direkte Eisenbahnverbindung, die den Verkehr hätte erleichtern und fördern können. Von den Stationen der ELE - Pansdorf, Dorf Gleschendorf und Bahnhof Gleschendorf - verkehrten auf teilweise nicht ausgebauten Straßen Pferdefuhrwerke, die einen größeren Besucherstrom jedoch nicht bewältigen konnten, sodass vielfach zu Fuß gegangen werden musste. Während der Sommermonate fuhren auch mehrere Male täglich Dampfschiffe von Travemünde und Neustadt (H) aus zwischen den Badeorten. Da es in den Badeorten keine

Brückenanlagen gab, war das Anlanden der Passagiere mit Booten bei östlichen Winden mit erheblichen Schwierigkeiten und sogar mit Gefahren verbunden, sodass diese Dampfschiffverbindungen nicht als regelmäßige und zuverlässige Verbindungen betrachtet werden konnten.⁷ Timendorfer Strand und Niendorf erhielten 1909, Scharbeutz 1910 und Haffkrug 1914 eine Seebrücke.⁸

Timendorfer Strand und Niendorf erhielten 1909, Scharbeutz 1910 und Haffkrug 1914 eine Seebrücke.⁸





Im Sommer 1927 ist die preußische Güterzugtenderlokomotive 91 1100 der Deutschen Reichsbahn mit einem Personenzug aus Haffkrug auf Gleis 4 in Bad Schwartau eingetroffen. Reisende in Richtung Lübeck müssen hier in einen Zug der ELE, der in Kürze auf Gleis 1 einlaufen wird, umsteigen. Auf Gleis 3 wartet eine preußische T 4 (Eutin-Lübeck Nr. 3) mit „Falschfahrt-Spitzensignal“ (Signal Zg 2: Rote Scheibe mit weißem Rand) über dem mittleren Führerhausfenster vor einem Arbeitszug. Rechts ist der Bahndienstwagen für Fäkalien der ELE zu sehen.

ELE/Slg. H. Barg



Als 1927 diese Aufnahme für die Festschrift der ELE erstellt wurde, hatten sich die LBE und RBD Altona noch nicht über die Mitbenutzung des Personenbahnhofs Lübeck durch die Bäderbahn geeinigt. Soeben ist der D 7 Hamburg Hbf – Warnemünde – Saßnitz mit Kurswagen nach Kopenhagen und Malmö auf Gleis 4 am Bahnsteig 2 eingelaufen. Auf Gleis 5 wartet der Personenzug 676 der Eutin-Lübecker Eisenbahn nach Kiel, in den auch die Reisenden Richtung Haffkrug einsteigen müssen.

ELE (Festschrift 1928)

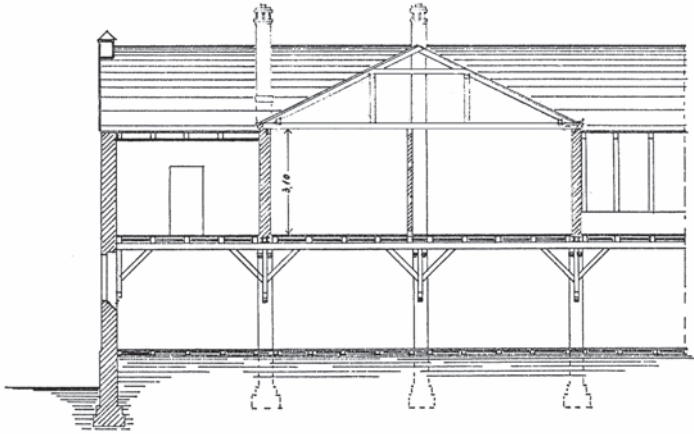
Eutin-Lübecker Eisenbahn.

Entwurf

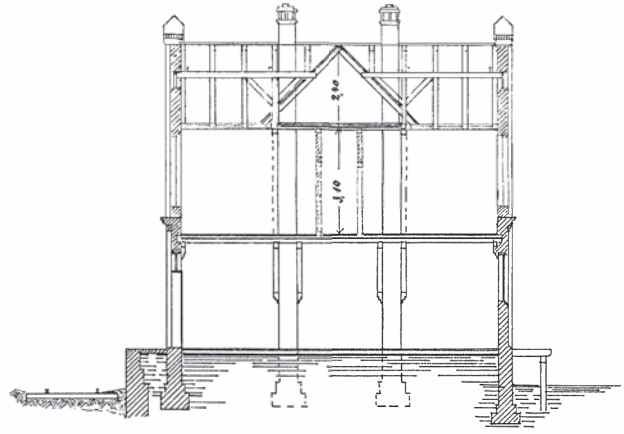
Empfangsgebäude
Schwartzau im März 1912
Die Eutin-Lübecker Eisenbahn-Gesellschaft

zum Umbau der Beamten-Wohnung auf Bahnhof Schwartzau.

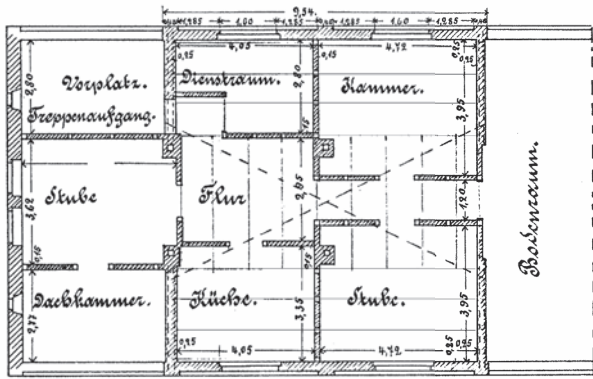
Längenschnitt.



Querschnitt.



Grundriß.



Maßstab. 1:100.



Stadtbauamt Bad Schwartzau

Ansicht.



Lübeck, im März 1912.

Die Direktion *Kleybohm*
der Eutin-Lübecker Eisenbahngesellschaft.

Der Bahnhof besaß zusätzlich zum Durchgangsgleis, ein Kreuzungs- und ein Ladegleis mit Rampe sowie Anschluss zum Güterschuppen und verfügte über zwei Bahnsteige. In Höhe des Empfangsgebäudes gab es eine Weichenverbindung, um das Aussetzen von Güterwagen zu erleichtern. Die Anzahl der vorhandenen Handweichen betrug sechs Stück. Auf dem Hausbahnsteig stand mittig zum Nordtrakt ein optischer Telegraph, der aus einem hölzernen Mast mit zwei jalousieartig von Eisenblech gebildeten Flügeln bestand.²⁹

Am 1. August 1882 eröffnete die LBE die Strecke Lübeck - Travemünde und richtete zum Sommer 1883 die Haltestelle Schwartzau-Waldhalle ein.³⁰ Da es nun zwei Stationen in Schwartzau gab, erhielt die Station der ELE von der Bevölkerung vielfach den Zusatz Eutiner Bahnhof.

Bis 1917 wurden die Gleisanlagen mehrfach umgebaut: Um 1892 kam nördlich des Empfangsgebäudes ein 277 m langes Wagenaufstellgleis für die Ausflugszüge Lübeck - Schwartzau hinzu. Vor 1906 verlegte die ELE die Gleisverbindung vom Durchgangs- zum Kreuzungsgleis in Höhe des Emp-

fangsbauwerkes Richtung Eutin.³¹ „Durch die Verlegung des Bahnhofs in Lübeck ist auch eine Verlegung der Strecke von Lübeck bis zur Abzweigung der Travemünder Eisenbahn erforderlich geworden. Mit Rücksicht auf den auf dieser Strecke herrschenden starken Verkehr ist dieselbe zweigleisig hergestellt. Der Bau dieser Strecke wurde von der Lübeck-Büchener Eisenbahn-Gesellschaft für eigene Rechnung ausgeführt. Im Anschluß daran ist seitens der Eutin-Lübecker Eisenbahn-Gesellschaft die Strecke von der Abzweigung bis Bahnhof Schwartzau auf ihre Kosten zweigleisig ausgebaut, sodaß von der Eröffnung des neuen Bahnhofs in Lübeck (den 1. Mai 1908) ab, die Strecke Lübeck - Schwartzau zweigleisig betrieben wird.“³² Dieser Ausbau erforderte eine zusätzliche Weiche Richtung Lübeck. 1912 erhielt der Bahnhof am Südende eine Weichenverbindung von Gleis 2 nach 1 vor dem Wärterwohnhaus 24.³³ Da das Güterverkehrsaufkommen, insbesondere für die Schwartzauer Honigwerke und Zuckerraffinerie AG, immer mehr anstieg, erfolgte auf Drängen dieses Werkes 1915 die Erweiterung der Gütergleisanlagen. Nördlich der Ladestraße baute die ELE ein zusätzliches Gütergleis. Kopf- und Seiten-

2.3 Betrieb

2.3.1 Personenzüge¹⁶²

Die Bäderbahn erzielte einen großen Teil ihres Personenverkehrsaufkommens in den Sommermonaten, sodass sich Sommer- und Winterfahrplan deutlich voneinander unterscheiden. Nach Eröffnung der Teilstrecke bis Scharbeutz sah der vorläufige Fahrplan täglich fünf Zugpaare und sonntags zusätzlich vier bis Scharbeutz und zwei weitere bis Timmendorferstrand vor. Vier dieser sonntäglichen Paare hielten nicht in Ratekau.¹⁶³

Da bei der Eröffnung bis Haffkrug ein großer Teil des Sommers vorüber war, reduzierte sich das Angebot auf vier tägliche Paare und jeweils ein sonntägliches Paar nach Timmendorferstrand bzw. Scharbeutz. Bei hohem Verkehrsaufkommen kam sonntags spätabends noch ein Bedarfs-Zugpaar von Scharbeutz hinzu. Der tägliche Früh- und Spätzug endete zunächst in Scharbeutz. Nach Protesten in der Bevölkerung fuhren auch diese beiden Züge von Haffkrug, sodass jeweils morgens und abends ein Leerzug zwischen Scharbeutz und Haffkrug verkehrte. Der Winterfahrplan 1925/26 bot drei Zugpaare an.¹⁶⁴

Das Zugangebot im letzten Betriebsjahr bis Haffkrug zeigen die Fahrpläne vom 1. Juli und 2. Okt. 1927.

Im Sommerfahrplan 1928 verkehrten zusätzlich zu den sechs täglichen Zugpaaren folgende saisonale Züge Richtung Neustadt, wobei erstmalig ein Zug von Hamburg Hbf kam:

1226 S	L 08:05	– Nt 09:08	vom 01.07. bis 31.08.
1206 S	L 13:10	– nur bis Saz	13:44 bis 16.09.
1240 Sa	Hbg 16:36	– L 17:46/17:55	– Nt 18:54
1220 Mi/S	L 23:30	– Nt 0:27	

1240 Sa lief vom 16.6. bis 15.9. samstags und führte nur die 3. Wagenklasse. Die Personenwagen stellte Bahnhof Altona (Langenfelde). Von Hamburg Hbf bis Lübeck beförderte eine Lokomotive der LBE den Zug. Das Zugbegleitpersonal bis Neustadt (H) stellte auch die LBE. Für diesen Zug wurden Sonntagsrückfahrkarten zu besonders ermäßigten Preisen ausgegeben. Nur mit diesen Karten durfte der Zug benutzt werden.¹⁶⁵

In der Gegenrichtung gab es folgende saisonale Züge:
1219 Mi/S Nt 22:03 – L 23:07
1241 S Saz 20:34 – L 21:11/21:17 – Hbg 22:23

Zug **1241 S** (Gegenzug zu **1240 Sa**) lief vom 17.06 bis 16.09. und begann nicht in Neustadt (H) sondern in Scharbeutz.

Der Winterfahrplan 1928/29 sah täglich fünf Zugpaare und mittwochs, sonn- und feiertags ein weiteres vor. Ab 1932 lief der größte Teil der Personenzüge über Neustadt (H) hinaus bis Heiligenhafen. In Neustadt (H) fanden Lok- und Personalwechsel zwischen DRG und KOE statt. Zum Sommerfahrplan 1935 verkehrten vier Zugpaare zwischen Lübeck Hbf und Heiligenhafen und sieben zwischen Lübeck Hbf und Neustadt (H), davon zwei mit Einschränkungen. Von und nach Hamburg Hbf fuhren in dem Jahr folgende Züge am Wochenende:

1240 vS	Hbg 14:45	– Hgf 18:14	bis 14.09.
1242 S	Hbg 06:28	– Nt 08:34	bis 15.09.*
* erster Halt in Bad Schwartau.			
1241 S	Nt 19:07	– Hbg 21:20	bis 15.09.
1243 S	Hgf 18:50	– Hbg 22:13	bis 15.09.

Fahrplan aus dem Reichs-Kursbuch Ausgabe Nr. 2 vom 1. Juli 1927.

Stg. FdE

Fahrplan aus dem Reichs-Kursbuch Ausgabe Nr. 3 vom 2. Oktober 1927.

Stg. FdE



Bahnhof Scharbeutz mit Stationsgebäude und Bahnhofsgaststätte um 1955. Die „Betriebsruhe“ wird von einem Bundesbahnbeamten für ein Gespräch auf der Bank genutzt. Auf Gleis 2 sind die neuverlegten Betonschwellen zu erkennen. Die Schilder aus Emaille am Güterschuppen werben für Produkte, u. a. für das Bier „Bavaria – St. Pauli“.

Slg. R. Bötcher



Auf Gleis 1 warten in Scharbeutz Lokomotiven der Baureihen 50 und 24 um 1954 vor einem Personenzug auf die Ausfahrt nach Lübeck. An der Spitze des Zuges läuft ein preußischer dreiachsiger Durchgangswagen mit Oberlicht der 3. Wagenklasse. Auf Gleis 2 fährt eine Lokomotive der Baureihe 50 ein. Das Ladegleis 3 wird durch eine Gleissperre gesichert.

Slg. R. Bötcher

3.3.3. Reisebürozüge

Mit der zunehmenden Reiselust der Bevölkerung in den 1950er-Jahren boten Reisebüro-Vereinigungen „Ferienzüge“ (Reisebürozüge) an, sogenannte Turnuszüge. Zu diesen Vereinigungen zählten u. a. die deutschen Unternehmen Hummel (Hannover), Scharnow (Hannover), Touropa (München) und der Reisedienst der Dänischen und Schwedischen Staatsbahn Skanropa. Bei den Bahn-Urlaubsreisen handelte es sich in der Regel um Pauschalreisen mit mindestens sieben Übernachtungen und Serviceleistungen. Da die Anreise teilweise über Nacht geschah, bestanden die Turnuszüge vielfach aus Liegewagen. Im Jahresfahrplan 1956/57 fuhr die DB 3.050 Turnuszüge und beförderte 690.000 Reisende (für Hin- und Rückfahrt nur einmal gezählt).¹⁰²

Zum Sommer 1954 verkehrten erstmals bei Bedarf Reisebürozüge der Skanropa und von deutschen Reiseunternehmen über die Bäderbahn.¹⁰³ Zum Sommerfahrplan 1955 bot Skanropa die Züge **D 915 Sa B** (*Kufstein – Großenbrode Kai*) und **D 916 So B** (*Großenbrode Kai – Innsbruck*). Daneben gab es die Flügelzüge **D 1913 Di B/D 1914 Mi B** (*Lübeck Hbf – Großenbrode Kai*). Die Wagen des **D 1913 Di B** kamen bis Lübeck mit dem Zug **D 913 Di B** (*Villach – Lübeck-Travemünde Hafen*). **D 1914 Mi B** ging in Lübeck auf den **D 914 Mi B** (*Lübeck-Travemünde Hafen – Villach*) über. Die Züge nach und

von Großenbrode Kai umfuhren Neustadt (H) und hielten nicht auf der Bäderbahn.

Die Züge nach und von Heiligenhafen hielten in Neustadt (H) und teilweise zwischen Timmendorferstrand und Haffkrug:

D 891 Di B	Dortmund – Heiligenhafen
D 893 Di B	Köln – Heiligenhafen
D 892 Di B	Heiligenhafen – Köln
D 894 Di B	Heiligenhafen – Köln

Die Zugpaare **D 781 Di B/D 782 Di B** für Heiligenhafen und **D 929 B/930 B** für Neustadt (H) liefen mit anderen Reisebürozügen vereint von und nach Norddeutschland.¹⁰⁴ Es war üblich, dass die Reisebürounternehmen Gemeinschaftszüge bildeten und Zielgebiete zusammenfassten. Da die Zielgebiete der Nord- und Ostsee teils zusammengefasst wurden, trennte bzw. vereinigte die DB die entsprechenden Züge an Knotenpunkten wie Lübeck, Hamburg, Lüneburg oder Hannover.

Zwei Jahre später, zum Sommerfahrplan 1957, liefen die Reisebürozüge überwiegend nicht mehr als Bedarfszüge, sondern planmäßig innerhalb eines bestimmten Zeitraumes an festen Tagen. Wie die Bäderbahn durch die Reisebürozüge belegt wurde, zeigt nachfolgende Tabelle:¹⁰⁵

Belegung der Bäderbahn durch Reisebürozüge Sommer 1957						
Zug	Zeit	von	nach	über	ab L	an Nt
D 739	Do, 04.07.-05.09.	Lüneburg	Heiligenhafen	Lbg	04:57	05:43
D 915	Do, 20.06.-12.09., Sa, 22.06.-28.09	München	Kopenhagen	Lbg	10:44	(Nn 11:18)
D 885	Do, 04.07.-05.09.	Hmb.-Sternschanze	Heiligenhafen	Hbg	13:12	14:08
D 893	Do, 04.07.-05.09.	Dortmund	Heiligenhafen	Hbg	14:01	14:49
E 911	Mo, 17.06.-02.09.	Hannover	Neustadt (H)	Lbg	14:34	15:20
D 895	Do, 04.07.-05.09.	Dortmund	Heiligenhafen	Lbg	20:20	21:28
					ab Nt	an L
D 740	Do, 04.07.-05.09.	Heiligenhafen	Hmburg-Altona	Hbg	12:55	13:40
D 916	So, 09.06.-15.09., Di, 11.06.-03.09	Kopenhagen	München	Lbg	(Nn 17:23)	17:54
E 912	Mo, 17.06.-02.09	Neustadt (H)	Hannover	Lbg	17:01	17:46
D 886	Do, 04.07.-05.09.	Heiligenhafen	Hannover	Lbg	17:20	17:58
D 894	Do, 04.07.-05.09.	Heiligenhafen	Köln	Hbg	19:37	20:14
D 896	Do, 04.07.-05.09.	Heiligenhafen	Dortmund	Lbg	21:29	22:15

Mitte der 1950er-Jahre ist eine Lokomotive der Baureihe 50 mit einem Reisebürozug auf Gleis 1 in Neustadt (H) eingetroffen. Einige Reisende begeben sich zum Bus, um nach Grömitz zu fahren. Eine Mauer trennt den Bahnsteig I vom Bahnhofsvorplatz ab. Slg. R. Böttcher



Baureihe 03

Die Schnellzug-Schleptender-Lokomotive der Einheitsbauart der Baureihe 03 (2'C1' h2 – S 36.17 bzw. ab Nr. 123 S 36.18) wurde erstmals 1930 gebaut. Sie war nicht im Bw Lübeck beheimatet. Da der Bestand an Lokomotiven der Baureihe 41 für den Schnellverkehr auf der Strecke *Großenbrode Kai – Lübeck* im Sommer nicht ausreichte, setzte die BD Hamburg ab Sommer 1957 Lokomotiven der Baureihe 03 des Bw Hamburg-Altona von Lübeck aus im Dienstplan der Baureihe 41 ein. Die von Lübeck aus eingesetzten Altonaer 03 fuhren mit Personal des Bw Lübeck. Die Drehscheibe in Großenbrode war zum Wenden zu klein, sodass die Lokomotiven hierfür eine Dreiecksfahrt über die Verbindungskurve zwischen den Strecken nach Großenbrode Kai und Großenbrode Fähre machten. Die Lokomotive war für eine Höchstgeschwindigkeit von 120 bzw. 130 km/h ausgelegt, die sie jedoch auf der Interimsstrecke nicht ausfahren konnte, da deren zulässige Höchstgeschwindigkeit 100 km/h betrug. Im Sommerfahrplan 1962 lief die Baureihe planmäßig vor dem **F 211/212** (Italia-Express) und dem **D 311/12** (Paris-Skandinavien-Express). Beide Zugpaare verkehrten über Hamburg Hbf und wurden in Lübeck Hbf nicht umgespannt. Frei verfügbare Diesellokomotiven der Baureihe V 200⁰ übernahmen teilweise die Leistungen der Baureihe 03.¹⁴⁰ Aufnahmen zeigen Lokomotiven der Baureihe 03 im Sommer 1962 auch vor dem **F 191/192** (Holland-Skandinavien-Express).

Baureihe 78

Die preußische Personenzug-Tenderlokomotive T 18 wurde ab 1912 gebaut und bei der Deutschen Reichsbahn als Baureihe 78 eingereiht (2'C2' h2 – Pt 37.17). 1956 kam die Baureihe 78 zum Bw Lübeck. Sie löste auf der Bäderbahn die Baureihe 24 ab und reduzierte den Einsatz der Baureihe 50 im Personenzugdienst. Die Lokomotiven dieser Baureihe waren nicht nur vor Personenzügen zu sehen, sondern beförderten auch das D-Zugpaar **D 409/10** zwischen Lübeck Hbf und Neustadt (H).

Im Winterhalbjahr 1961/62 lief die Baureihe 78 des Bw Lübeck an vier Tagen 807 km. Wendebahnhöfe waren Lübeck-Blankensee, Eutin, Neustadt (H), Niendorf (Ostsee) und Lübeck-Travemünde. Auszug aus dem Dienstplan 71.04, wobei nur die Züge von und nach Neustadt (H) aufgeführt sind:¹⁴¹

Tag 1:		
3117	L 13:52	– Nt 14:43
3118	Nt 14:54	– L 15:37
Tag 2:		
3105	L 07:04	– Nt 07:46
3106	Nt 08:06	– L 08:50
Lv 3111	L 10:35	– Nt 11:21
3116	Nt 12:22	– L 13:06
3127	L 18:31	– Nt 19:19
3132	Nt 20:02	– L 20:48
3135	L 22:17	– Nt 23:02
(Lv = Lok-Vorspann)		



03 013 wartet in Neustadt (H) im Sommer 1960 auf Gleis 3 auf ihren Einsatz. Am Ladegleis steht ein gedeckter Güterwagen (Glmhs 50). Diese Wagen wurden zwischen 1953 und 1958 gebaut. H. Müller



Die Bestrebungen, die Ostseebäder der Lübecker Bucht an das Eisenbahnnetz anzuschließen, reichen bis in die 1890er-Jahre zurück. Als 1913 der Staatsvertrag zwischen dem Großherzogtum Oldenburg und dem Königreich Preußen zum Bau der Bäderbahn geschlossen wurde, setzte man den Baubeginn auf den Herbst 1914 fest. Doch am 1. August 1914 begann mit dem Ersten Weltkrieg die Urkatastrophe des 20. Jahrhunderts. Als 1919 endlich Frieden herrschte, konnte die junge Weimarer Republik, die unter den Kosten des verlorenen Krieges litt, den geplanten Bahnbau aus finanziellen Gründen nicht sofort realisieren. Erst 1925 fanden die feierlichen Teileröffnungen von Bad Schwartau bis Haffkrug und am 31. Mai 1928 die Inbetriebnahme der Reststrecke Haffkrug – Neustadt (H) statt.

Dieses Buch schildert den Werdegang der ostholsteinischen Bäderbahn Bad Schwartau – Neustadt (H) von der Planung bis zur Eröffnung der Vogelfluglinie im Mai 1963. Dabei wird die Wechselbeziehung zwischen Eisenbahn und Wirtschaftsraum ausführlich betrachtet, sodass auch die heimatkundliche Leserschaft so manche Einzelheit über die Region erfahren wird, die diese Bahn erschlossen hat. Mit der Eröffnung der Vogelfluglinie änderte sich der Charakter der Strecke. Die einst beschauliche Nebenbahn der 1930er-Jahre wurde für Jahrzehnte zur „Rollbahn“ für den internationalen Durchgangsverkehr. Über die weitere Entwicklung nach 1963 informiert ein kurzer Ausklang.