Tages nicht mehr gelingen, dieser Schwierigkeiten Herz zu werden. Denn das häufige Festgeraten der Schiffe vor SchulauBlankenese, so daß tiefgehende Fahrzeuge bei Ostwind erst durch die zweite oder dritte Flut weiterkamen, beweise, daß die "bisher mit ungeheuren Kosten gemachten Baggerarbeiten keineswegs für die jetzigen Erfordernisse der Schiffahrt genügen, zumal die Richtung des Handels dahin geht, Schiffe von immer größerem Tiefgang zu verwenden, und der Tiefgang in ganz anderer Progression vorgeschritten ist, als das nach jahrelangem Mühen gewonnene Resultat einer Stromrinne von 1½ Fuß mehr". Weiterhin erhoffte man durch Wegfall des von den Hamburgern zu zahlenden Brunshausener bzw. Stader Zolls eine Verbiligung des auf Glückstadt gerichteten Verkehrs, was die praktischen Engländer und Amerikaner sofort ausnutzen würden.

Noch leichter meinte man Tönning zum Welthandelsplatz an

n des

, gerdings wenn Kauf-

ts ereckr der

serer des Halb-burg

(lies olkes rde." urger Stadt

r die

und ssige r be-nicht urch der

rage l zu ver-und ahre

oder

an-ollen rde, iren das den oten

nur vird sich sen

en: hen enn see enn sch ien ine

len ezu les

en. ich

hr hr io-in, iuf

gs ei ur ad uf r-

ls

Noch leichter meinte man Tönning zum Welthandelsplatz an Stelle Hamburgs aufsteigen zu sehen, da die Eider und der schleswig-holsteinische Kanal prachtvolle Zubringerstraßen seien und so den Zwischenhändler überflüssig machen würden. Zudem war das Fahrwasser der Eider ungefähr 5 bis 6 Fuß tieferals-die Elbe bei den Schulau-Blankeneser Sänden.

als. die Elbe bei den Schulau-Biankeneser Sanden.

Endlich gedachte man, von Glückstadt nach Stade einen Trajektverkehr zu unterhalten, um so den Anschluß an die lebhaft diskutierten Bahnen von dort nach Hannover, Braunschweig und
Bremen zu gewinnen. Diesen Elbtrajektplänen werden wir
übrigens späterhin nochmals in ähnlicher Form begegnen. Auf
diese Weise vereitelte man den Bau der Altona-Kieler Eisenbahn,
und so gedachte man Hamburg auszuschalten, sogar vom Weltverkehr abzuschnüren, und "unserer Schiffahrt wie unserem
Handel neuen Schwung zu geben".

Wie ställte eich wur die dänische Bestienung wie Altona und

Müte sieht nun die dänische Regierung, wie Altona und Hamburg zu diesen Dingen? In Kopenhagen war man zweifellos skeptisch, man kannte nur zu gut die Überlegenheit der Hansestadt in kommerzieller Hinsicht, man wußte, daß alle dänischen Versuche, sie zu enthronen, durch Jahrhunderte gescheitert waren. Aber davon abgesehen, konnte man doch Altona, den stels verzogenen Liebling der dänischen Politik, den Prell- und Sturmbock gegen Hamburg nieht derset ver den Koof, steßen. waren. Åber davon abgesehen, konnte man doch Altona, den stets verzogenen Liebling der dänischen Politik, den Prell- und Sturmbock gegen Hamburg, nicht derart vor den Kopf stoßen. Doch vorerst schien es unklug, dieser starken Anti-Hamburg-bewegung sich zu widersetzen, und schießlich konnte man auch nie wissen, ob es nicht doch mit Hille dieses neuen Verkehrsemittels glücken würde, Hamburg mattzusetzen oder doch stark zu schädigen. Eingedenk der immerfort ertönenden Mahnung: "Sollte Hamburg gegen alles Erwarten mit Kiel oder Neustadt mittelst einer Eisenbahn verbunden werden, so sind wir überflügelt, dann dürfte es zu spät sein; unsere materiellen Mittel sind dann für immer zersplittert", wurde die sehon 1837 erteilte Erlaubnis zur vorläufigen Vermessung zwischen Altona und Kiel bzw. Neustadt zurückgenommen. Sie wurde zwar zwei Jahre später von neuem gewährt, aber gleichzeitig auch diejenige der Strecke Flensburg–Husum—Tönning; von Glückstadt sollte vorerst nicht wieder die Rede sein. Obwohl die Vermessungen bald beendet waren, auch am 18. Mai 1840 eine Bekanntmachung erfolgte: "derjenigen Bedingungen, unter welchen Einzelne oder Privatgesellschaften gewärtigen können, daß ihnen die Anlegung von Eisenbahnen zur Verbindung der Nordsee und Ostsee durch das Herzogtum Schleswig oder das Herzogtum Holstein werde gestattet werden", welche in jeder Hinsicht sehr liberal gehalten war, kam die Flensburg—Tönninger Eisenbahn nicht zustande. Zwar wurde eine Aktiengesellschaft zu ührer Erstellung im Mai 1841 begründet. Aber trotz glänzender Rentabilitätsberechnung kam kein Kapital zusammen. Denn Hamburg sowie Kiel, die beiden wichtigsten Geldplätze des Landes, hüteten sich wohl, Geld zu geben für ein Unternehmen, das gegründet war, eigens, um die eine Stadt zu schädigen, auf die andere aber keinerlei Rücksicht nahm.

Rücksicht nahm.

Die weiteren Schicksale der Flensburg—Tönninger Bahn, die in der ursprünglichen Form nicht zustande gekommen ist, können als uns nicht mehr interessierend hier nicht weiter verfolgt werden. Erwähnenswert ist jedoch, daß dieses Projekt um 1848 in einer recht seltsamen Form wieder auflebte. Man wollte nämlich Flensburg mit Husum durch eine Art Schiffseisenbahn verbinden, um Schiffe quer über die Zümbrische Halbinsel zu bringen. An den Endpunkten sollten Schleusen erbaut werden, in denen die Schiffe durch Ablassen des Wassers auf einen bereitstehenden Eisenbahnwagen gesenkt werden sollten. Es war eine Eisenbahn geplant mit nicht weniger als sechs Gleisen, um den zu erwartenden Riesenverkehr schungerade über Land zu führen, mit der Überfahrtszeit von nur vier Stunden. Dieses Projekt, das von Kopenhagen aus stark gefördert wurde, fand den besonderen

Beifall des Königs, aber es gelang nicht, weitere Kreise und damit das nötige Geld dafür zu gewinnen, zumal die Wirren der schleswig-holsteinischen Erhebung auch sonst seine Verwirk-lichung unmöglich machten. Aber diese kleine Episode zeigt besonders deutlich, zu welchen Plänen und Hoffnungen man schande zu um des oweigt kelische aber dech unentherbriiche gelangte, nur um das so wenig beliebte, aber doch unentbehrliche Hamburg zu schädigen.

Wenn auch fraglos nicht ohne inneres Widerstreben rang man sich in den maßgebenden dänischen Kreisen allmählich zu der Überzeugung durch, daß eine Altona-Kieler Bahn trotz allem das beste Mittel war, die nord-ostseeische Stellung der Herzogtümer auszunutzen und zu stärken. Daß man dabei Hamburg nicht in dem Maße ausschalten konnte wie Lübeck, mußte in den Kauf genommen werden, überdies suchte man eifrig Mittel und Wege, der Elbestadt die Vorteile dieses neuen Verkehrsweges nach Möglichkeit zu verkümmern, während man andererseits darauf bedacht war, der neuen Bahn die Nähe der großen Handelsmetropole tunlichst zugute kommen zu lassen.

Der Plan einer Eisenbahn Altena-Kiel auchte zusett 1822.

Der Plan einer Eisenbahn Altona—Kiel tauchte zuerst 1832 auf, als man anregte, die Schleswig-Holsteinische Patriotische Gesellschaft möge doch einen Preis aussetzen für die beste Beatwortung der Frage: "Welche Vorteile würde die Einrichtung einer Eisenbahn haben für diese Städte und für das Land überbeutst?" haupt?

haupt?"

Da aber bei dieser Anregung eigentlich nur die Anlage einer Schienenbahn für Pferdebetrieb zur Verbilligung des Altona-Kie'er Frachtverkehrs ins Auge gefaßt war, so fand sie nicht viel Wiederhall, die Zeit war noch nicht reif. Auch den Lübecker Eisenbahnplänen begegnete man zuerst mehr negativ, man wünschte sie nicht verwirklicht zu sehen, weniger aber eine Kontwirtenzbahn auf holsteinischem Boden. Nachdem aber die dänische Regierung 1837 bzw. 1839 die Vermessung der etwaigen Linien Kiel- bzw. Neustadt-Altona hatte ausführen lassen, als besonders von englischen und französischen Gesellschaften Bauund Geldangebote eingingen, vor allem aber, als Neustadt für
eine Bahn lebhaft Propaganda machte und dabei in Lübeck begreiflicherweise Unterstützung fand, wurde man in Altona und
noch mehr in Kiel aufmerksam.

noch mehr in Kiel aufmerksam.

Denn für Kiel war die Bahn nach Altona eine Lebensfrage, um so mehr, als das Zustandekommen der Flensburg—Husum—Tönninger Linie immer wahrscheinlicher wurde. Auch von Neustadt und indirekt von Lübeck durfte man sich nicht überflügeln lassen, zumal die Bahn dorthin über Oldesloe und Segeberg, also bedenklich nahe der Travestadt, dicht vor der Ausführung schien. So gründete man in Kiel ein Komitee zur Nivellierung der direkten Verbindung mit Altona. Dort folgte die "Gesellschaft der Commerzierenden", das alte Kommerzkollegium bald, und am 28. Mai 1840 fand in Bramstedt eine gemeinschaftliche Sitzung der Ausschüsse statt. Sitzung der Ausschüsse statt.

Man beschloß, da die Staatsregierung es im Gegensatz zum Flensburg-Tönninger Projekt ablehnte, die Vermessungsarbeiten vornehmen zu lassen, sie gemeinschaftlich zu bestreiten. Um aber das Kapital, vor allem das auswärtige, zu interessieren, betraute man den Vertreter der Staatswissenschaften an der Unitraute man den Vertreter der Staatswissenschaften an der Universiät Kiel, Prof. Dr. Georg Hanssen, mit der Ausarbeitung einer ausführlichen Denkschrift über die geplante Bahn mit dem besonderen Auftrage, die ungleich größere Geeignetheit Kiels gegenüber Neustadt überzeugend darzulegen. Bereits wenige Monate später lag die Arbeit vor in zwei Helten: Holsteinische Bahn I: Ausmündungspunkt an der Ostsee: Kiel oder Neustadt; II. Endpunkte: Altona und Kiel, Warentransporte und Personenverkehr.

Wir müssen es uns hier versagen, auf diese mit einem geradezu bewundernswerten Aufwand von Tatsachen und Zahlen überzeugend wirkende wertvolle Arbeit einzugehen, um so mehr, als sie Hamburg kaum in den Kreis der Erörterungen zieht. Wo das aber geschieht, tritt uns keineswegs Abneigung oder das Bestreben entgegen, die Hansestadt zu umgehen und zu schädigen, sondern eher das Gegenteil. Das ist allerdings kaum verwunderlich; souald man allen verbohrten Lokalpatrotismus besietle ließ und die Dinen nüchten hetrachtete wie sie wirklich waren und die Dinge nüchtern betrachtete, wie sie wirklich waren, mußte man zu der Überzeugung gelangen, daß jahrhundertealte, zum größten Teile naturgegebene Verhältnisse sich nun einmal nicht so leicht ändern lassen, auch nicht, oder schon gar nicht durch die Verbesserung des Verkehrs, wie sie die Eisenbahn doch in ungeahntem Maße bedeutete.