

Bleed Through Repaired Document  
Plastic Covered Document

## Hamburg und die dänische Eisenbahnpolitik in Schleswig-Holstein

Von Dr. Alfred Dreyer.

### I.

Wie eigentlich alles Neue, hat sich auch die Eisenbahn trotz oder vielleicht gerade wegen ihrer so tief einschneidenden Bedeutung für das Wirtschaftsleben, ja für das Leben der Staaten wie des Einzelmenschen schlechthin, anfangs nur schwer durchsetzen können. Erwägungen oft seltsamer Art legten ihrer Ausbreitung die größten Hindernisse in den Weg, die zu beseitigen oft beklagenswert viel Zeit und Kraft erforderte.

Vor allem bedeutete die Eisenbahn eine Erscheinung, die berufen schien, Jahrhunderte alte Verhältnisse und Beziehungen auf dem Gebiete des Handels und Verkehrs grundstützend zu ändern, also einen in seiner Wirkung noch gar nicht zu übersehenden Faktor auf dem Gebiete der Wirtschaftspolitik. Daneben aber ist sie auch häufig ein gewichtiger Faktor in der eigentlichen Politik mancher Staaten, vorzüglich in Europa geworden. Das ist aus zwingenden Gründen besonders stark der Fall gewesen im äußersten Norden unseres Vaterlandes, in Schleswig-Holstein.

Die meerumschlingenen Herzogtümer gehörten in jener Zeit, als die Eisenbahnen ihren Siegeszug über das Festland Europas antraten, zur dänischen Monarchie. Seit 1460 waren sie durch Personalunion mit Dänemark verbunden, 1815 hatte sich ihnen Lauenburg zugesellt. Zwar waren die Lande staatsrechtlich mit Dänemark keineswegs vereinigt, Holstein und Lauenburg gehörten sogar zum alten Deutschen Reich, seit dem Wiener Kongreß zum Deutschen Bunde, und Schleswig und Holstein galten nach verbrieften und vom Landesherren feierlich beschworenen Privilegien als „up ewig ungedeelt“.

Aber der Begriff des dänischen Gesamtstaates wurde seit Ende des 18. Jahrhunderts, besonders nach den Befreiungskriegen, zielbewußt herausgearbeitet; die Gesamtmonarchie sollte eben in einen Gesamtstaat umgewandelt werden. Auf allen Gebieten des öffentlichen Lebens in den Herzogtümern machte sich das mehr und mehr bemerkbar. Doch schon bald entstand, vor allem ins Leben gerufen durch Uwe Jens Lornsen's bahnbrechende Tat, eine starke Gegenbewegung. Das Deutschtum Schleswig-Holsteins besann sich auf sein Eigenleben und seine berechtigten staatliche Sonderstellung neben Dänemark.

Dieser Widerstand führte zu der zwar ruhmreichen, aber leider erfolglosen Erhebung der Herzogtümer gegen die dänische Gewaltpolitik in den Jahren 1848 bis 1851, und infolge der Verbindung der Dänen auch zur Abtrennung von Dänemarks Gesamtmonarchie nach dem Kriege von 1864.

Eins der stärksten Mittel jener Vergewaltigung der Herzogtümer war eine einseitig im dänischen Interesse betriebene Wirtschafts- und Verkehrspolitik. Von der letzteren soll hier, insbesondere auf dem Gebiete der Eisenbahnen, ausführlich die Rede sein.

### II.

Es liegt vor allem in den geographischen Bedingtheiten der Zimbrischen Halbinsel begründet, daß von den beiden Hauptverkehrslinien Schleswig-Holsteins die eine in einer nicht zu den Herzogtümern gehörigen Stadt endete, die andere und zudem die wichtigste, gar zwei solcher fremden Städte verband. Es sind dies die beiden Straßen Jütland-Schleswig bzw. Kiel-Hamburg und Lübeck-Hamburg. Die erstgenannte diente vorzugsweise dem inländischen, durch Eigenhandel erzeugten, die zweite dagegen fast ausschließlich dem erheblich umfangreicheren Durchfuhrhandel (Transitverkehr). Die Straße zwischen den beiden Hansestädten ist bekanntlich sehr alt und durch zahlreiche kaiserliche Privilegien bis tief ins 19. Jahrhundert hinein mit vielfachen Erleichterungen für den Handel, vor allem mit Zollfreiheit, begabt gewesen. Neben diesen Hauptstraßen bewegte sich

der Verkehr noch auf den beiden wichtigen Nordsee-Ostseekanälen der Herzogtümer. Es waren der Eiderkanal, 1777 bis 1784 von der dänischen Regierung zwecks Umgehung der Welt Handelsstraße Hamburg-Lübeck erbaut, 1895 durch den Kaiser Wilhelm-Kanal ersetzt, sowie der Stecknitzkanal. Dieser verband die Elbe mit der Trave bzw. der Ostsee zwischen Lauenburg und Lübeck, ward bereits 1391 angelegt und zugunsten des Hansehauptes privilegiert. Erst 1815 geriet er unter dänische Botmäßigkeit, und wurde um 1900 durch den Elbe-Trave-Kanal neuzeitlich um- und ausgestaltet.

Trotz der gleich zu erörternden dänischen protektionistischen Verkehrspolitik, welche die Landstraßen zwischen Hamburg und Lübeck sowie den Stecknitzkanal bewußt vernachlässigte, blieb der Transitverkehr auf dem Landwege über Kiel verhältnismäßig unbedeutend. (Von dem Verkehr durch den Eiderkanal als auf einer internationalen Schiffsstraße wird hier abgesehen.) Von dem durch die Herzogtümer laufenden Transithandel entfielen kurz vor 1840 auf Kiel etwa 17, auf den Stecknitzkanal dagegen rund 21, auf die Landstraße Hamburg-Lübeck aber reichlich 62 Prozent; über die „fremde“ Stadt Lübeck gingen also nicht weniger als 83 Prozent oder gut vier Fünftel des schleswig-holsteinischen Durchgangsverkehrs. Für den Transit über Hamburg ist der Anteil nicht so genau festzustellen, da wir nicht mehr zu ermitteln vermögen, wieviele der den Stecknitzkanal passierenden Kähne mit Ladungen von Hamburg kamen, immerhin dürfen wir die betreffende Ziffer für die Elbmetropole auf mindestens 70 bis 75 Prozent, also etwa drei Viertel des Transits, getrost ansetzen.

Kein Wunder also, wenn die protektionistisch gerichtete dänische Verkehrspolitik danach trachtete, auf jede nur denkbare Weise den Verkehr von Hamburg und Lübeck zu schädigen. Das geschah vor der Einführung der Eisenbahnen durch eine geradezu mittelalterlich anmutende Vernachlässigung der auf diese beiden ausländischen Städte gerichteten Landstraßen, voran der direkten Verbindung zwischen den beiden Hansestädten. Denn die naheliegende und daher auch oft erwogene Erschwerung dieses Verkehrs durch Zollschikanen ist doch bis 1838 angesichts der bereits erwähnten, zum Teil uralten hansischen Vorrechte verworfen worden.

„Der Lübeck-Hamburger Steindamm dient weit und breit als allbekanntes Beispiel, wenn man die schlechteste Art von Straßen bezeichnen wollte, die es für einen Reisenden geben könnte“, so heißt es in einer Flugschrift von 1845; oder in einer anderen von 1830: „Dieser Zustand der Wege muß den Fremden, der Holstein durchreist, auf den Gedanken bringen, daß er in den unkultiviertesten Gegenden Polens, in Sibirien oder in den afrikanischen Sandwüsten reise! Welche Wege auch von Altona nach Kiel hinauf!“ Hierbei mag eingeschaltet werden, daß die dänische Regierung damals die holsteinischen Straßen überhaupt stark vernachlässigte zugunsten derjenigen in Schleswig sowie im eigentlichen Königreich, aus sehr durchsichtigen Gründen.

Diese Unhaltbarkeit der Wegeverhältnisse führte dazu, daß namhafte holsteinische Kreise sich um 1825 erboten, aus privaten Mitteln eine moderne Chaussee von Hamburg-Altona nach Oldesloe und von dort nach Plön-Kiel einerseits und nach Reinfeld-Lübeck andererseits auszubauen. Die dänische Regierung aber lehnte die erbetene Konzession ab, da, wie die Kopenhagener Kanzlei sich ausdrückte, „es nicht im dänischen Interesse lag, die Verkehrsverhältnisse zwischen Hamburg und Lübeck zu verbessern“. Das kennzeichnete deutlich die Lage.

Sobald sich aber Gelegenheit bot, den über Land sich bewegenden Transitverkehr auf Städte der Herzogtümer hinzu lenken, griff die Regierung begierig zu.

Alto  
diesen  
mehr  
Donne  
Ban t  
Quickl  
in Be  
holste  
Dies  
liche  
genam  
Altona  
numm  
Einric  
Rends  
wurde  
Koldir  
Und  
vor b  
zwischen  
bis zu  
Trave  
obwoh  
gender  
Aber s  
der a  
Moor.  
städti  
Ablen  
Chaus  
dieser  
erhohe  
katisel  
der V  
Infol  
vor all  
schlie  
zwischen  
und A  
zweig  
bei O  
auf Lü  
statt d  
direkt  
War  
hin zu  
so wir  
weitau  
1. Jan  
für Sel  
für de  
Waren  
Herzog  
100 Pf  
der W  
Holstei  
100 Ph  
Lübeck  
Es n  
einkar  
Billwä  
portier  
Zoll fi  
freite I  
Berge  
Der  
städten  
macht  
dem ü  
lassen.  
Vertret  
auf für  
marks,  
auszub  
ihrer ir  
in das  
beim I  
Besch  
Man  
nissen,