

Seit 160 Jahren rollen die Züge:

## Die Ostholsteinische Eisenbahn als erste West-Ost-Verbindung

**Plön (los).** Uniformierte Bahnwärter laufen mit strenger Miene vor den Gleisen auf und ab, elektrische Wägelchen auf drei Rädern kommen surrend angerollt, um zur eiligen Annahme und Abgabe am Gepäckwagen gleich zur Stelle zu sein. „Achtung, Achtung! Wegtreten von der Bahnsteigkante. Es fährt ein der Eilzug nach Lüneburg, planmäßige Ankunftszeit um 8.30 Uhr!“, dröhnt es krächzend, aber mit Nachdruck, aus den Lautsprecheranlagen, man muss schon gut hinhören. Nervös wartende Reisegäste treten unruhig von einem Fuß auf den anderen, hätten vielleicht noch schnell auf Klo gewollt – aber nun wird die Zeit knapp -, während Verspätete aus Richtung des Fahrkartenschalters angesaust kommen, wo ihnen tatsächlich ein echter Mensch gerade ein Ticket verkauft hat. Und Kinder kriegen „Mecker“, weil sie sich trotz Ermahnung zu nah am Gleis aufhalten. Sie könnten unter die Räder kommen, also haben sie sich zusammenzureißen. Ist ja auch kein Spielplatz...



**Als kleiner Junge ist Volker Griese 1974 mit der Kamera am Wankendorfer Bahnhof unterwegs und beobachtet eine Rangierlok.**

Der Boden bebt, als das tonnenschwere Ungetüm von Zug mit kreischenden Bremsen schließlich zum Stillstand kommt. So oder ähnlich hat es sich vor einem halben Jahrhundert noch zugetragen an den hiesigen Bahnhöfen – die Boomer erinnern sich -, ob in Eutin, Plön oder Wankendorf. Wankendorf? Volker Griese, Regionalforscher, Jahrbuchautor der AG Heimatkunde im Kreis Plön, und Wankendorfer Urgestein, hat sich die Geschichte der Gleise im heutigen Kreis Plön und Ostholstein nicht nur auf die



**Ein sonniger Tag im Frühjahr 1956. Der Bahnhof von Wankendorf scheint um 11.20 Uhr wie leergefegt. Fotos: Griese**

Fahren, sondern nach zwei Jahren Recherche gleich ein ganzes Buch dazu geschrieben (ISBN 978-3-6951-7227-6). Reich bebildert lädt „Die Ostholsteinische Eisenbahn“ auf 140 Seiten zum Schmökern über die vor 160 Jahren eröffnete West-Ost-Verbindung von Neumünster nach Neustadt in Holstein ein.

tation hat darum nie nach dem eigentlichen Dorf Langenrade geheißt, wo der Bahnhof errichtet wurde. So wünschte es sich damals der Graf, erzählt Volker Griese. Die Bedeutung dieser Verkehrsanbindung sollte sich namentlich mit dem Ascheberger Gut verknüpfen, offenbar eine ausgeklügelte Destinationsmarketingstrategie des Grafen. Es gab noch kleinere Haltepunkte. Diese hießen Bokhorst und Wankendorf sowie Gremsmühlen und Bujendorf, kurz vor Neustadt. Zwischen Ascheberg und Kiel gab's im kleinen Raisdorf einen Haltepunkt. So beschreibt es eine Zeitungsanzeige der „Direction der Altona-Kieler Eisenbahngesellschaft“ im Mai 1866. Die Strecke werde am 31. Mai „dem öffentlichen Personen- und Güterverkehr übergeben“, kündigte man in dieser an. Der zeitlich deutlich verzögerte

Bau einer Verbindung von Eutin nach Lübeck erfolgte durch die Eutin-Lübecker Eisenbahngesellschaft (ELE). Erst im April 1873 wurde dieser Abschnitt als Teil der heutigen Verbindung von Kiel nach Lübeck eröffnet.

Es vergingen dann noch einmal 15 Jahre, dann wurde auch der Vertrag zum Bau der Strecke von Gremsmühlen nach Lütjenburg am 15. Mai 1888 unterzeichnet. Diese Arbeiten schritten zäh in Abschnitten voran: Der Bahnhof Holsteinische Schweiz eröffnete 1890. Doch erst am 14. Oktober 1892 war in Lütjenburg Endstation.

Es ging um Wirtschaft und Infrastruktur. Altona, die damals eigenständige Hafenstadt an der Elbe, hatte im Königreich Dänemark mindestens die Bedeutung von Kopenhagen gehabt. Und die dänische Krone hatte hierzulande bis 1864 den Hut auf.

Mit Kiel war Altona bereits seit 1844 durch eine Bahnlinie verbunden. „Danach sollte es mit dem Bahnbau gleich weitergehen“, verdeutlicht Volker Griese. Eine Gleisverbindung von der Elbe-Hafenstadt Glücksstadt um Hamburg herum nach Neustadt war zum Beispiel auch angedacht. Und 1845 kam die Planung einer Strecke von Neumünster nach Neustadt dazu. Sie war dann „das einzige realisierte Projekt“, so Griese. Aber eben erst gute zwei Jahrzehnte später. Durch den Deutsch-Dänischen Krieg 1864 änderten sich nun die Machtverhältnisse. Doch der Bahnbau schritt bis zur Eröffnung 1866 trotzdem weiter voran. Die neue Verbindung im Hol-



**Stolz präsentiert man sich 1866 auf dem Bahnhof von Ascheberg.**



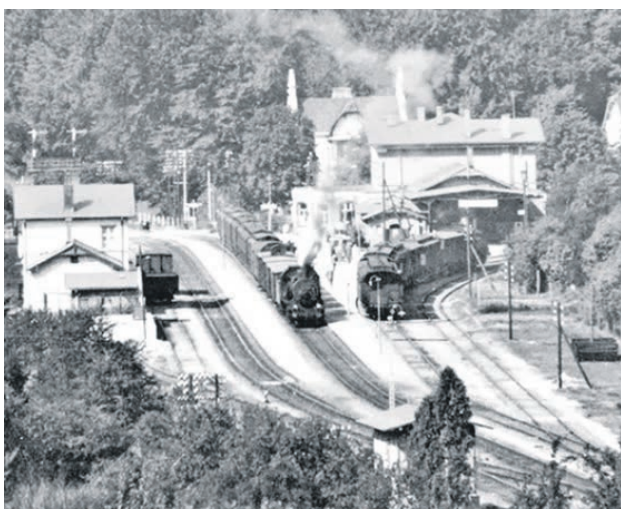
**Die Parkstation im Plöner Schlosspark wurde eigens für die Hohenzollern errichtet, da die Prinzen hier zur Schule gingen.**

steinischen hätte man überall groß feiern wollen. „Aber die Altona-Kieler Eisenbahngesellschaft wollte das nicht“, sagt Volker Griese mit Blick auf den anschließenden Deutsch-Deutschen Krieg 1866, „weil die Zeiten nicht zum Feiern waren.“ Die Gesellschaft habe durch den bewussten Verzicht aufs Feiern ein Zeichen setzen wollen, dass der Deutsch-Deutsche Bund zerfiel.

Allein die Neustädter feierten die Eröffnung trotzdem. Das machten sie organisatorisch in Eigenregie, erzählt Griese, wohl froh über den topmodernen Anschluss an das große Streckennetz. „Erstmals sind Holstein und Ostholstein durch die Linie erschlossen worden und an die weite Welt angebunden worden.“ Eine Welt neuer Möglichkeiten - ein Grund, das zu feiern. Die Annexion Schlesiens und Holsteins (eigentlich auf Souveränität erpicht) durch Preußen stand zu diesem Zeitpunkt noch just bevor: Schon eine gute Woche später, am 7. Juni 1866,

einem gewöhnlichen Donnerstag, sollten preußische Truppen in Holstein einmarschieren. Das muss die Freude am neuen Bahnverkehr nicht unbedingt getrübt haben. In einem Zeitungsbericht zu Neustadt heißt es jedenfalls am 12. Juni: „Auf der neuen Ostholsteinischen Eisenbahn entwickelt sich bereits ein recht lebhafter Personen- und Güterverkehr...“

Dass die Strecke nach langer Zeit erschlossen werden konnte, setzte die Überwindung der Widerstände durch die Landbesitzer voraus. Das sei nebst Zweifeln an der Technik der Grund für zwei verstrichene Jahrzehnte seit der Inbetriebnahme der Kiel-Altona-Strecke 1844 gewesen, erklärt Griese. Andere erkannten für ihren Beritt durchaus Vorteile: So habe der Gutsherr von Gut Bockhorn darauf hingewirkt, dass die Strecke über Wankendorf verläuft, wohl in der Hoffnung auf wirtschaftlichen Aufschwung. Denn „geschichtlich bedeutender war das alte Kirchspiel Bornhöved“, erklärt Griese.



**Ab 1888 wird der Haltepunkt von Gremsmühlen zu einem Keilbahnhof ausgebaut und ab 1890 können Reisegäste erstmals bis zum Hotel Holsteinische Schweiz in Krummsee fahren.**



**1932 hält ein Zug auf dem Weg nach Lübeck am Plöner Bahnhof, dessen Gleisbetten direkt am Seeufer verlaufen.**



**Hinter dem Eutiner Bahnhof prunkt die Windmühle Moder Grau auf dem Hügel. Vor dem einladenden Bahnhofslokal präsentiert man sich mit Groß und Klein.**

Dort hätte die Strecke eigentlich verlaufen müssen.

Ebenso konnte der geplante Gleisverlauf von Eutin nach Neustadt nicht per se überzeugen, zumal es hier mitten im Inland durchs Ausland ging: Eutin samt Umland, bis 1937 eine Exklave des Landes Oldenburg, wurde vom Großherzog von Oldenburg regiert. Der habe aber lieber eine Verkehrsanbindung an Lübeck anstelle von Neustadt gewollt. Was wiederum der Dänische Staat nicht wollte, „da Lübeck ein Konkurrenzhafen war“. Schließlich brachte der Brite Sir Samuel Morton Peto (1809-1889) als künftiger Bauausführender mit viel Erfahrung den Deal mit dem Großherzog dann doch zustande. Die Strecke verlief also wie geplant nach Neustadt. Ihre Ausführung: „Very british“, fasst Griese zusammen. Wankendorf profitierte prompt von dem Projekt. Korn und Kartoffeln wurden nun bis Hamburg und Berlin abgesetzt. Ein großes Dampfsägewerk ging in Betrieb. Bahnschwellen wurden produziert. Bautrupps fertigten Dachstühle und Parkett. Sie waren

landesweit auf Baustellen unterwegs und somit gut im Geschäft: „Auch das Plöner Prinzenhaus in der heutigen Form mit den Seitenflügeln entstand durch diesen Betrieb“, erzählt Volker Griese. Zeitweise hatten die Wankendorfer die Wahl, in den großen Sälen von fünf Gasthöfen zünftig zu feiern. Erstmals eröffnete ein Arzt seine Praxis, der in Nachbarschaft des Sägewerks mutmaßlich auf Trab gehalten wurde...

Preußen verstaatlichte die heutige Deutsche Bundesbahn, „um die Lenkungshoheit zu haben“, erklärt Volker Griese, „das betrifft unter anderem die militärische Nutzung.“ Griese nutzte sie, um als Schüler von Wankendorf nach Plön zu gelangen. 1985 wurde der Streckenabschnitt von Ascheberg nach Neumünster jedoch stillgelegt. Wankendorf und Bokhorst waren abgeschnitten. In der Zeit wurden auch die Gleise von Eutin nach Neustadt zurückgebaut. Seitdem rollt die Bahn (wenn sie denn kommt ...) nur noch von Kiel über Preetz, Ascheberg, Plön und Eutin nach Lübeck.