Auf den Spuren der Ratzeburger Kleinbahn

Die alte Ratzeburger Kleinbahn ist ein prägendes Element im Ratzeburger Stadtbild und weit darüber hinaus. Auch wenn sie nur für rund 30 Jahre betrieben wurde, hat ihre einstige Streckenführung deutliche Spuren hinterlassen, wie der Kleinbahndamm zwischen Stadt - und Küchensee oder der tiefe Einschnitt am Krankenhausberg zeigen. Sie ist ein Sinnbild dafür, wie umfassend und nachhaltig das Industriezeitalter die Landschaft und Gesellschaft in kurzer Zeit verändern hat und gibt bis heute Zeugnis von dem damaligen Fortschritts- und Technikglauben eine Industriekultur, die mit viel Energie bewegen und schaffen wollte.

Die Ratzeburger Kleinbahn auf einen allgemeinen Bebauungsplan von 1911

Anlässlich der Tage der Industriekultur am Wasser, an denen sich vom 19.08. - 21.08.2011 81 Industriedenkmäler und Museen zur Industriegeschichte in der gesamten Metropolregion Hamburg der Öffentlichkeit in einer Zusammenschau präsentieren, soll auch die Ratzeburger Kleinbahn mit dem 500 Meter langen Damm und der denkmalgeschützen "Kamelbrücke" aus dem Jahre 1908 noch einmal in den Fokus genommen werden. Stadtarchivar Christian Lopau lädt dazu am 20.08.2011 um 10 Uhr zu einer Erkundungstour per Fahrrad und wird an 15 Stationen die alte Bahnstrecke erläutern. Diese Spurensuche soll in diesem Monat auch Gegenstand der Archivale des Monats sein und damit auch der breiten Öffentlichkeit die Möglichkeit geben, auf eigene Faust der geschichtlichen Strecke nachzuspüren.

Station 1: Der Ratzeburger Bahnhof („Ratzeburg – Land“)

Als 1851 die Lübeck-Büchener Eisenbahn eröffnet wurde, lag der Ratzeburger Bahnhof weit außerhalb der Stadt auf dem Gebiet der Domäne Neuvorwerk. Die Leistungsfähigkeit der Lokomotiven war begrenzt, sodass beim Bau der Eisenbahnstrecken starke Steigungen und Krümmungen vermieden wurden. Ein Bahnhof, der näher an der Insel gelegen hätte, wäre mit einem zu hohen Investitionsaufwand verbunden gewesen. Auch beim Bau der „Kaiserbahn“ von Berlin über Hagenow-Land und Neumünster nach Kiel im Jahr 1897 erhielt Ratzeburg keinen näher an der Stadt gelegenen Bahnhof. Die Ratzeburger fürchteten die Konkurrenz der Möllner, die ihnen was die Verkehrsanbindung betraf, soviel begünstigter erschienen. Auch Schmilau als Verladebahnhof für landwirtschaftliche Produkte schien Ratzeburg den Rang abzulaufen. So blieb der Wunsch einer Eisenbahnverbindung zwischen dem Bahnhof und dem Stadtzentrum, der sich schließlich nur als örtlich finanzierte Kleinbahn erfüllen ließ.

„***Der amtliche Begriff Kleinbahn ist keinesfalls gleichbedeutend mit Schmalspurbahn. Die meisten Kleinbahnen waren durchaus normal in Spurweite und Profil, um somit den direkten Durchlauf von Güterwagen zu ermöglichen. ‚Klein’ im engeren Sinne waren nur die Anforderungen: Das 1892 geschaffene Kleinbahngesetz gestattete extreme Sparsamkeit bei der Trassierung und Betriebsführung***.“ (Hagemann)

Der Weg zur Kleinbahn war lang. Einen Fürsprecher fanden die Ratzeburger im damaligen Landrat, der 1895 in einem Schreiben an den Regierungspräsidenten hervorhob:

„***Das Interesse des Staates an dem Bau der Zweigbahn liegt zunächst darin, eine Stadt, deren Bevölkerung sich stets durch hervorragende Loyalität ausgezeichnet hat, vor dem wirtschaftlichen Ruin zu bewahren***.“

Angesichts der hohen Investitionskosten und der damit verbundenen finanziellen Belastung der Stadt, erhob sich allerdings auch Opposition innerhalb Ratzeburg. So äußerten sich der Verein gewerbetreibender Bürger und der Verein der Vorstädter Bürger sehr kritisch zum Bahnprojekt.

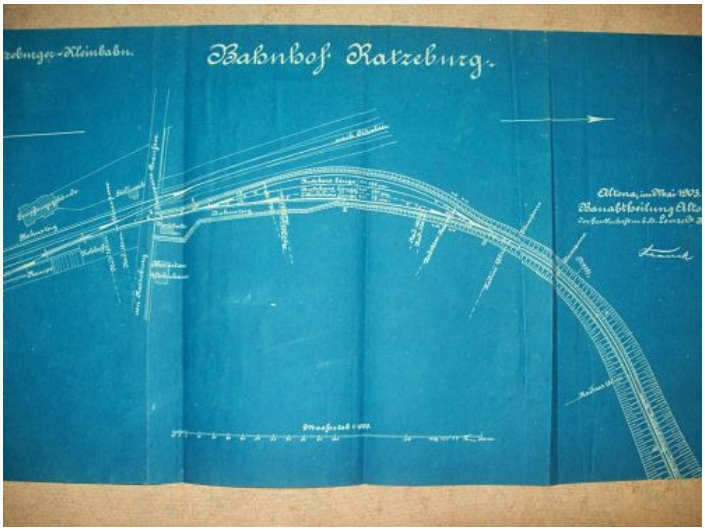
Auch die Sorge wegen einer „Verunstaltung“ Ratzeburgs durch die Kleinbahn wird in einigen ablehnenden Äußerungen deutlich. So schrieb der Landrat 1901, nachdem man die geplante Strecke mit Pfählen abgesteckt hatte:

„***Erst hierdurch wurde der Allgemeinheit klar, welche in schönheitlicher Beziehung geradezu verheerende Wirkung der längs des Lüneburger Dammes geplante Bahndamm ausüben würde, und es erhob sich ein so starker Sturm der Entrüstung, auch in dem Kreise alter Befürworter des Projekts, dass sich ohne Weiteres die Notwendigkeit einer anderen Linienführung ergab***.“

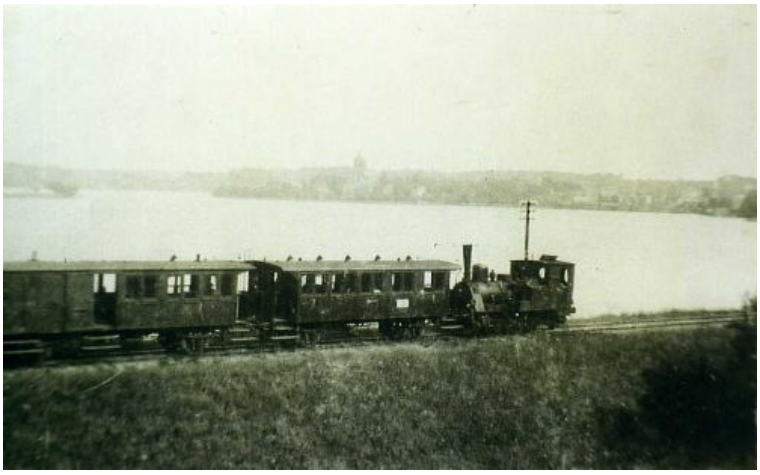
Am Startkapital der Ratzeburger Kleinbahn AG war der Preußische Staat mit Aktion im Wert von 292.000 Mark beteiligt – das war die Hälfte des Kapitals von 590.000 Mark.

Im Juni 1903 wurde die Strecke zwischen dem Bahnhof Ratzeburg-Land und dem Stadtbahnhof auf der Insel in Betrieb genommen. Die wirtschaftlichen Erwartungen erfüllte die Ratzeburger Kleinbahn nicht. Schon Ende der 1920er Jahre war die Personenbeförderung mit Omnibussen günstiger. 1933 wurde der Personenverkehr der Ratzeburger Kleinbahn eingestellt, ab 1934 ruhte auch der Güterverkehr. (Zimmermann, S. 83-87 zu den Betriebsergebnissen der Kleinbahn)

Station 2: Die Züge verließen den Bahnhof in Richtung Norden. Nach einer langgezogenen Rechtskurve wurde die Linie durch einen tiefen Einschnitt geführt (nördlich der Lauenburgischen Gelehrtenschule).



Station 3: Nach dem Verlassen des Einschnitts kreuzte die Strecke die Lübecker Straße. Es gab die Vorschrift, hier intensiv zu läuten und zu pfeifen. Außerdem mussten die Züge anfangs auf Schrittgeschwindigkeit abgebremst werden. Auf einem Damm, der heute als Rad- und Wanderweg genutzt wird, ging die Fahrt in südöstlicher Richtung weiter, bis die Strecke am Abhang der Bahnhofallee entlang führte.



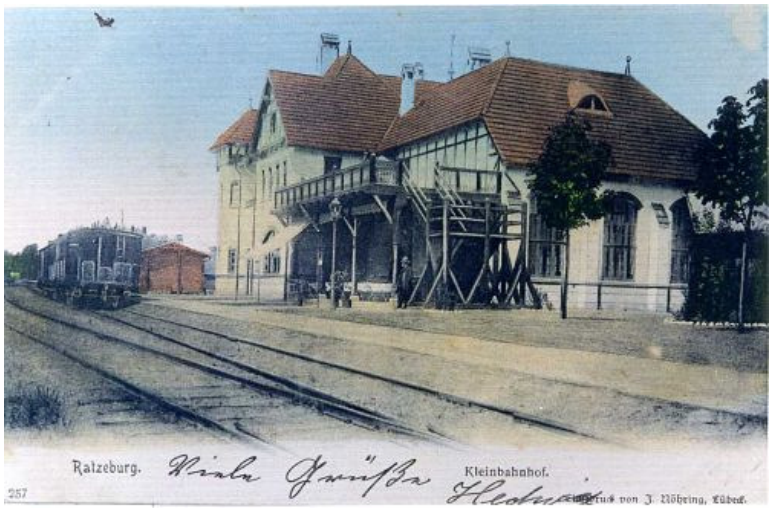
Station 4: Ein Stück hinter der Einmündung der Möllner Straße in den Lüneburger Damm (B 208) befand sich der Haltepunkt St. Georgsberg. Wenig später querte die Strecke den Lüneburger Damm.

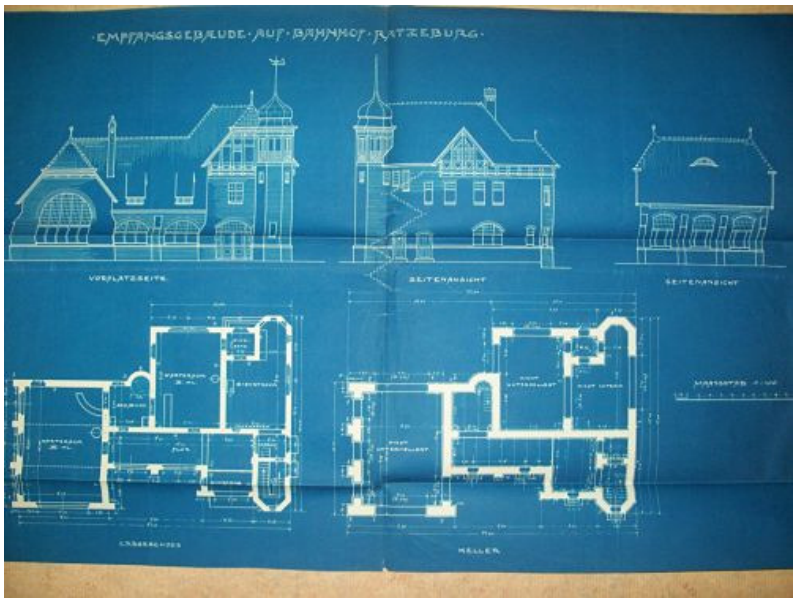
Station 5: Um die Strecke am Südufer des Küchensees weiterführen zu können, musste eine Brücke über den Durchfluss zwischen den Seen (Gr. Ratzeburger See und Küchensee) geschlagen und ein eigener Bahndamm aufgeschüttet werden. So entstand der kleine Schwanenteich. Die Brücke wurde im Frühjahr 2009 abgebrochen und durch einen Neubau ersetzt.

Station 6: Direkt am Südufer des Küchensees, am heutigen Theaterplatz befand sich der Ratzeburger Stadtbahnhof. Der heutige „Seegarten“ wurde als repräsentatives Empfangsgebäudes errichtet. Die Wetterfahne des Gebäudes erinnert bis heute an die frühere Funktion.

Front Ratzeburger Stadtbahnhof

Die früheren Nebengebäude direkt am Küchensee (Lokschuppen, Güterabfertigung und Wagenhalle) existieren heute nicht mehr. Die vom Stadtbahnhof zum Marktplatz führende Straße hieß bis 1933 Bahnhofstraße (heute: Schrangenstraße).



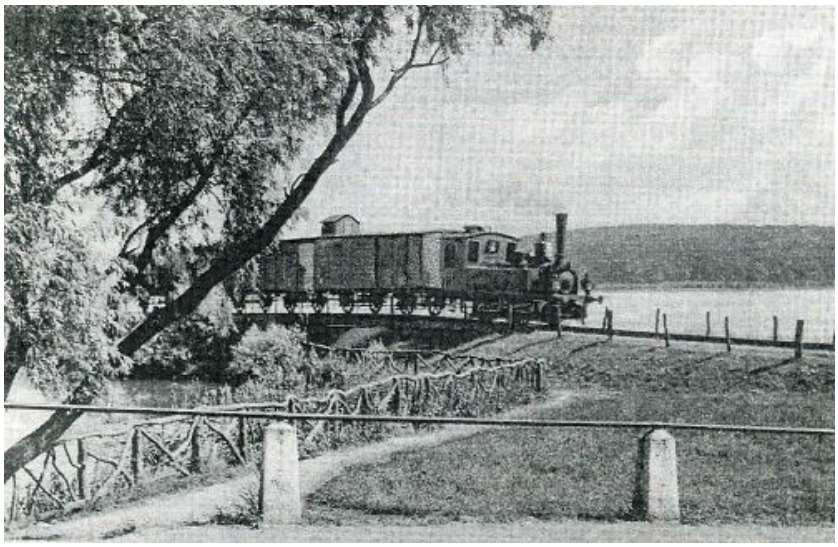


Station 7: Schon bei der Eröffnung der Strecke bestand der Wunsch nach Verlängerung der Kleinbahnlinie in Richtung Osten, um im Idealfall eine Verbindung zu den benachbarten mecklenburgischen Städten zu erhalten. Die Strecke konnte 1908 eröffnet werden.

Für den Weiterbau war die aufwändige Anlage eines Dammes durch den hier 20 Meter tiefen Küchensee (mit einer Brücke als Durchlass für Boote) und Herstellung eines weiteren tiefen Einschnitts (unterhalb des heutigen DRK-Krankenhauses) notwendig. Das Material zur Aufschüttung des Damms wurde zu einem großen Teil aus dem neu angelegten Einschnitt gewonnen.

Dammschüttung durch den Küchensee (LZ 26. Juni 1906)

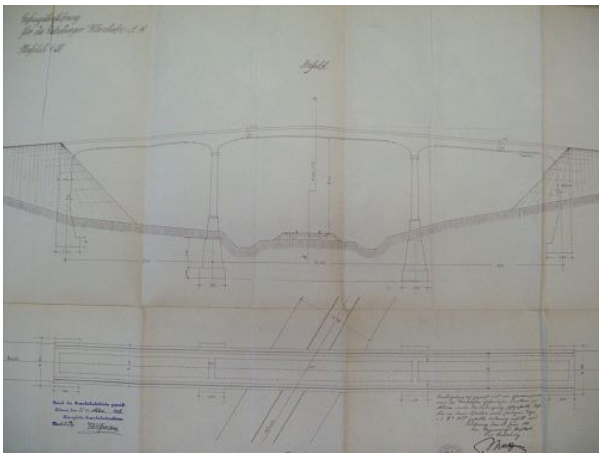
Foto: Kreismusuem Ratzeburg



Der Bau der Verlängerung bis Klein Thurow, das damals noch lauenburgisch war, wurde durch diese Baumaßnahme 1,3 Mio. Mark teuer!

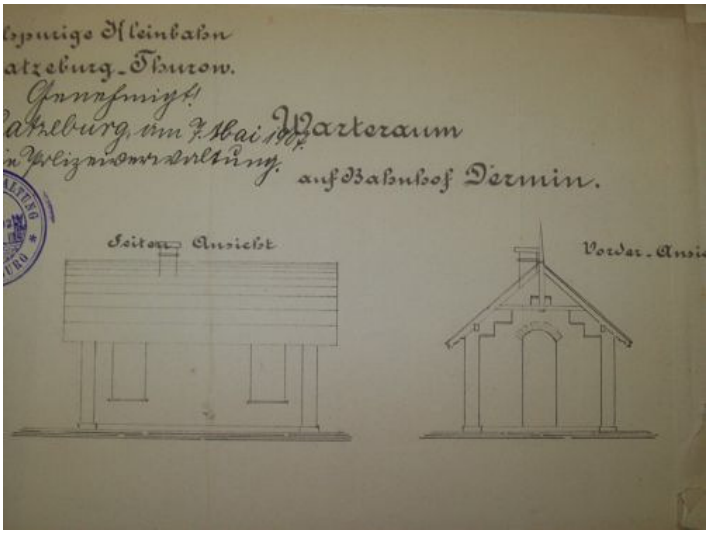
Station 8: Brücke unterhalb des Krankenhauses („***Kamelbrücke***“)

Am Ostufer des Küchensees trifft die Bahnstrecke auf eine schlanke Brücke, wegen ihrer Form Kamelbrücke genannt. Das 1908 in Betrieb genommene Bauwerk ist eine seltene Konstruktion aus der Frühzeit des Eisenbetons. Es diente als Fußgängerbrücke über der Trasse der Ratzeburger Kleinbahn, ist aber schon lange ohne Funktion. Sie misst 28,71 Meter.



Böschung und Sohle des Kleinbahneinschnitts zwischen der Krankenhausbrücke und der Brücke an der Seedorfer Straße waren in der Zeit nach dem Zweiten Weltkrieg an eine Firma verpachtet, die diese Fläche zum Anbau von Korbweiden nutzte. Da diese Nutzung nicht rentabel war, entschloss sich die Stadt zu einer Aufforstung.

Station 9: Der Weg, den die Kleinbahnstrecke beschrieb, ist heute noch an der Bebauungsgrenze der Stadt Ratzeburg abzulesen. Vom Bahnhof Dermin sind heute keine Reste geblieben. Er hat sich etwa im Bereich der Stettiner Straße befunden.



Station 10: Zweigbahn zum Schaalseekanal. Vom Bahnhof Dermin zweigte eine Stichbahn zum Schaalseekanal ab, der 1926 fertig gestellt worden war. Als „Privatanschlussbahn“ der Lauenburgischen Landeskraftwerke AG (Laula) war die 2,8 Kilometer lange Strecke als Zubringer für die Schaalseeschifffahrt gedacht.

Sie „verlief auf einem knappen Kilometer etwa parallel zur Straße Dermin-Salem, dort allerdings im hundert Meter Abstand über den Acker, bevor sie straßenkreuzend der Trasse eines Feldwegs folgte. Der Endbahnhof lag parallel zum Schaalseekanal, nicht weit von der Ortschaft Schmilau entfernt.“

Station 11: Nicht immer eindeutig auszumachen ist der Streckenverlauf im heute bebauten Teil der Vorstadt. Nachdem die Kleinbahn die Schweriner Straße gekreuzt hatte, führte sie im Verlauf des heutigen Tannenwegs zur Ziethener Straße bzw. auf den Ziethener Mühlenweg zu.

Lauenburgische Zeitung 3.11.1949

„***Der Tannenweg, die 1943 nach der Hamburger Bombenkatastrophe auf dem ehemaligen Gelände der 1935 abgebrochenen, nach Mustin führenden Kleinbahn entstandene und damals scherzhaft Neu-Hamburg genannte Holz-Behelfsheimsiedlung, hat mittlerweile große ‚Geschwister’ und dadurch unmittelbar Tuchfühlung mit der Ziethener Straße bekommen***.“

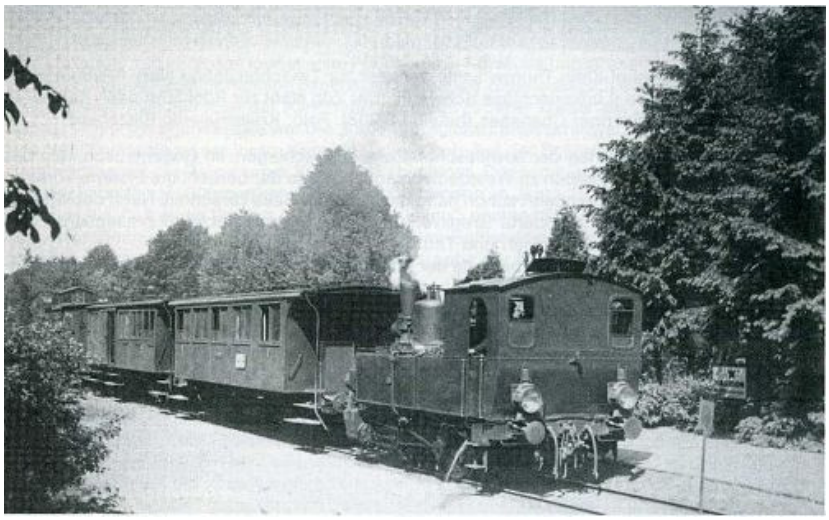
Im damals mecklenburgischen Ziethen gab es einen weiteren Haltepunkt. Das Bahnhofsgebäude ist bis heute erhalten geblieben. (**Station 12**)

Station 13: Von Ziethen führte die Strecke in nordöstlicher Richtung bis ca. 800 Meter südlich von Wietingsbek. Ein Teil der Trasse ist heute überpflügt, ein Teil aber als landwirtschaftlicher Weg noch erkennbar. Südlich des Lankower Sees verläuft der heutige Reit- und Forstweg auf der Kleinbahntrasse.

Am Haltepunkt „Chausseehaus Mustin“ traf die Kleinbahnstrecke wieder auf die nach Schwerin führende Chaussee. Weiter verlief die Strecke bis zur Endstation in Klein Thurow direkt neben der Chaussee, der heutigen Bundesstraße 208, zum Teil links, zum Teil rechts der Straße.

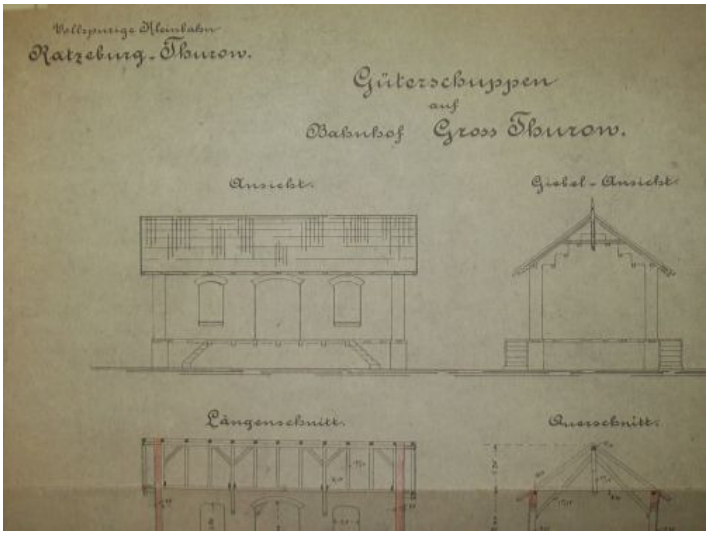
)

In Mustin (**Station 14**) und in Groß Thurow gab es Bahnhöfe der Kleinbahn.



Ratzeburger Kleinbahnzug auf dem Weg nach Klein Thurow
Foto: Kreismuseum Ratzeburg

Endbahnhof Klein Thurow
Foto: Kreismuseum Ratzeburg



Das Bahnhofsgebäude in Klein Thurow (**Station 15**) ist heute noch unverkennbar.

Literatur:
Gert Hagemann: „**Kleinbahn-Retrospektive am Beispiel Ratzeburgs**“
Hamburger Blätter für alle Freunde der Eisenbahn
47. Jahrgang Heft 5-8 (2000)

Hansjörg Zimmermann: **Die Ratzeburger Kleinbahn**, in: Beiträge zur Geschichte Ratzeburgs 2. Teil, Lübeck 1973, S. 60-89.

Berichte in der Lauenburgischen Zeitung

„***Vom Bahnbau**. Der Bau unserer Stadtbahn hat begonnen. Das Fuchsholz wird fast in seiner ganzen Ausdehnung bereits von der Feldbahn, auf der die Erdmassen befördert werden, durchschnitten und an dem Lauf derselben kann man schon jetzt die Linienführung der späteren Bahn erkennen. Hier und dort finden sich im Gehölz tiefe Grubenlöcher, von den Bodenuntersuchungen herrührend. Beim Austritt aus dem Walde kreuzt die Bahn bei der Eggert'schen Baumschule die Lübecker Chaussee, um dann immer hart am Seeufer entlang laufend, zur Stadt zu führen. Auch hier, wo die Holzbestände bereits vor längerer Zeit gefällt sind, ist die Bahn ausgesteckt und Eisenbahn-Schienen und Schwellen liegen zum Bau bereit. Beim Chausseeübergang erheben sich bereits Lagerschuppen, Wellblechbaracken und Kantine, auch ist hier der Lagerplatz für allerlei Arbeitsgerät, das noch täglich mit der Eisenbahn eintrifft. Zwei kleine Arbeitslokomotiven und zahlreiche Kippwagen wurden in den letzten Tagen zur Arbeitsstelle geschafft, auf der bereits rund 100 Arbeiter beschäftigt werden. Die Erdarbeiten sind seitens der bauausführenden Firma Lenz dem Unternehmer Stenzel in Hamburg übertragen worden.*

- Das Fischer H. Clasen'sche Haus mit Garten ging für 12,000 Mk. In den Besitz der Stadt über. Das Haus wird abgebrochen, um die Schrangenstraße in gerader Linie bis zum Bahnhofsgebäude der Stadtbahn verlängern zu können. Das Abbruchmaterial verbleibt dem Verkäufer.“ **(8. April 1902)**

„***Vom Bahnbau.** Der Bau unserer Stadtbahn hat in der letzten Zeit erhebliche Fortschritte gemacht. Mit den Erd- und Planierungsarbeiten ist man jetzt schon bis an den Lüneburger Damm unweit der Brücke gelangt, so dass die Strecke vom Bahnhof bis hierher so ziemlich fertiggestellt ist. Vor einigen Tagen wurde nun mit der Aufschüttung des Bahndammes, der durch den kleinen Ratzeburger See führt, begonnen. Das ist, wie sich jetzt schon herausgestellt hat, mit den größten Schwierigkeiten und immensem Arbeitsaufwand verbunden und wohl der schlimmste Punkt des ganzen Unternehmens. Unausgesetzt werden zur Ausfüllung des Seegrundes von zwei Arbeitszügen ungeheure Erdmassen, die aus dem Durchstich des Fuchsholzes genommen werden, ins Wasser geschafft. Infolge des eingetretenen Regens - dazu kommen noch einige stattgefundene Dammbrüche – werden die Arbeiten sehr erschwert und gehen nur langsam vonstatten. Um Unglücksfällen vorzubeugen, sind über den Lüneburger Damm, der ja jetzt von den Arbeitswagen auf dem Wege vom Fuchsholz nach dem See passiert werden muß, auch zwei Schlagbäume geschlagen werden [sic!]*“ **(24. Juli 1902)**

„***Eisenbahn Ratzeburg-Carlow**. Die Firma Lenz und Comp. hat mit der Spezialvermessung der Bahnlinie vom hiesigen Stadtbahnhof nach Gr. Thurow und Carlow begonnen, was sicher die Weiterführung unserer Stadtbahn bedeutet.*“ **(14. Mai 1903)**

„***Von der Stadtbahn**. Gutem Vernehmen nach findet die landespolizeiliche Abnahme der Ratzeburger Stadtbahn am 24. d. Mts. statt*.“ **(9. Juni 1903)**

Veröffentlichung des Fahrplans der Ratzeburger Stadtbahn. „*Danach verkehren täglich 24 (Sonntags 26) Züge zwischen der Stadt und dem Staatsbahnhofe, womit dem gegenwärtigen Verkehrbedürfnisse entsprochen sein dürfte*.“ **(27. Juni 1903)**

„***Die Eröffnung unserer Kleinbahn**.*

Anlässlich der Einweihung der Ratzeburger Kleinbahn würdigte der Landrat von Bülow die herausragenden Verdienste des Beigeordneten Spehr um das Zustandekommen der Bahn: „Der Herr Regierungs-Präsident habe denn auch einmal die Bahn in Anerkennung der Verdienste ihres Schöpfers „Spehrbahn“ genannt. Leider sei es nicht üblich, die Eisenbahnen nach den um ihre Entstehung verdienten Männern zu nennen und so schlage er vor, der neben dem Eisenbahndamm entlangführenden Strandpromenade den Namen Spehrsweg zu geben, um so den Namen des eifrigsten Förderers der Ratzeburger Kleinbahn zu ehren und dauernd zu erhalten.“ **(30. Juni 1903)**

Zeittafel

1894, 5. September	Bittgesuch Ratzeburger Gewerbetreibender wegen einer Nebenbahn für Ratzeburg
1894, 12. Dezember	Ablehnung des Gesuchs mit dem Hinweis, es komme nur eine privat betriebene Kleinbahn in Frage
1897, 13. Januar	Kreisausschuss stimmt der kostenlosen Hergabe des benötigten Terrains zu
1899, 1. Mai	Die Städtischen Kollegien nehmen das Angebot der Fa. Lenz an
1901, 23. Februar	Klarstellung, dass die Linie nach Mecklenburg weitergeführt werden sollte
1901, 19: April / 10. Mai	Vertrag der Stadt mit der Fa. Lenz & Co., Berlin
1901, 16. September	Genehmigung der Weiterführung bis Thurow
1902, März	Verhandlungen über die genaue Linienführung in der Stadt und Gründung der Kleinbahn AG
1902, 8. Dezember	Verabschiedung des Gesellschaftsvertrages
1902, April	Beginn des Bahnbaus
1903, 26. Juni	Landespolizeiliche Abnahme der Bahn und Eröffnungsfeier
1903, August	Kostenvoranschlag für die Verlängerung des Bahn nach Thurow
1906, März	Baubeginn für die Verlängerung
1907, Mitte November	Fertigstellung des Damms durch den Küchensee
1908, 12. Juni	Landespolizeiliche Abnahme der verlängerten Strecke
1908, 30. Juni	Einweihung der Verlängerung der Kleinbahnlinie bis Thurow
1926, 29. Juli	Eröffnung der „Lauenburgischen Schaalseeschifffahrt“ mit einer Anbindung an die Ratzeburger Kleinbahn
1928/29	Einrichtung einer Omnibuslinie zwischen Bahnhof und Stadt
1930, 1. Oktober	Beschluss des Aufsichtsrates, die Bahn stillzulegen
1933, 8. Oktober	Ruhen des Personenverkehrs
1934, 1. Februar	Genehmigung der Stilllegung
1934, 1. April	Einstellung des Güterverkehrs