

Grabow wird Eisenbahnstation

Von D. Kurz

In den ersten Jahrzehnten des 19. Jahrhunderts waren zwei für Grabow wichtige Verkehrsstraßen entstanden: die Berlin- Hamburger Chaussee und durch die Kanalisation der Elde der Wasserweg von der Elbe nach Schwerin bzw. dem Mecklenburg- Strelitzer Gebiet, und bereits 1840 griff man ein anderes für unsere Gegend wertvolles Verkehrsprojekt auf: die Verbindung von Berlin und Hamburg durch eine Eisenbahn.

Zwei Ausschüsse hatten sich in Berlin gebildet. Der eine wollte die Strecke auf dem rechten, der andere auf dem linken Elbeufer über Magdeburg führen. Es kam nun darauf an, welcher von beiden der tüchtigere war und seinem Vorhaben zum Siege verhalf. Aber auch dann, wenn die Linienführung auf dem rechten Elbeufer sich durchsetzte, blieb es immer noch unbestimmt, ob die Bahn über Wittenberge und Warnow oder über Lübtheen angelegt würde.

Die mecklenburgische Regierung und der Landtag brachten dem Projekt bald ein sehr großes Interesse entgegen und begannen dahin zu arbeiten, daß Mecklenburg einen möglichst großen Anteil an diesem wichtigen Verkehrswege erhielt. Als man in Grabow von diesen Plänen hörte und auch in Erfahrung brachte, daß die Ludwigslust den Großherzog schon um Berührung ihrer Stadt durch die Eisenbahn gebeten hatten, traten mehrere Bürger an den Magistrat mit der Forderung heran, auch für unsere Stadt den Anschluß durchzusetzen.

In einer von Bürgermeister Floerke sehr bald einberufenen Sitzung des Magistrats und der repräsentierenden Bürgerschaft beschloß man sich an der Zeichnung für die Subskriptionspreise, zu der das Berliner Komitee am 26. September aufgerufen hatte, zu beteiligen. Im November 1840 beschlossen die Stände auf dem Landtage die Annahme eines für diesen Bau nötigen Enteignungsgesetzes und stellten für jede auf mecklenburgischem Boden zu erbauende Meile der Eisenbahn den Erwerb von 30 000 Rt. N 2/3 Aktien auf den Fond der allgemeinen Landeskasse in Aussicht.

Im Februar 1841 fuhren der Kaufmann Havemann, der Gastwirt und Ausschußbürger Carl Rose und der Kirchenökonomus Dunkelmann auf eigene Kosten nach Berlin, um bei der Baugesellschaft zu erfahren, wie weit die Bauarbeiten gediehen seien, und mitzuteilen, daß sich hier ein besonderer Ausschuß zur Durchführung der Angelegenheit gebildet habe, und um noch einmal klarzulegen wie günstig die Errichtung eines Bahnhofes bei Grabow sei.

Mitte März meldete dann Havemann nach hier, der Bau einer Eisenbahn sei wohl sicher, weil man ihre Rentabilität erkannt habe, über die Richtung aber schwebten nach Verhandlungen mit der mecklenburgischen Regierung. Die Bahnhofsfrage für Grabow liege zur Zeit noch sehr ungünstig, weil Warnow und Ludwigslust sich auch eifrig um einen Bahnhof bemühten. Herren des Berliner Komitees hatten wohl das Terrain um Grabow besichtigt, es auch für günstig befunden, aber der Gesellschaft entstünden bei der Berücksichtigung Grabows und seiner Wünsche ganz bedeutende Mehrkosten. Die Stadt müsse daher sehr umfangreiche Mithilfe versprechen. Anfang März kam es endlich zur ersten Festlegung der Linie, und sie fiel für Grabow sehr günstig aus. Sie berührte Warnow gar nicht und Ludwigslust weit südlich vom Ort, wo sie den Ludwigslust Kanal schnitt. Bei Grabow ging sie westlich vorbei, durchquerte geringwertiges Gelände der Lassahnschen Hufen und auch weiter wenig wertvolle Gärten und Wiesen und folgte in den Stadtwaldungen der Lichten der alten Allee nach Ludwigslust.

Der Bahnhof sollte auf der sogenannten Bürgermeisterwiese im Gänseort (heute etwa

Schlachthof) liegen, also nahe bei der Stadt und dem Markte. Mit dem Unterhändler des Berliner Ausschusses, einem Herrn von Witzleben, der Mitte März hier eintraf, vereinbarte man, die Gesellschaft werde den Bahnhof bauen, einen Ausladeplatz anlegen, so groß, daß gleichzeitig drei Elbekähne erster Klasse hier ausladen könnten, ferner ein Hafepackhaus und einen Kran errichten, die Stadt aber wollte dafür vom Markt her einen Steindamm und eine Verbindungsbrücke über die Elde (alte Elde) herstellen und so weit als möglich den Bau der Bahn und des Bahnhofes durch unentgeltliche Hergabe von Gelände, Lehm, Sand Steinen und Tannenholz unterstützen. Die Kosten dafür könnten durch eine Stadtkontribution der Bürger und Einwohner aufgebracht werden.

Als die Bürgerschaft und die Einwohner, in den Vierteln befragt, dieser Vereinbarung zustimmten, schickte man sofort durch Poststaffette die Zusage nach Berlin und gleichzeitig an den Großherzog die Bitte um Genehmigung der Beschlüsse des Magistrats und der Bürgerschaft. Diese Zustimmung gab der Großherzog sehr bald, freilich mit der Bedingung, daß der übrige Stadthaushalt nicht darunter leide.

Anfang Mai begann der Ingenieur Stolpner die Vorarbeit für die Nivellierung und steckte die Linie durch Balken und Stangen ab. Bürgermeister Floerke und Senator Bolbrügge besichtigten die Arbeit und fanden sie gut.

Am 8. November 1841 schloß die Gesellschaft mit den in Frage kommenden Regierungen den Staatsvertrag ab nach dem die Hamburg- Berliner Eisenbahn auf dem rechten Elbeufer, also durch Mecklenburg geführt werden sollte, obgleich in Hamburg die öffentliche Meinung sich mehr für die Linie auf am linken Elbeufer, also durchs Hannoversche aussprach.

Während der weiteren technischen Vorarbeiten im Jahre 1842 kam der Ingenieur von Gropp hierher und stellte nach eingehender Besichtigung des Geländes fest, daß es für Grabow vorteilhafter sei; wenn die Linie nicht westlich, bzw. südlich, sondern nördlich von der Stadt vorüberführe also über den Erbzinshof Kaltenhof, die Stadtbleiche, den Judenkirchhof und von dort weiter in der alten Richtung durch die Stadtforst. Der Bahnhof sollte nun auf der Stadtbleiche erbaut werden. Auch diese sogenannte Groppsche Linie fand die Zustimmung der Stadt, denn sie berührte die Lassahnschen Hufen gar nicht, betrat erst im Eldetal Stadtgebiet und kreuzte auf dem Steindamm nur ein paar nicht sehr wertvolle Gärten. Dadurch erforderte sie wenig Kostenaufwand zumal der Brückenbau hierbei fortfiel, und der Bahnhof lag noch immer nahe an der Stadt und besonders günstig zum Buttermagazin.

Doch bei dieser Linie blieb es auch nicht. Mitte Dezember 1843 erschien ein neuer Abgesandter aus Berlin zur Besichtigung des Geländes, diesmal ein Baurat Neuhaus. Er stellte fest, der Bau des Bahnhofs auf der Bleiche würde der Gesellschaft viel Kosten bereiten, weil dabei 8 bis 9 Morgen Land stark aufzuhöhen seien, und legte wieder eine neue, nun aber endgültige Linienführung fest, bei welcher der Bahnhof links vom Kießerdamm zu liegen kam.

Diese sogenannte Neuhausche Linie verlief für die Stadt wesentlich ungünstiger, denn schon an der Neeser Scheide erfaßte sie Stadtgebiet, durchschnitt den besseren Teil der Lassahnschen Hufen und viele städtische Äcker, Gärten und Wiesen auf dem linken Eldeufer, beanspruchte mit Bahnhof und Ausladeplatz die wertvollsten Gärten auf dem rechten Eldeufer und durchquerte weiter die Stadtwaldungen so unvorteilhaft, daß für sie eine neue Einteilung und ein neuer Bewirtschaftungsplan nötig wurden. Im Vergleich zu den anderen Linien versprach sie also für die Stadt viel kostspieliger zu werden und hatte außerdem in ihrem übrigen Verlaufe für sie bedeutend an Wert eingebüßt, denn dadurch, daß sie Ludwigslust günstiger und ferner Warnow berührte, ging unserer Stadt viel Verkehr verloren.

Auch in dem Finanzierungsplan des Unternehmens waren wesentliche Veränderungen

eingetreten. Die Eröffnung der Aktienzeichnung am 1. Januar 1843 hatte nicht den erhofften Erfolg gebracht. Durch neue Aktienzeichnungen wurde der fehlende Betrag gesichert.

Nachdem so die erforderliche Summe von 8 Millionen Rt. gedeckt und damit das Unternehmen gesichert war, stiegen **die Aktien unter Litt. A sofort weit Uber pari, und das Berliner Komitee konnte sich in einer Generalversammlung am 28. Juli 1843 als Aktiengesellschaft konstituieren. Grabow hatte sich an der Zeichnung mit 2000 Rt. beteiligt. Bürgermeister Floerke stand auch auf der Wahlliste zum Ausschuß, wurde aber nicht gewählt.**

Da die Aktiengesellschaft sich so günstig gestaltet hatte, glaubte man in Grabow, es nicht mehr nötig zu haben, sich an die alten Vertragszugeständnisse zu halten. Die Gesellschaft bestand jedoch auf den alten Abmachungen, denn erst auf Grund dieser habe man Grabow bei der Linienführung und bei der Bahnhofszuteilung berücksichtigt, obgleich der Gesellschaft durch diese Zugeständnisse bedeutende Mehrkosten entstanden seien. Sie forderte weiter die kostenlose Ueberlassung des Terrains, versprach aber dafür einen umfangreichen Bahnhofsbau mit Empfangshaus, Beamtenwohnung und Schuppen lind bis Errichtung eines Ausladeplatzes an der Elde mit einem Schienenweg zum Bahnhof und einem Kran.

Bürgermeister Floerke und Senator Bolbrügge gaben sich in den Verhandlungen mit der Gesellschaft die größte Mühe, die Angelegenheit so günstig wie möglich zu gestalten. Man blieb weiter entgegen kommend in der Lieferung von Material und im Bezahlen von Schäden, die bei den Vorarbeiten im Gelände entstanden waren, man ließ beim Nivellieren Tannen schlagen, und dies sogar im Sommer, obgleich das Holz dann weniger Wert hatte. Vor allem bereitete man die Entschädigungsverfahren für die zum Bau nötigen Grundstücke vor und leistete damit eine Arbeit, die gar nicht so leicht war und sich z. B. mit den Besitzern der Gärten auf dem rechten Eldeufer am Kießerdamm zu einem regelrechten Kampf auswuchs. Eines aber suchte man zu vermeiden, die Bezahlung des benötigten Terrains durch die Stadt. Und gerade darauf beharrte die Gesellschaft in ihren Forderungen, sonst fühlte sie sich außer Stande, den Bau des Bahnhofes und des Ausladeplatzes zu leisten.

Für eine solche Entscheidung glaubte der Magistrat die Verantwortung nicht mehr allein tragen zu können. Er berief daher Mitte April 1845 die Bürger inden Vierteln zusammen, ließ ihnen ein Schreiben verlesen, in dem der Gang der bisherigen Verhandlungen dargestellt und erläutert wurde, und an sie die Frage stellen , ob sie die geforderten Beihilfen zahlen wollten. Aber die Stimmung war hier zu erregt, der Lärm zu groß, als daß die Sache richtig verstanden und bewertet werden konnte. Man wies alle Forderungen zurück. Da sprach der Magistrat sein Mißfallen aus über das geringe Verständnis, das man seiner mühevollen Arbeit und dem Wert des Erreichten entgegenbrachte und lehnte fortan jede weitere Verantwortung ab. Doch nun trat die wortführende Bürgerschaft an ihn heran und bat ihn, die Verhandlungen fortzuführen, denn der größter Teil der intelligenteren Bürger sei doch für eine weitere Verfolgung der Angelegenheit und das Geld müsse eben durch Einsparung im Haushalt geschafft werden. Zum Zeichen der Anerkennung für die bisherigen Bemühungen beschlossen der Magistrat und die Bürgerschaft für Senator Bolbrügge ein Honorar von 200 Rt. und dem Bürgermeister gab man die Aktie von 2000 Rt. preuß. Cour., die seinerzeit von ihm gezeichnet, dann aber von der Stadtkasse für pari übernommen und bezahlt worden war, gegen Erlegung der von der Stadt gemachten Einzahlung zurück.

Am 19. Juni 1845 kam endlich der Vertrag zustande. Danach überließ die Stadt der Gesellschaft unentgeltlich städtisches Terrain auf dem linken Eldeufer, zahlte die Entschädigungsgelder für die dort gelegenen und benötigten privaten Ländereien, half ihr mit Rat und Tat bei den Verhandlungen mit den von ihr abzufindenden Besitzern und bei der Richtigstellung der Stadtkarten, lieferte unentgeltlich die erforderlichen Materialien und versprach, bis spätestens Johanni 1846 der Gesellschaft 3000 Rt. samt Zinsen zu zahlen. Dagegen verpflichtete sich die Gesellschaft, die Eisenbahn nach vorgelegtem Plan zu führen, unmittelbar am Kießerdamm einen Bahnhof von mindestens 80-100 Ruten Länge und

30-35 Ruten Breite (rheinische Maße) zu errichten, dazu einen Ausladeplatz mit Kran für 20 etr. Last, einen doppelten Schienenweg von dort zum Bahnhof und einen Fußweg vom Kießerdamm zum Ausladeplatz.



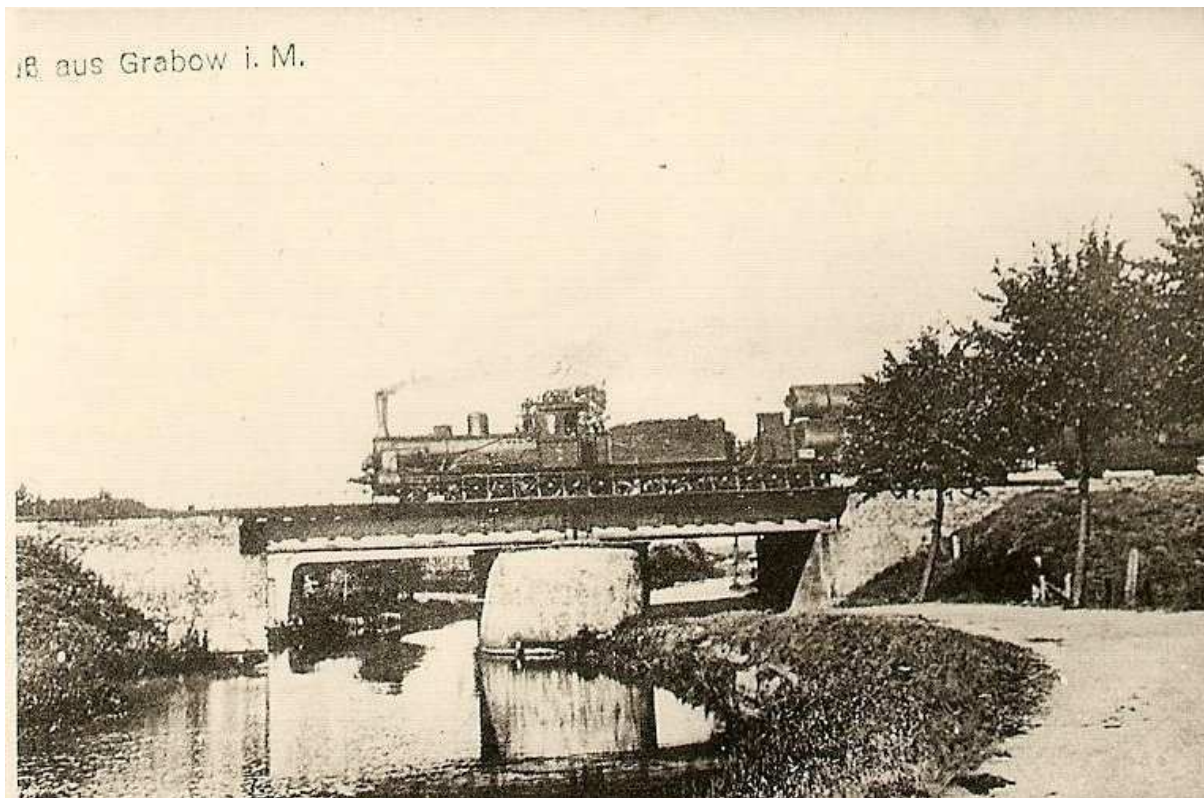
Inzwischen aber hatte der Ausbau der Eisenbahnstrecke längst begonnen, und Kaufmann Boldemann berichtete darüber im "Freimüthigen Abendblatt" am 25. Juli 1844, das Planum zwischen Ludwigslust und Grabow sei fertig, und vor dem Herbst würden wohl die Erdarbeiten auf der ganzen Linie durch das Großherzogtum größtenteils ihre Vollendung finden. Die Brückenbauten bei Grabow über die Elde und den Kanal habe man ebenfalls in Angriff genommen, und durch den Höhenrücken in den Mühlenstücker Tannen einen großem Durchstich geschaffen.

Am 1. März 1845 war auf hiesiger Feldmark eine Meile Eisenbahnstrecke fertig, und Mitte September traf im Hafen auf einem Kahn die erste Lokomotive ein. Am Vormittag des 21. November fuhr man mit ihr zum ersten mal von Grabow nach Ludwigslust. Das Betreten des Bahndammes war in dieser Zeit verboten, und an den Uebergängen standen überall Wächter, die mit einer Fahne in den Landesfarben anzeigten, wann der Uebergang gesperrt war. Vom 25. November ab befuhr man diese Strecke 14 Tage lang in der gleichen Weise, und am 17. Januar 1846 war auch der Bau der Bahnstrecke links der Elde soweit gediehen, daß man auf ihr ebenfalls mit der Lokomotive Probefahrten machen konnte. Die Neugierde des Publikums bei solchen Maßnahmen war natürlich sehr groß, und das Fahrpersonal wurde immer wieder mit Bitten bestürmt, ein Mitfahren zu erlauben. Mancher Eisenbahnbeamte gab auch gegen seine Instruktion dem Quälen nach, und der Magistrat mußte des öfteren auf Ersuchen der Gesellschaft mit polizeilichen Verboten eingreifen.

Nachdem man im Februar die Telegrafleitungen fertiggestellt und die Bäume in den Waldstücken dazu ausgelichtet hatte, fand am 28. Februar von Berlin aus die erste Probefahrt statt. In Betrieb genommen aber wurde die Bahn erst Ende 1846, am 15. Oktober die Strecke Berlin- Boizenburg und am 15. Dezember die Strecke Boizenburg- Hamburg.

Es war ein großer Tag für unsere Stadt, der 15. Oktober 1846, als der mit Blumen

geschmückte erste Zug von Berlin hier mittags auf unserem Bahnhof einlief und mit Musik und Kanonendonner festlich empfangen wurde.



Als vollständig eröffnet galt die Verbindung Berlin-Hamburg erst vom 22. April 1847 ab, denn bis dahin mußte sich die Gesellschaft noch mit Dänemark über die An- und Abfuhrkosten der Frachtgüter von und nach Altona herumstreiten und Dänemark gab die Durchfahrt der Güterzüge durch das ihm gehörende Lauenburg nicht eher frei, als bis die Gesellschaft seinen Forderungen sich fügte.

Grabow war recht froh über seinen Bahnhof und der Kaufmann Boldemann schreibt in seinem Tagebuche: "Durch die Annehmlichkeit des Bahnhofs und des Restaurationsgebäudes sowie durch den majestätischen Anblick des Trains ist den Einwohnern Grabows, die Muße haben, nun täglich ein anziehendes Schauspiel gewährt." Immer wieder kam es vor, daß sich bei Ankunft der Züge viele kleine Kinder ohne Eltern auf dem Bahnhof an die Wagen herandrängten und wollte man sie wegzagen, mit Kot und Steinen nach dem Bahnpersonal werfen. Der Stadtdiener hatte daher mehrmals durch Ausrufen auf den Straßen die Eltern zu verwarnen. Auch gegen eine andere üble Angewohnheit mußte eingeschritten werden: man benutzte den Bahndamm und Eisenbahnbrücken gern als Weg, und das nicht nur für Personen, sondern auch für Karren und Vieh.

Mit dem Ausbau des Ausladeplatzes wartete man noch; man wollte zuvor Effahrungen sammeln, ob er überhaupt nötig sein würde. Der Magistrat hielt es vorläufig für zweckmäßiger, daß die Gesellschaft dafür den Steindamm vom Bahnhof bis zum Kießerdamm pflasterte. Erst zwanzig Jahre später kam man in hiesigen wirtschaftlichen Kreisen zu der Überzeugung, man müsse hier dem direkten Übergang der Waren vom Wasserwege auf die Eisenbahn eine bequemere Umlademöglichkeit schaffen. Besonders die Kaufleute G.H.Steinkopf und Louis Fritz drängten den Magistrat und die Bürgerschaft, bei der Gesellschaft einen solchen Antrag zu stellen. Sie kam dem Verlangen nach. Der Bahnhofsteil rechts des Übergangs zum Kieß war schon 1846 aufgehöhrt worden, nun errichtete man an der Elde eine Stützmauer, stellte einen Kran auf und legte die nötigen

Gleise dahin. 1868 war der Umladeplatz fertig, doch gewann er nie die Bedeutung, die man von ihm erwartet hatte, und bereits 1885 nahm die Gesellschaft den Kran wieder weg, um ihn anderswo zu verwenden.

Über den Autor des Zeitungsartikels

Kurz, Oskar



Studienrat

geb. 20. 09. 1896 Rawisch

gest. 05. 05. 1945 (Freitod)

Studium in Berlin und Marburg. 1920 Studienrat an der Realschule Grabow; Gründer der Ortsgruppe des meckl. Heimatbundes; arbeitete an der Gesamtgeschichte der Stadt Grabow; Gründung des Heimatmuseums 1934. Forscher auf dem Gebiet der Flurnamen in Grabow und der landwirtschaftlichen Vereinigungen in Grabow und Umgebung. Sein bekanntestes Buch: Grabow in Kriegszeiten und als Garnison 1619-1918 (Erschienen 1937). Für die historische Aufarbeitung der Geschichte Grabows war O. Kurz ein bedeutender Forscher.