

Auf der linken Schale einer Wage liegt ein großer Schinken mit der Aufschrift: Eisenbahn-Projekt. Ein Kieler Kaufherr legt auf die andere Schale ein Aktienpaket, aber es ist nicht genug, der Schinken droht zu rutschen, und zwar in den Angelhaken eines Lübecker Ratsherrn. Während eine Holsteinerin zum Kieler sagt: „Abers min leewe Naver, kiek he sick doch üm! Dat Ding geiht worrafftig scheel, wenn he nich beter bifaten deit“, spricht der Lübecker: „Geld, Vernunft und Zeit, sowie alte Privilegien; wir wollen ihn schon kriegen!“ Neben dem Lübecker aber steht ein Schiffer aus Neustadt, welcher den rutschenden Schinken in seinem Netz zu fangen trachtet. Eine weitere Gruppe bilden Hamburg und Altona, mit dem Rücken gegeneinander sitzend. Der Hamburger Kaulherr hält eine Urkunde mit der Aufschrift: „Hansa-Bund“ in der einen, einen Scheck mit den Worten: „Nur Geld für unsere Schwesterstadt“ in der anderen Hand. Der Altonaer zeigt ein Schild: „1300 Aktien. Mehr Geld heft ick för jüm nich, wenn nich de Donner drin sleit!“ (eine Anspielung auf das große Altonaer Handelshaus Donner, das sich zuerst erheblich zurückhaltender bei der Aktienübernahme zeigte, als erwartet wurde). Eine weitere Gruppe zeigt das große Flensburg und das kleine Husum. Flensburg hat dem Husumer ein riesiges Fernrohr auf die Schulter gelegt und schaut nach der Bahn aus, die Husumer Frage: „Duert dat noch lang?“ wie folgt beantwortend: „De hiere Bahn kummt wiss noog to Stand“. Den Beschluß macht ein Glückstädter Marschbauer, der dem Kieler eine Tafel mit der Inschrift: „Englische Eisenbahn-Gesellschaft“ hinhält, dazu sprechend: „Macht zu, daß Ihr fertig werdet, sonst kommen wir“. Neben ihm steht ein Rind (man hoffte ja durch die Kiel-Glückstädter Bahn die holsteinische Viehexport nach England zu steigern) mit einem Zettel „18 000 Aktien“ im Maul.

VI.

Die Ausschaltung Hamburgs vom holsteinischen und weiter vom schleswig-dänischen Eisenbahnnetz mußte nach Ansicht der Kopenhagener wie der Altonaer Kreise unvollkommen bleiben, solange es nicht glückte, den bisher meist über die Hansestadt gerichteten, nicht geradezu bedeutenden, aber immerhin wichtigen süd- und mitteldeutsch-hannoverschen Verkehr mit den Herzogtümern von dieser abzulenken. Und so tauchte denn unmittelbar nach Eröffnung der Altona-Kieler Bahn der schon früher besprochene Gedanke eines Elbtrajektes wieder auf. Der Oberwegenspektor Krag brachte einen durchgehenden Personen- und Güterverkehr Altona-Hamburg in Vorschlag. Zu diesem Zwecke sollten regelmäßige Eisenbahnfahrten zwischen diesen beiden Orten verkehren. Gleichzeitig schlug Krag seiner Regierung vor, den so beförderten Waren eine bevorzugte Zoll- und Akzisebehandlung einzuräumen, dafür sollte Hannover sich verpflichten, die Güter nach den Herzogtümern und Dänemark keinesfalls über Hamburg laufen zu lassen. Dieser von falschen Voraussetzungen ausgehende Vorschlag, der nämlich eine „außerordentlich bedeutende und überaus steigerungsfähige Personen- und Güterfrequenz, die auch im günstigsten Falle nicht zu erhoffen sein wird“, erwartete, fand in Hannover wenig Gegenliebe. Aber auch in Altonaer Kaufmannskreisen fürchtete man, daß die entstehenden hohen Kosten einer solchen Anlage sich niemals verzinsen würden. Der Kragische Plan wurde daher verworfen und ist erst mehrere Jahrzehnte später wiederum ergebnislos erörtert worden.

Denn inzwischen quälten die Altona-Kieler Aktionäre andere, schwerere Sorgen! Als sich nämlich herausstellte, daß eine Verbindung der König-Christian-VIII.-Ostseebahn unmöglich war, es auch nicht gelang, ihren Endbahnhof nach Hamburg zu ziehen, da warfen sich die interessierten Kreise der Hansestadt mit verstärkter Eifer auf die Schienenverbindung mit Lübeck. Eine Verlängerung der Bergedorfer Bahn durch Lauenburg über Mölln-Ratzeburg bis Lübeck wurde ernsthaft geplant, aber wieder machte die ablehnende Haltung Kopenhagens alles zu nichts.

Bald darauf kam die Hamburg-Berliner Bahn nach vielen Bemühungen zustande. Lieb war auch sie der dänischen Regierung keineswegs, aber der Druck Preußens und Mecklenburgs arbeitete für die Elbestadt, Kopenhagen mußte zustimmen. Man tat es dort jedoch nur unter erschwerenden Bedingungen. Hamburg mußte den ungebrochenen Ladungen, die auf dieser Bahn für Altona anlangten, zollfreien Durchgang durch sein Gebiet zusichern. Dadurch wurden die Altonaer Kaufleute in dieser Verkehrsrichtung besser behandelt als die Hamburger, die nach wie vor den allerdings nur halbprozentigen Zoll bezahlen mußten. Ferner entsagte die Hansestadt ihren Plänen auf links-

elbische Führung der Berliner Bahn, diese wurde vielmehr dänischen Wünschen entsprechend über Schwarzenbeck-Büchen gebaut. Ursprünglich hatte Kopenhagen gar auf der Linienführung über Lauenburg bestanden, die infolge technischer Schwierigkeiten ungeheure Mehrausgaben bedingte, erst auf hamburgisch-preussischen Einspruch ließen die Dänen ihre Bedingung fallen. Am 15. Dezember 1846 konnte die Linie Hamburg-Berlin zuerst befahren werden, sie eröffnete nach Ansicht der hamburgischen Oberalten „die erfreuliche Aussicht auf große und kaum zu hoffen gewesene Vorteile im Handel und Verkehr“.

Und das, was die Hamburger erhofften, das eben fürchteten die Aktionäre der Altona-Kieler Bahn! Das um so mehr, als eine Bahn von Lauenburg nach Büchen bald entstehen sollte. Sie hatte zwar vorerst nur die Aufgabe, die erstgenannte Stadt für die ihr entgangene direkte Hamburg-Berliner Bahn zu entschädigen, an sie aber plante die hannoversche Regierung alsbald einen Anschluß durch Elbtrajekt oder Brücke nach Lüneburg an das Bahnnetz ihres Landes, zugleich angesichts der ablehnenden Haltung Dänemarks die Mecklenburger für eine Bahn auf Wismar mit Abzweigung nach Lübeck erneut zu gewinnen trachtend.

Also wieder einmal drohte eine Ablenkung des Nordostsee-Transits, und zu allem Ungemach regten sich auch die Lübecker von neuem kräftig.

Denn für die Hansestadt an der Trave war eine Bahnverbindung mit Hamburg geradezu eine Lebensfrage geworden. 1843 wurde die Linie Berlin-Stettin, 1844 Altona-Kiel eröffnet, die Folge war eine fühlbare Abwanderung des Lübecker Verkehrs. Die Hoffnung auf eine direkte Verbindung mit Hamburg wagte man allerdings an der Trave kaum noch zu nähren, aber eine Bahn nach Büchen mit Anschluß nach Hamburg, Berlin und Hannover glaubte man doch mit Hilfe der interessierten Nachbarstaaten, vor allem Preußens, durchsetzen zu können. Denn eine Verbindung Lübeck-Büchen-Hamburg war mit 97 Kilometer zwar erheblich länger als die auf 63 Kilometer veranschlagte direkte Verbindung, aber doch noch rund zwei Meilen kürzer als die 112 Kilometer lange Strecke Altona-Kiel, konnte dieser also erfolgreich die Spitze bieten.

Aber trotz der tatsächlich erfolgenden Befürwortung dieser Linie blieb die Kopenhagener Regierung fest, bestärkt durch namhafte schleswig-holsteinische Kreise, die die Gefahr, welche Altona-Kiel drohte, für überaus groß erachteten. Denn es lag ja auf der Hand, daß diese um 15 Kilometer kürzere Nord-Ostseeverbindung, „noch dazu zwischen zwei Städten, denen langjährige Handelstraditionen und umfangreiche Kapitalkräfte zur Seite standen“, Altona-Kiel bald mattsetzen würde.

So erfolgte am 23. Juli 1845 die Ablehnung des Konzessionsgesuches für die Lübeck-Büchener Bahn, obwohl weite Kreise Lauenburgs, voran die Städte Mölln und Ratzeburg, aber auch die Lauenburgische Ritterschaft, dringend um Genehmigung petitionierten. Sie ist ein klassisches Dokument jener engherzigen und rücksichtslosen protektionistischen Eisenbahnpolitik der Kopenhagener Machthaber und wurde als solche schon gleich nach ihrem Erscheinen gewürdigt. Sie lautet in ihrem Hauptstück: „Da Wir aus höheren Staatsrücksichten es bedenklich finden müssen, die Eröffnung neuer Handelswege zu gestatten, welche dem Verkehr eine den allgemeinen Handelsinteressen des Inlandes nachteilige Richtung geben könnten, und Wir Uns zur Zeit nicht davon haben überzeugen können, daß die Wohlfahrt Unseres Herzogtums Lauenburg durch die Erbauung einer Eisenbahn von Büchen über Mölln nach Lübeck bedingt sei, so wollen Wir Allerhöchst, daß den zu diesem Zwecke in Lübeck, Mölln und Lauenburg zusammen getretenen Comites auf ihr Gesuch, die gedachte Eisenbahn-Linie nivellieren zu lassen, zu erkennen gegeben werde, daß diese Bitte nicht bewilligt werden könne.“

Dieser königliche Erlaß stellte die Dinge geradezu auf den Kopf! Aber daß man mit neuen Handelswegen jene uralte Straße zwischen Hamburg und Lübeck meinte, und damit den durch jahrhundertelange Übung geschaffenen Tatsachen geradezu ins Gesicht schlug, das machte den Dänen wenig aus.

In Hamburg und noch mehr in Lübeck war man tief entrüstet über diese verkehrseindliche Haltung des dänischen Nachbarn. Diese Stimmung fand ihren wuchtigen und beredten Ausdruck in einer bei aller Sachlichkeit sehr scharfen Lübecker Flugschrift: „Die Verweigerung der Lübeck-Büchener Eisenbahn, 1845“.

Diese geradezu in heiligem Zorn verfaßte Lübecker Abwehr stellte fest, „daß das Verhalten dieser Regierung dem Lübeckischen Staate gegenüber in der Eisenbahn-Angelegenheit nicht etwa als ein einzelnes Faktum dasteht, sondern nur eine