

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 seltsamster 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
Donn
Ban
Quick
in Be
holste
Dies
liche
genam
Altona
numm
Einric
Rends
wurde
Koldir

Und
vor b
zweisch
bis zu
Trave
obwoh
gender
Aber
der a
Moor.
städtis
Ablen
Chaus
dieser
erhohe
katisel
der V

Infol
vor all
schlie
zwischen
und A
zweigt
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,

Altona und Kiel sahen in einer direkten Chaussee zwischen diesen beiden Städten ein vorzügliches Mittel, Hamburg und noch mehr Lübeck mazzusetzen, und so bot das Altonaer Handelshaus Donner der Regierung im Frühjahr 1828 die Mittel zu diesem Bau an. In knapp zwei Jahren war der Bau vollendet über Quickborn-Neumünster, jene Landstraße, die, am 1. Januar 1832 in Betrieb genommen, noch heute das Rückgrat des schleswig-holsteinischen Verkehrs außerhalb der Schienenwege bildet.

Dieser neue Verkehrsweg brachte natürlich auch eine erhebliche Beschleunigung der Personenbeförderung durch die sogenannte fahrende Post. Dauerte die Fahrt mit der Extrapost von Altona bis Kiel bisher 24 bis 25 Stunden, so wurde dieser Weg nunmehr in 11 Stunden zurückgelegt. Schon 1834 erfolgte die Einrichtung einer Schnellverbindung von Altona über Itzehoe, Rendsburg und Schleswig nach Hadersleben, nicht viel später wurde die dorthin von Altona führende sehr gute Chaussee bis Kolding ausgebaut.

Und Hamburg-Lübeck? Hier blieb alles beim alten, nach wie vor brauchte die Extrapost auf der einseitigen Landstraße zwischen den beiden Hansestädten ihre 24, die gewöhnliche Post bis zu 30 und 32 Stunden. Alle Bemühungen, insbesondere der Travestadt, um Verbesserung der Verbindung blieben erfolglos, obwohl Lübeck bereits 1830 den auf seinem Hoheitsgebiet liegenden Teil zu einer vorzüglichen Chaussee ausgebaut hatte. Aber sofort hinter der alten Grenze begann der schlimmste Teil der alten Straße, der Weg durch das berüchtigte Bliestorfer Moor. Die dänische Regierung verschloß sich den hansestädtischen Wünschen um so mehr, als jene schnellst erhaltene Ablenkung des Transitverkehrs auf die schöne Altona-Kieler Chaussee sich durchaus nicht einstellen wollte, da nämlich auf diesem neuen Wege ein unverhältnismäßig hoher Transitzoll erhoben wurde, auf den die Kopenhagener Zollkammer aus fiskalischen Gründen nicht verzichten zu können glaubte, während der Verkehr Hamburg-Lübeck nach wie vor zollfrei blieb.

Infolge des wiederholten Einspruches des Deutschen Bundes, vor allem aber Englands und Rußlands, entschloß sich Dänemark schließlich doch nachgedrungen zur Anlage einer Chaussee zwischen Elbe und Trave. Aber um nun Hamburg zu schädigen, und Altona, dem alten Widerpart der freien Stadt, zu nützen, zweigte man sie von der Altona-Kieler Chaussee ab, führte sie bei Ochsenzoll sorgfältig um das hamburgische Gebiet herum auf Lübeck zu, so daß sie eine Länge von gut 9½ Meilen erhielt, statt der nur acht Meilen betragenden Verbindung über Wandsbek direkt nach Hamburg.

War dieser dänische Mückenstich zwar ärgerlich, aber immerhin zu ertragen angesichts der endlich erlangten guten Chaussee, so wirkte ein weiterer gegen die so wenig beliebten Hansestädte weitaus empfindlicher. Im Mai 1838 erschien eine neue, zum 1. Januar des folgenden Jahres in Kraft tretende Zollverordnung für Schleswig-Holstein. Unter Mißachtung der uralten Privilegien für den hamburgisch-lübeckischen Transitverkehr wurden alle Waren, die in west-östlicher Richtung oder umgekehrt durch die Herzogtümer gingen, mit einem Zoll von 10 Schilling für je 100 Pfund Bruttogewicht belastet, die Waren dagegen, die von der Westküste oder der Elbe im westlichen Teile Schleswig-Holsteins liefen, nur mit einem solchen von 5 Schilling für je 100 Pfund. Die Absicht, den Verkehr auf der Straße Hamburg-Lübeck zu drosseln, lag also sonnenklar zutage.

Es nützte den hanseatischen Kaufleuten wenig, daß sie überkamen, ihre Waren fortan nur noch auf dem Wege über Billwärder-Bergedorf-Lauenburg-Mölln-Ratzeburg zu transportieren, denn die dänische Regierung erstreckte den erwähnten Zoll flugs auch auf das bisher davon laut allem Vorrechte befreite Lauenburg, und legte zu diesem Zwecke unmittelbar hinter Bergedorf bei Wentorf eine neue Zollstätte an.

Der Deutsche Bund, um Hilfe von den vergewaltigten Hansestädten anrufen, vermochte in seiner sprichwörtlichen Ohnmacht nichts zu tun. Die Hansestädte mußten sich deshalb mit dem übermütigen Gegner auf langwierige Verhandlungen einlassen. Erst im Juli 1840 gelang es dem geschickten Hamburger Vertreter Sieveking, wenigstens die Ermäßigung des Transitzoll auf fünf Schilling zu erreichen, sowie das Versprechen Dänemarks, die direkte Straße zwischen den Hansestädten baldigst auszubauen. Dafür mußten die Hanseaten die Einbeziehung ihrer im Holsteinischen und Lauenburgischen liegenden Enklaven in das dänische Zollsystem zugestehen, sowie auch versprechen, beim Deutschen Bunde innerhalb der nächsten 28 Jahre keine Beschwerde über den dänischen Transitzoll anzubringen.

Man entschloß sich von seiten der Städte zu diesen Zugeständnissen, weil inzwischen die Ära der Eisenbahnpläne eingesetzt

hatte, und man auf diesem Gebiete auf das Entgegenkommen der Dänen zuversichtlich hoffte, zumal man in Kopenhagen mit unverbündlichen Zusagen nicht gespart hatte. Man sollte in Hamburg wie in Lübeck rasch grausam enttäuscht werden.

III.

Angesichts der soeben geschilderten Verhältnisse kam es kaum überraschen, daß das erste ernsthafte Eisenbahnprojekt in den Herzogtümern eine gerade Verbindung zwischen den beiden Hansestädten zum Ziel hatte. Die natürlichen Verhältnisse zwangen ebenso dazu wie die den Städten so schädliche bisherige dänische Verkehrspolitik. Ein junger Lübecker Kaufmann, Emil Müller, hat zuerst, und zwar bereits 1831, auf die Notwendigkeit dieser direkten Hamburg-Lübecker Eisenbahnverbindung hingewiesen. Seine Pläne fanden in Hamburg guten Boden; hier war besonders Dr. C. W. .sher in seinem Sinne tätig, und in den Jahren 1833 und 1834 wurden provisorische Vermessungen durch den englischen Ingenieur Francis Giles vorgenommen. Weiter aber kam man vorerst nicht, da die dänische Regierung sich allen Anträgen auf Genehmigung eingehender Vorarbeiten auf holsteinischen Gebiete verschloß.

Das im Sommer 1835 erschienene ausführliche Werk Müllers „Über die intendierte Hamburg-Altona und Lübecker Eisenbahn“, änderte nichts an dieser verkehrsfreudlichen Stellungnahme Kopenhagens, obwohl darin sehr geschickt auf die großen Vorteile „für die dänische Stadt Altona“ hingewiesen wurde, wie ja schon der Titel andeutet.

Wie zu erwarten, ergaben die genauen Berechnungen Giles eine glänzende Rentabilität des geplanten Unternehmens, die praktischen Engländer waren sofort bereit, es zu finanzieren, ein Komitee bildete sich, dessen Aufruf von 128 Lübeckern, 514 Hamburgern, begreiflicherweise meist Kaufleuten, unterzeichnet wurde, daneben aber, was sehr charakteristisch ist, auch von 110 Altonaern, sowie 32 Gutsbesitzern an der geplanten Strecke.

Aber die Kopenhagener Regierung verhielt sich weiterhin ablehnend, auch, als das Eisenbahnkomitee sich erbot, alle holsteinischen Landeserzeugnisse um mindestens ein Viertel billiger zu tarifieren als die zwischen den Hansestädten rollenden ausländischen Güter, fernerhin zur Zahlung einer besonderen Entschädigung für den etwa den dänischen Kassen entstehenden Ausfall an Sundzoll bzw. Kanalzoll bereit war. Ingenieur Giles durfte zwar in einer Audienz dem Könige Friedrich VI. seine Pläne vortragen, auch Eingaben aus dem Holsteinischen wies er geschickt darauf hin, „daß der Wohlstand der Herzogtümer abhängig von dem Flor der Hansestädte sei“, es nützte alles nichts, nach den redlichsten, aber stets fruchtlosen Bemühungen mußte sich das Komitee für die Hamburg-Lübecker Eisenbahn im Juni 1839 auflösen.

Inzwischen war die dänische Regierung nicht müßig gewesen. Schon im Dezember 1835 hatte der Herrscher eine Kommission ernannt, die untersuchen sollte, „ob und wie eine Bahn zwischen Nord- und Ostsee vorteilhaft anzulegen sei“. Selbstverständlich kam man bald zu dem Ergebnis, daß eine direkte Hamburg-Lübecker Eisenbahn „in jeder Hinsicht so sehr den dänischen Interessen widerstreitet, daß eine solche Anlage überhaupt nicht in nähere Erwägung kommen dürfte“. Aber man ging noch weiter und verriet dabei doch, wenn auch vielleicht wider Willen, einigen Sachverstand. Die Kommission widerriet nämlich überhaupt der Anlage einer „inländischen“ Bahn in Holstein, da diese aller Voraussicht nach nicht rentabel sein würde. Nur „aus höheren politischen oder militärischen Gründen“ glaubte sie eine solche Bahn rechtfertigen zu können.

Diese Stellungnahme offenbart schlagend die unverminderte Feindschaft Dänemarks gegen die Hansestädte, um ihnen keine Eisenbahn zukommen zu lassen, wollte man eine solche auch dem Herzogtum Holstein vorenthalten!

Eine solche rein negierende Haltung konnte aber nicht lange bestehen bleiben, dafür sorgten die Eisenbahnprojekte der benachbarten Staaten; vor allem Hannovers und Mecklenburgs.

Seit Juli 1834 schon bemühten sich einflußreiche Kreise Hamburgs und Hannovers, um eine Eisenbahn zwischen diesen beiden Städten. Auch hier waren englische Kräfte maßgebend.

Doch auch die Hamburger hatten tüchtig weitergearbeitet. Der Plan einer Bahn von hier nach Berlin nahm immer greifbarere Gestalt an. Im Sommer 1833 erfolgte die Begründung einer Aktiengesellschaft für die Bahn Hamburg-Bergedorf. Diese, nur auf hansestädtischem Gebiete verlaufend, wurde ziemlich rasch gebaut und in den furchtbaren Maitagen 1842 geradezu durch den großen Hamburger Brand eröffnet.

Eine Fortsetzung dieser Bahn über die Elbe in Richtung Lüneburg bzw. Magdeburg war von Anfang an vorgesehen. Nach langen Verhandlungen ist schließlich die Bahn Bächen-Lüneburg, wenn auch in Abschnitten, gebaut worden. Hier bot sich nun eine anscheinend vorzügliche Gelegenheit, den West-Ost-Transithandel auf Lübeck bzw. Wismar abzulenken. Die mecklenburgische Regierung fand sich mit der Lübeckischen in dem Wunsche, einen direkten Eisenbahnweg an die Elbe zu bekommen; und die Projekte Hannover-Lüneburg-Lauenburg oder Boizenburg-Schwerin-Wismar bzw. auf mecklenburgischem Boden nach Lübeck haben jahrelang lebhaftes Erörterungen hervorgerufen.

So mußte sich denn die Kopenhagener Regierung zögernd entschließen, den Bau einer holsteinischen Nord-Ostseebahn ins Auge zu fassen. Dabei bot sich ja zugleich die Möglichkeit, die langjährige Politik Dänemarks, Altona auf jede Weise gegenüber Hamburg zu fördern und zu bevorzugen, in neuer Form wieder aufzunehmen. Um den Endpunkt an der Ostsee bewarben sich ernsthaft Kiel und Neustadt, und so ordnete der dänische König am 10. Mai 1839 die Nivellierung der etwaigen Strecken an. Diese war rasch beendet, aber zu einer Entscheidung, bzw. einem Bau kam es vorerst nicht, da sich im Lande selbst erhebliche Widerstände zu regen begannen.

Gewiß, Lübeck schien nun endgültig ausgeschaltet, aber Hamburg? Denn daß die Elbestadt aus einer in Altona entspringenden Nord-Ostseebahn unendlichen Nutzen auf Kosten der Herzogtümer ziehen würde, war für die schleswig-holsteinischen Kirchturmpolitiker ausgemacht, obwohl der Beweis mit dem besten Willen, trotz Mobilmachung eines riesigen Zahlenmaterials, nicht einleuchtend erbracht werden konnte, und man schließlich doch die Altonaer Bahn baute.

Durch welche seltsamen Pläne wurde nun diese Verzögerung, sie betrug ungefähr fünf Jahre, verursacht?

IV.

Die Diskussion über die Hamburg-Lübecker, bzw. die Altona-Kieler oder Neustädter Eisenbahnen hatte auch weite Kreise Schlesiens aufhorchen lassen. Der Gedanke einer Nordostseebahn quer durch Schleswig, bzw. Holstein nahm die Köpfe gefangen. Nie ganz begrabene Hoffnungen der Herzogtümer, von ihren Herrschern geteilt und gefördert, wurden wieder wach. Hatte doch einst 1616 Christian IV. Glückstadt gegründet, um „dem widerspenstigen und hochmütigen“ Hamburg, das sich durchaus nicht als holsteinische Landstadt fühlen wollte und ihm erfolgreich die sogenannte Erbhuldigung verweigerte, die Krone, d. h. seine Handelspremie, zu entreißen und es „zu schuldigem Gehorsam zu zwingen“. Hatte doch in der Napoleonischen Zeit während jener furchtbaren Franzosenherrschaft in Hamburg das eiderstädtische Tönning die Hansestadt vertreten und eine großartige Scheinblüte erlebt. Konnten solche Zeiten nicht für dauernd wiederkehren? Konnte nicht Glückstadt wirklich der Erbe Hamburgs werden infolge einer geschickten Eisenbahnpolitik? Forderte doch die Lage der Herzogtümer geradezu heraus, zwischen zwei Meeren einen eigenen überseeischen Handel zu betreiben und die Ausfuhr der Produkte auf dem bisherigen uralten Transitwege Hamburg-Lübeck zu unterbinden.

So entstanden denn zwischen 1835 und 1840 verschiedene Pläne für Eisenbahnquerverbindungen, von denen die Linien Flensburg-Husum-Tönning und Kiel-Glückstadt am längsten und ernsthaftesten erörtert worden sind. Ihr Urheber und ebenso unermüdlicher wie geschickter Verfechter war der Flensburger Christian Hansen jr., der besonders in zwei Schriften Propaganda dafür machte: „Dänisches Statsinteresse und Holsteinische Eisenbahn“, sowie „Noch einige Bemerkungen, die materiellen Interessen des Staates betreffend“, beide 1840 erschienen. Hülleslos offenbarte sich hier die dänische protektionistische Handels- und Verkehrspolitik, da es in den einleitenden Sätzen u. a. heißt: „Wir erhielten beim Friedensschluß das Herzogtum Lauenburg, und dadurch sind uns die Mittel gegeben, den Verkehr Hamburgs mit der Ostsee nördlich von der Elbe zu verhindern; Vorteile, die unberechenbar sind, wenn wir sie in kommerzieller und industrieller Hinsicht richtig und schnell zu benutzen wissen;“ und an anderer Stelle noch deutlicher: „Wir müssen aufrichtig bekennen, daß es unser innigster Wunsch ist, die Richtungen der anzulegenden Eisenbahnen so bestimmt zu sehen, daß dem Handel Hamburgs mit dem dänischen Staate dadurch Abbruch geschehe, damit wir von der Handelspremie, welche letztere Stadt schon seit undenklichen Zeiten über unser Land ausgeht hat, befreit werden und wir sind davon überzeugt, daß dies nicht

allein ausführbar sei, sondern auch zum Heil und Segen des ganzen Landes, folglich auch des Herzogtums Schleswig, gereichen würde.“

Hinter diesen sehr egoistischen Worten stand allerdings weniger die Landesregierung, als die Flensburger, und wenn auch weniger ausgesprochen, die Husumer und Tönninger Kaufmannschaft. Als ihrer aller Wortführer operierte der bereits erwähnte Flensburger Hansen anerkannter geschickt.

Immer wieder wies er darauf hin, daß nicht nur eine Lübeck-Hamburger, sondern auch eine Altona-Kieler Bahn nur der fremden Stadt Hamburg zugute kommen würde, indem er schrieb: „Wären z. B. England, Holland und Nordamerika in unserer Lage, so würden sie ungeheure Opfer bringen, die Vorteile des direkten Handels und des leichten Warentransits über die Halbinsel dem eigenen Staate zuzuwenden und sich von Hamburg zu emanzipieren. Sie würden verhindern, daß das Ausland (lies Hamburg) sich auf Kosten des dänischen Staates und Volkes um einige Millionen Reichsbanktaler jährlich bereichern würde.“ Geradezu grotesk aber muß uns die Behauptung der Flensburger Kaufmannschaft anmuten, daß die Schleswig-Holsteiner der Stadt Hamburg jährlich mindestens eine Million Spezialtaler „für die Wahrnehmung unserer auswärtigen Handelsinteressen zahlen und seit Jahrhunderten gezahlt haben“. Dasselbe besagt die bissige Bemerkung einer Husumer Zeitungsnotiz: „Wir müssen nur bedauern, daß die Kieler im Staatsinteresse von ihrem Hafen nicht einen besseren Gebrauch zu machen verstehen, als diesen, durch den Bau einer Bahn auf Altona-Hamburg zur Disposition der Hamburger zu stellen.“

Aber auch die Glückstädter wurden nicht müde, die in Frage kommenden Kreise für eine Eisenbahn von dort nach Kiel zu gewinnen. Sie meinten, wenn die stark versandeten und versumpften Glückstädter Hafenbecken erst einmal modern um- und ausgebaut wären, daß dann die betreffende Bahn „die wahre Herzader des Landes würde, an welche sich Seitenbahnen oder -chausseen von Plön, Segeberg, Rendsburg usw. notwendig anschließen müßten“. — Daß bereits vor 1840 von einsichtsvollen Leuten auch in den Herzogtümern darauf hingewiesen wurde, wie notwendig es doch sei, „ein Eisenbahnsystem durchzuführen und ein Eisenbahnnetz über Deutschland auszubreiten, für das Hamburg in unseren Gegenden aus den natürlichsten Gründen der Schlüsselrolle werden muß“, verschlug den Lokalpatrioten gar nichts, auch nicht die von der späteren Entwicklung als nur zu richtig erwiesene Schlußfolgerung: „Dieses Eisenbahnnetz wird begrifflicherweise den ganzen Verkehr beherrschen, und wer sich ihm nicht anschließt, wird einfach ungerannt.“ Man hielt diesen Mahnungen den immer wieder gebrachten Kehrreim entgegen: „Ja, wahrlich, wir müßten blind sein, wenn wir nicht sehen könnten, daß wir eine ganz falsche Stellung einnehmen, wenn wir unsern Handel über die zirka 20 Meilen von der Nordsee entfernte Stadt Hamburg leiten, wir müßten sogar taub sein, wenn wir nicht die Stimme der Natur hörten, welche uns gebieterisch dazu auffordert, die vortreffliche geographische Lage zwischen zwei Meeren dahin zu benutzen, unsern Handel selbständig, ohne fremde Vermittler, zu betreiben.“

So suggerierte man sich in den Herzogtümern, besonders in den Hafenstädten Flensburg, Kiel, Tönning und Glückstadt geradezu ein neues goldenes Zeitalter des Handels und Verkehrs und des daraus entspringenden Wohlstandes mit Hilfe der Eisenbahnen. Zusammenfassend soll hier festgestellt werden, wie man sich diese neuen Eisenbahnen um 1840 praktisch dachte: Unter Annahme der Bahnen Flensburg-Husum-Tönning, vielleicht bis Glückstadt verlängert, und Glückstadt-Kiel mit Abzweigungen sowohl nach Neustadt in Holstein, wohin man Lübecks Verkehr abzulenken hoffte, als auch nach Lauenburg, um den hannoverschen und oberelbischen Verkehr auf Hamburg abzufangen, wollte man von Neustadt, Kiel und Flensburg Dampfschiffahrt auf Stettin, Danzig, Riga, St. Petersburg und Stockholm, von Tönning, Husum und Glückstadt auf Hull, London, Amsterdam und vielleicht auch nach Übersee betreiben.

In bezug auf Glückstadt baute man damals auf die allerdings bedrohlich anwachsende Versandung der Elbe, besonders bei Schulau und Blankenese, die den Wasserbaufachleuten, nicht nur in Hamburg, sondern auch in Harburg und Altona, viel Sorge und Kopfzerbrechen machte. Denn die Wassertiefe betrug z. B. auf den Sänden von Blankenese bei normaler Ebbe nur 7, bei normaler Flut nur 14 Fuß, die um 1840 durch Baggerung um etwa 1½ Fuß vermehrt wurde. Größere Schiffe wiesen aber damals schon einen Tiefgang von 18—20 Fuß auf.

In den Herzogtümern hegte man daher den nicht gerade menschenfreundlichen Wunsch, es möchte den Hamburgern eines

Tage
werd
Blau
die z
mit u
die je
tung
gang
vorge
Resul
man
Brun
stadt
Amer
No
Stelle
schle
und
dem
als di
Ent
verke
kultie
Brem
übrig
diese
und s
verke
Hand
Wie
Ham
stept
stadt
Versu
waren
stets
Sturm
Doch
beweg
nie w
mittel
zu se
„Sollt
mittel
flügel
sind c
Erlau
über
später
Streck
erst
n bald
erfolgt
Privat
von E
das H
gestalt
war, l
Zwar
1841 l
kam l
beiden
Geld z
um di
Rücks
Die
der ur
als u
werde
in ein
lich F
binden
An de
die Sel
Eisenb
geplan
tenden
Überfa
Kopen

Tages nicht mehr gelingen, dieser Schwierigkeiten Herr zu werden. Denn das häufige Festgeraten der Schiffe vor Schulau-Blankenese, so daß tiefliegende Fahrzeuge bei Ostwind erst durch die zweite oder dritte Flut weiterkamen, bewiese, daß die „bisher mit ungeheuren Kosten gemachten Baggerarbeiten keineswegs für die jetzigen Erfordernisse der Schifffahrt 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 Verbilligung des auf Glückstadt gerichteten Verkehrs, was die praktischen Engländer und Amerikaner sofort ausnutzen würden.

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 tiefer als die Elbe bei den Schulau-Blankeneser Sänden.

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

Wie stellte sich 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 entthronen, durch Jahrhunderte gescheitert waren. Aber 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-Hamburgbewegung sich zu widersetzen, und schließlich konnte man auch nicht wissen, ob es nicht doch mit Hilfe dieses neuen Verkehrs mittels 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 schon 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 ihrer 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.

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 Zimbrische 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 schnurgerade 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 Verwirklichung unmöglich machten. Aber diese kleine Episode zeigt besonders deutlich, zu welchen Plänen und Hoffnungen man gelangte, nur um das so wenig beliebte, aber doch unentbehrliche Hamburg zu schädigen.

V.

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

Da aber bei dieser Anregung eigentlich nur die Anlage einer Schienenbahn für Pferdebetrieb zur Verbilligung des Altona—Kieler 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 Konkurrenzbahn 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 Bau- und Geldangebote eingingen, vor allem aber, als Neustadt für eine Bahn lebhaft Propaganda machte und dabei in Lübeck begreiflicher Weise Unterstützung fand, wurde man in Altona und 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.

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 Universität Kiel, Prof. Dr. Georg Hansen, 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 Heften: 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; sovald man allen verbohrteten Lokalpatriotismus beiseite ließ und die Dinge nüchtern betrachtete, wie sie wirklich waren, mußte man zu der Überzeugung gelangen, daß jahrhundertalte, 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.

Dabei ist Professor Hanssen keineswegs prohamburgisch, gerade durch die Anlage einer in Altona beginnenden Bahn, hofft er den bisherigen Anteil dieses Platzes an dem Transitverkehr des Welthandelsplatzes Hamburg, den er auf ein Fünftel schätzte, erheblich zu steigern. Aber vor allem kommt es ihm darauf an, den nun einmal nicht von Hamburg wegzulockenden Nord-Ostseetransit statt auf Lübeck, nach Kiel zu lenken. Denn wie er von seinem Standpunkte nicht unrichtig feststellt, kann kein westlicher Hafenplatz Schleswig-Holsteins, weder an der Elbe, noch direkt am Meere auch nur im entferntesten als ernst zu nehmender Mitbewerber neben Hamburg oder gar als dessen Ersatz in Frage kommen, wohl aber an der Ostseeseite Kiel und vielleicht auch Flensburg neben Lübeck.

Soviel es aber möglich ist, soll natürlich der West-Ostverkehr neben Hamburg über Städte der Herzogtümer geleitet werden, vor allem über das entwicklungsfähige Glückstadt. Zu diesem Zwecke also, und nicht nur um Lübeck zu schädigen, will Prof. Hanssen seine Altona-Kieler Bahn nicht über ostholsteinisches Gebiet, etwa über Nahe-Oldesloe-Segeberg-Preetz führen, auch nicht über das ursprünglich in Aussicht genommene Bramstedt, sondern über Elmshorn-Kellinghusen-Neumünster. Wie bekannt, hat sich dieser Standpunkt nach harten Kämpfen durchgesetzt.

Es fehlte von Anfang an nicht an Stimmen, welche ernsthaft vorschlugen, die Kiel-Altonaer Bahn in Hamburg endigen zu lassen. Wenn man es auch vielleicht nicht durchsetzen konnte, am gleichen Punkte einzumünden wie die seit Mai 1842 in Betrieb befindliche Hamburg-Bergedorfer Bahn, deren Verlängerung auf Berlin und Magdeburg im Werke war, also an der Ostseite Hamburgs beim Stein- und Klosterort, so dachte man doch an St. Pauli. Hier, so betonte man mit Recht, sei die einzige Möglichkeit gegeben, den Schienenstrang ohne Schwierigkeiten bis unmittelbar an den Elbstrom heranzuführen, so daß der Umladeverkehr zwischen Eisenbahn und Schiff denkbar rasch und billig sich abwickeln würde.

Aber dazu konnte die Mehrheit sich doch nicht durchringen. Die alte Rivalität zwischen Altona und Hamburg war noch zu stark, die alten Vorurteile doch zu tief eingewurzelt, als daß man gewillt war, durch die neue Bahn „nicht nur Altona, sondern nun auch Kiel zu einem Vorort und Kleinhafen für das übermächtige Hamburg herabsinken zu lassen“. Das Altonaer Kommerzkollegium setzte seinen Plan durch, den Bahnhof am hohen Elbufer zu errichten und ihn durch eine schiefe Ebene, auf der die Wagen durch ein Pferdewagenwerk, später durch eine stehende Dampfmaschine heraufgewunden werden sollten, (die nahegelegene Erbauung einer schrägen Tunnelstraße glaubte man damals aus pekuniären wie technischen Gründen nicht durchführen zu können) mit dem erheblich tiefer liegenden Hafen zu verbinden.

Jedoch sollte sich um den Platz des Altonaer Bahnhofs noch ein heftiger Kampf der Geister entspinnen. Die meisten wollten ihn mitten in die Stadt legen, ja, ein durchaus ernsthaftes Projekt schlug nichts weniger als eine Art Hoch- und Untergrundbahn vor bis zum heutigen Fischmarkt an die Elbe. Man regte sich darüber auf, daß der kluge und weitschauende Altonaer Oberbürgermeister Behn einen Platz ganz im Westen der Stadt unmittelbar gegen das Dorf Ottensen vorschlug. Behn verwarf den heute längst als irrig erwiesenen Plan: der Bahnhof kommt zur Stadt, sondern vertritt den richtigen Standpunkt: die Stadt kommt zum Bahnhof. Er verlangte daher eine Hinauslegung des Bahnhofes weit vor die Tore, nicht nur um späterer etwaiger Erweiterung der Bahnanlagen willen, sondern er sah darin für Altona die Grundlage großartiger Ausdehnungsmöglichkeiten, die er damit, wie auch durch die Anlage der Allee, maßgebend vorbereitet hat.

Anders die Altonaer. Sie gönnten den „Dorfbewohnern Ottensens“ nicht die kommende Wertsteigerung der Grundstücke und die Gewinne aus dem Hotelbetrieb, sie wollten auch nicht die Vornehmheit der Palmaille und auf Rainville durch den Bahnbetrieb gestört wissen. Aber schließlich war es ihnen doch nicht unlieb, wenn der Bahnhof so weit weg angelegt wurde, „denn dadurch hielt man die neue Eisenbahn möglichst von Hamburg fern“. Den endgültigen Ausschlag scheint der in gleicher Richtung sich bewegende geheime Wunsch des dänischen Königs gegeben zu haben, wenn schon die Altona-Kieler Bahn nun einmal nicht zu verhindern war. Genau so wie sein gekrönter Kollege in Hannover trotz aller Vorstellungen und Verhandlungen zur Genehmigung einer direkten Bahn Hannover-Hamburg nicht zu bewegen war, sondern sie in „seiner“ Stadt Harburg enden ließ.

Am 14. Januar 1841 erschien das Programm der König-Christian-VIII-Ostsee-Bahn. Durch diese Benennung hatte man mit Geschick den noch immer nicht recht zum Einigenkommen geneigten dänischen Herrscher endgültig gewonnen. Aber die Zeichnung des erforderlichen Aktienkapitals wollte gar nicht voran kommen. Denn so opferwillig sich auch die von der Bahn berührten Gemeinden zeigten, so neben Kiel vor allem Neumünster, auch Kellinghusen, der Hauptgeldmarkt verschloß sich völlig. Und das war Hamburg. Nun rächte sich die schroffe Stellungnahme der Interessenten, voran der Altonaer, gegen die Hansestadt. Das war für das junge Unternehmen um so gefährlicher, als sich das fest erhoffte englische Kapital, infolge der engen Verbindung mit Hamburg gegen das Altona-Kieler Bahnprojekt eingenommen, ebenfalls versagte. Dazu kam hamburgischerseits die Erwägung, daß die bisher immer noch nicht aufgegebene Hoffnung auf Bewilligung einer direkten Eisenbahnverbindung nach Lübeck gänzlich zuschanden werden mußte, wenn die Altona-Kieler Linie erst gebaut und im Betrieb sei. Auch verstimmte die Ablehnung einer von Hamburg gewünschten Verbindungsbahn zwischen den Endpunkten der Kieler und der Berliner Linie sehr, die dänische Regierung schützte hier hauptsächlich militärische Rücksichten vor, man wußte aber in Hamburg nur zu genau, daß es vielmehr staats- und wirtschaftspolitische waren.

Endlich wurde auch die Linie Glückstadt-Kiel, für die sich englisches Kapital stark einsetzte, wieder eifrig propagiert. Die holsteinische Ständeversammlung bewilligte namhafte Summen zur Verbesserung des Glückstädter Hafens, denn in weiten Kreisen glaubte man, daß der Transit leichter auf Glückstadt als auf Altona abzulenken sein würde, da der erstgenannte Ort, wie auch das ganze Herzogtum Zollinland war, Altona aber, auf Grund seiner jahrhundertalten Privilegien zur Erleichterung seiner Stellung neben Hamburg außerhalb der Zolllinie lag. Da nun sogar, wahrscheinlich auf Wunsch des für Glückstadt eintretenden Königs, der Altona-Kieler Gesellschaft zur Pflicht gemacht wurde, der Glückstädter Gesellschaft die Benutzung ihres Bahnkörpers von Hackelsborn bei Horst bis Kiel in freundschaftlichem Übereinkommen zu gestatten, schien das Altona-Kieler Unternehmen ernstlich bedroht, denn nunmehr hielten die Altonaer mit der Zeichnung von Aktien bedenklich zurück.

Es bedurfte langer und mühseliger Verhandlungen, die Glückstädter Bahn in dieser Form zu vereiteln. Dennoch wäre die nötige Zahl der Aktien für Altona-Kiel nicht bis Ablauf der gesetzten Frist erreicht, wenn nicht die Regierung als Teilhaber eingesprungen wäre. Von der sonst streng festgehaltenen Auffassung, sich an keinem privaten Eisenbahnunternehmen zu beteiligen (an Staatsbahnen dachte man damals hiezulande noch nicht), wich Kopenhagen ab und übernahm 5000 Aktien, gleichzeitige Altona durch sanften Druck zur Zeichnung von 4000 veranlassend, während Kiel, für das die Bahn einfach Lebensfrage war, freiwillig deren 3000 zeichnete. So kam das Unternehmen in letzter Stunde zustande, obwohl das nicht gerade rühmliche Vorgehen des Komitees, den russischen Zaren in seiner Eigenschaft als Herzog von Schleswig-Holstein flehentlich um Beteiligung durch Aktienübernahme zu bitten, ohne Erfolg blieb.

Am 18. September 1844, am Geburtstag des Königs, wurde die Altona-Kieler Bahn, letzten Endes doch trotz ihres privaten Charakters ein Werk der protektionistischen dänischen Verkehrspolitik, feierlich eröffnet. Triumphierend schrieb damals eine Kieler Zeitung: „Die alte, langgewohnte Straße wird verlassen werden. Der Verkehr des Nord-Ostens von Europa mit dem Süd-Westen wird der Neuen Eisenstraße sich zuwenden, so gewiß, wie der Handel die raschesten und schnellsten Wege aufsucht. Denn die Lübecker vermögen nicht, die Distanz zwischen Hamburg und Lübeck auf nur zwei Stunden zu beschränken, worauf in der Tat die Entfernung vom Kieler Hafen bis zur Elbe nunmehr reduziert werden wird.“

Diese kühne Hoffnung ist nicht in Erfüllung gegangen. Zwar hat sich die neue Linie als rentabel erwiesen, sie hat auch den binnenländischen Verkehr Holsteins gefördert, aber den Hamburg-Lübecker Transithandel hat sie nur in ganz verschwindendem Maße an sich gerissen, und auch das nur für wenige Jahre!

Immerhin, die erste und bis auf weiteres einzige Eisenbahn in den Herzogtümern war den Städten Altona und Kiel zugefallen nach erbitterten Kämpfen, deren Ausgang lange zweifelhaft erscheinen mußte. Die kurz vor der Verwirklichung dieser Strecke herrschende Stimmung, alle die verschiedenen Wünsche und Hoffnungen charakterisiert köstlich ein 1842 zu Kiel erschienenes Flugblatt: Das Eisenbahn-Projekt.

Auf mit de auf die der Sc eines Kieler Dat Di spricht Privileg aber st Schink bilden sitzend. Aufschu Worten Hand. hef Kiel sich zu zeigte, Flensbu ein rie der Bal folg be Den B Kieler schaft werdet, hoffe j Viehaus Aktien

Die z vom s Kopenh solange gerichte städ-un tümern nach E besprocl wegeinsj und Gf Zwecke beiden Regieru und Ak verpflich keinesta Voraussa ordentlich und Gf erhoffen liebe. Al daß die niemals lagt und erörtert Denn schwere hinderu es auch da warfe stärktem Verlänge Mölln-1 wieder 1 nichte. Bald c Bemühu Regierun burgs arl Man tat Hamburg Bahu fü Gebiet z dieser V nach wie mußten.

Auf der linken Schale einer Waage 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 Nawer, 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 hef ik 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 kommt 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 hoffe ja durch die Kiel—Glückstädter Bahn die holsteinische Viehausfuhr 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 Oberwegespektor Krag brachte einen durchgehenden Personen- und Güterverkehr Altona—Harburg 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 Krag'sche Plan wurde daher verlagert 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 erstehen 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-Ostsee-Verbindung, „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 verkehrsfreudliche Haltung des dänischen Nachbarn. Diese Stimmung fand ihren wuchtigen und berechneten 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 dasticht, sondern nur eine

der vielen Maßregeln bildet, wodurch jene Regierung seit dem Entstehen des Deutschen Bundes unablässig bemüht gewesen, dem benachbarten Bundesstaate die ungestörte Teilnahme an den Segnungen der letzten 30 Friedensjahre zu verkümmern".

Zum Schutze gegen diese Vergewaltigung rief die Lübecker Flugschrift den Deutschen Bund um sein Einschreiten an, beziehungsweise auf Artikel 19 der Bundesakte: „Die Bundesglieder behalten sich vor, — wegen des Handels und Verkehrs zwischen den verschiedenen Bundesstaaten in Beratung zu treten“. Die dänische Verkehrspolitik aber wurde charakterisiert „als Ausfluß eines durchgebildeten Systems, welches einen Bundesstaat von der Willkür eines anderen abhängig machen will, welches in seinen verderblichen Folgen die Selbständigkeit des einen Staates aufs entschiedenste bedroht“.

Dieser „undeutschen Politik Dänemarks“, wie ein Berliner Blatt schrieb, konnte der Deutsche Bund nicht untätig zusehen, denn die Ablehnung der Lübeck-Büchener Bahn erregte in ganz Deutschland und weithin im Ausland peinliches Aufsehen und gerechten Zorn. Kopenhagen sah sich tatsächlich einer nicht zu übergehenden Aufwallung des deutschen Nationalstolzes gegenüber, denn ein bedenkliches Rauschen ging durch den deutschen, ja europäischen Blätterwald.

Jedenfalls erreichten die Lübecker nach unendlichen Mühen ihr Ziel. Nicht nur der Deutsche Bund, voran Preußen und Österreich, sondern auch Rußland und Schweden als am Nord-Ostseetransit erheblich interessierte Mächte, forderten gebieterisch eine Änderung des dänischen Kurses. Nach einigen Winkelzügen gab Kopenhagen nach. Es wollte jedoch den nicht mehr abzuhewigenden Schlag, den die Bahn Lübeck-Büchen dem holsteinischen Binnenhandel versetzen würde, tunlichst parieren. Deshalb entstanden unter starker amtlicher Förderung mehrere Bahnprojekte, die sämtlich das Ziel hatten, eine Verbindung zwischen der Kieler und Berliner Bahn herzustellen unter Umgehung Hamburgs, die aber auch der alten holsteinischen Linie den Verkehr ungeschmälert erhalten sollten. Es wurden geplant die Strecken Lauenburg-Schwarzenbek-Aumühle-Ochsenzoll-Pinneberg bzw. Eidelstedt-Ochsenzoll-Schiffbek-Reinbek, sie wurden seinerzeit sogar teilweise bereits vermessen. Aber für ihre Vollendung wollte kein vernünftig denkender Geldmann Mittel bewilligen, so daß man sie hätte mit Staatsmitteln erbauen müssen. Dazu konnte man sich in Kopenhagen jedoch aus grundsätzlichen Erwägungen immer noch nicht verstehen. So blieb es und zwar bis zum heutigen Tage beim Projekte.

Etwas verständiger waren die Pläne für die Strecken Neumünster-Plön-Eutin-Neustadt und Neumünster-Oldesloe-Schwarzenbek. Sie sollten vor allem den von der Bahn Kolding-Flensburg-Neumünster kommenden jütsch-schleswigschen Verkehr auf Berlin und Hannover an Hamburg bzw. Lübeck vorbeiführen. Diese Bahnen sind bekanntlich später in nur wenig abweichender Linienführung tatsächlich zustande gekommen.

Als schließlich auf das Drängen der lauenburgischen Stände die Kopenhagener Regierung nur die Bahn von Büchen bis Mölln, höchstens aber bis Ratzeburg, bewilligen wollte, um von dort eine Anschlußlinie über Oldesloe-Segeberg nach Neustadt, dem immer noch hartnäckig festgehaltenen holsteinischen Ersatzhafen für Lübeck, zu bauen, riß nicht nur Lübeck, sondern auch den interessierten Mächten fast die Geduld. Eine Bahn Lübeck-Boizenburg durch mecklenburgisches Gebiet wurde ernstlich vorbereitet, den Dänen aber Repräsentationen, vor allem zolltechnischer Natur, angedroht.

Nun kam endlich der Staatsvertrag zwischen Lübeck und Dänemark vom 23. Juni 1847 zustande, die Lübeck-Büchener Bahn war gesichert. Lübeck brachte dafür das Opfer, den bisher als gegen die alten Privilegien verstößend bezeichneten holsteinischen Transit Zoll von 5 Schilling je 100 Pfund Brutto rechtlich anzuerkennen und die Einrichtung eines dänischen Postamtes, dem auch die Beförderung der Bahnpost überlassen wurde, in den Mauern der Travestadt zu gestatten.

Die kriegerischen Ereignisse der Erhebungszeit haben die Vollendung dieser schwererrungen ersten Lübecker Bahn erheblich verzögert, erst am 13. Oktober 1851 konnte der Betrieb eröffnet werden.

VII.

Angesichts der damals fast alle Köpfe Holsteins beherrschenden fixen Idee, daß eine Lübeck-Hamburger Bahn, ganz gleich, ob direkt oder auf dem Umwege über Büchen, den sicheren Ruin der Altona-Kieler Gesellschaft bedeute, kann es kaum überraschen, daß die letztgenannte zu retten suchte, was zu retten möglich schien. Diese Rettung sah man nun wieder in einer

Konkurrenzbahn, welche zwar auch Lübeck mit Hamburg verband, sogar auf direktem Wege, sie sollte aber in Altona enden. Wurde nun diese Bahn von der Altona-Kieler Gesellschaft gebaut und betrieben, so hatte diese es in der Hand, vor allem durch Tarifpolitik, eine Schädigung der Stammlinie zu vermeiden.

So bildete sich in Altona ein Komitee zur Erbauung der direkten Altona-Lübecker Bahn. Sie sollte in Eidelstedt von der Kieler Linie abzweigen, das hamburgische Gebiet sorgsam umgehend, über Ochsenzoll-Sülffeld-Oldesloe-Hamberge nach Lübeck führen.

Nach heftigem Widerstand von seiten der Kieler, die in begreiflicher Sorge um den Verkehr ihrer Stadt von dem Plan nichts wissen wollten, und gegen die Verwendung des auch von ihnen gezeichneten Kapitals der Altona-Kieler Gesellschaft für den neuen Bahnbau protestierten, wurde der Bau im August 1850 von der Generalversammlung genehmigt. Die damals die Schicksale der Herzogtümer lenkende Statthalterschaft war nicht gerade einer Bewilligung abgeneigt, aber eine starke Skepsis herrschte doch vor. Denn man sah diese Dinge doch nicht mehr so ausschließlich unter dem Gesichtspunkte der Protektionspolitik, sondern wertete die Stellung Hamburgs zu Holstein richtiger. Man fragte sich, „was es denn für einen Zweck hätte, wenn die von Lübeck kommenden Güter in Altona ausgeladen und sofort nach Hamburg weitertransportiert würden?“ Dieser Transport würde wahrscheinlich teurer, keinesfalls aber billiger werden als der über Büchen, auf jeden Fall aber unpraktischer und zeitaufwändiger, und das letztere werde für die Entschlüsse der Hamburger und Lübecker Kaufmannschaft entscheidend sein.

Das Ende der Statthalterschaft, die Zeit der sogenannten Zivilverwaltung und endlich die Wiederkehr der dänischen Herrschaft stellten die Behörden der Herzogtümer sowie auch die in Kopenhagen vor so zahlreiche und schwerwiegende Aufgaben, daß man darüber die Altona-Lübecker Bahn vergaß. Als dann schließlich 1857 die direkte Hamburg-Lübecker Bahn über Wandsbek genehmigt wurde, hatte das Altonaer Projekt jeglichen Sinn verloren.

Was war geschehen, um den erbitterten Widerstand Kopenhagens endlich zu besiegen? Darauf lautet die Antwort kurz und bündig: Die dänische protektionistische Verkehrspolitik erwies sich als schwerer Fehler und Irrtum!

Als die Altona-Kieler Gesellschaft im Mai 1847 die Lübecker Bahn plante, hieß es in ihrem Bericht: „Der wahre Wert der Altona-Kieler Bahn verliert durch das Inslebentreten der Lübeck-Büchener Bahn mit einem Schlage 3¼ Millionen Mark.“ Man gab also mehr als die Hälfte des Aktienkapitals verloren. Aber nichts von alledem geschah! Altona-Kiel zahlte nach der Inbetriebnahme von Lübeck-Büchen 1852 5 Prozent, 1853 5¼ Prozent, 1854 6⅔ Prozent, 1855 6 Prozent und 1857 gar 7¼ Prozent Dividende, der Verkehr zwischen den beiden Städten betrug 1852 rund 65 Millionen Pfund, 1856 dagegen 105 Millionen, endlich blieb der Aktienkurs durchaus fest, er bewegte sich in den angeführten Jahren zwischen 100 und 107 Prozent.

Die Sache lag eben so, daß der internationale Transitverkehr über Hamburg und Lübeck gar nicht oder doch nur in ganz verschwindendem Maße auf die Strecke Altona-Kiel übergegangen war. Er hatte sich trotz des neuen holsteinischen Schienenweges bis 1851 ruhig der altgewohnten Land- und Wasserstraßen weiterbedient, und wechselte nunmehr auf die neue Lübeck-Büchen-Hamburg-Linie über. Das beweist klipp und klar die amtliche dänische Statistik über den auf den beiden Bahnlängen entrichteten Transit Zoll. Greifen wir einmal die Jahre 1854 und 1856 heraus: Es zahlte an Transit Zoll:

1854: Lübeck-Hamburg 56700, Altona-Kiel 2070 Reichsbanktaler
1856: " " 80900, " " 1770

das ergibt ein Durchschnittsverhältnis von gut 98 zu noch nicht 2 Prozent zugunsten der Strecke Hamburg-Lübeck.

Das also war das niederschmetternde Ergebnis einer 20 Jahre lang rücksichtslos durchgeführten Protektionspolitik! Fürwahr, ein klareres Fiasko war kaum denkbar, und das verhehlte man sich auch in Kopenhagen nicht. Der Sinn der Protektion schien geradezu in sein Gegenteil verkehrt. In Dänemark und Schleswig-Holstein herrschte in jenen Jahrzehnten ein ausgebildetes Schutz Zollsystem zur Förderung der heimischen Produktion, und als solches hat es zweifellos seine guten Dienste getan. Dieser Protektionismus aber sollte nun auf höheren Wunsch in Holstein nicht nur Industrie, sondern auch Handel erzeugen, oder vielmehr den auf der uralten Straße bestehenden auf holsteinische Wege und Orte ablenken. Altona hatte im gesamten Handelsverkehr nach innen wie nach außen die gänzliche Zollfreiheit

vor Ham
stiger gelt
Protektor

Und no
Eine bede
Sundzoll.
dieser nu
ihnen dai
den ents
städten vi

Als nur
der Sundz
hagener
burger Tr
Hansstäd
schleswig-
bestehen l
dänischer:
über die
daß er de
Kopenhag
nunmehr
Lübeck-)
zu ermä
für diese
gegenkom

Am 17.
zwischen
über den
Die Lübe
dieser nei
halb drei
nicht wer
nehmen v
bezeichnet

Innerha
nerech
Rührigkeit
im Geräte
Turnens v
seitigk

Turnens. l
greifende
das Schw
Schlagball.
geheuren
auch dem
vereinen

Beson
samten tu
nötigen Ir
Kunstst
durch fam
konnte. D
Leistungsfi
ebenso da
Hamburger

Beson
treter abe
der Hamb
zeichneten.

In den
Damen, d
Handballsp
verein, de
kamen die
Rührig unt

vor Hamburg voraus, Kiel vor Lübeck einen anscheinend günstiger gelegenen, zweifellos aber besseren Hafen, also konnte die Protektion zugunsten dieser Plätze doch kaum fehlgehen.

Und noch ein letztes nicht unwichtiges Moment spielte mit. Eine bedeutende Einnahme bildete für die dänischen Kassen der Sundzoll. Ihn umging der Lübeck—Hamburger Transit. Wurde dieser nun auf holsteinische Städte abgelenkt, so konnten die ihnen daraus zufließenden Einnahmen wohl als Ausgleich für den entgangenen Sundzoll gelten, der bisher von den Hansestädten verursacht pekuniäre Ausfall war also wettgemacht.

Als nun durch den europäischen Vertrag vom 14. März 1857 der Sundzoll endlich aufgehoben wurde, da entfiel für die Kopenhagener Regierung jeder Grund, den direkten Lübeck—Hamburger Transit noch länger zu hindern, zumal der ja von den Hansestädten nunmehr als zu Recht bestehend anerkannte schleswig-holsteinische Transitzoll von 5 Schilling auf 100 Pfund bestehen blieb. Man hatte also jetzt gerade im Gegenteil zu früher dänischerseits nur ein Interesse daran, diesen Nordostsee-Transit über die Hansestädte zu fördern, zumal einwandfrei feststand, daß er dem übrigen Lande keinen Schaden tat. Ja, man war in Kopenhagen so einsichtsvoll, jenen Transitzoll gelegentlich der nunmehr beginnenden Verhandlungen über die direkte Bahn Lübeck—Hamburg auf nur einen Schilling, also auf ein Fünftel, zu ermäßigen, ohne Ausfälle zu befürchten. Die Entwicklung hat dieses im ureigensten Interesse Dänemarks betätigte Entgegenkommen glänzend gerechtfertigt.

Am 17. Juni 1858 erfolgte der Abschluß eines Staatsvertrages zwischen Dänemark und den Hansestädten Lübeck und Hamburg über den Bau einer direkten Eisenbahn zwischen diesen Städten. Die Lübeck-Büchener Gesellschaft übernahm Bau und Betrieb dieser neuen Linie. Das erforderliche Aktienkapital kam innerhalb drei Tagen zusammen, denn der lübeckische Staat zeichnete nicht weniger als 28 145 von 30 790 Aktien, das neue Unternehmen wurde also nicht zu Unrecht als lübeckische Staatsbahn bezeichnet. Als dann am 1. August 1865 die Eröffnung dieses so

heiß umstrittenen Schienenweges erfolgte, da war die dänische Herrschaft in Holstein auf Nimmerwiedersehen verschwunden.

Aus den gleichen oben erwähnten Gründen sträubte sich die Kopenhagener Regierung seit 1856 auch nicht mehr gegen die geplante Hamburg—Altonaer Verbindungsbahn. 1858 wurde diese nivelliert; da man aber über die Linienführung besonders auf hamburgischem Gebiet zu keinem endgültigen Entschluß gelangen konnte, die Entscheidung deshalb erst am 22. Juni 1864 fiel, konnte der Bau erst im Sommer 1865 vollendet werden. Am 16. Juni 1866 wurde der Betrieb eröffnet auf der Linie, die bis zu den großen Umgestaltungen der Hamburg-Altonaer Eisenbahnanlagen zwischen 1895 und 1906 benutzt worden ist.

Die dänische protektionistische Verkehrspolitik war seit etwa 1856 tatsächlich erledigt, die Ereignisse von 1864 machten ihre Wiederkehr in gleicher oder abgewandelter Form für immer unmöglich. Jedoch waren damit die Zeiten der Unzulänglichkeiten in bezug auf den Eisenbahnverkehr für die Hansestädte an Elbe und Trave keineswegs völlig vorbei. Es blieb der Epoche der preussischen Staatsbahnen, die in Schleswig-Holstein vor allem mit dem Jahre 1883 einsetzte, vorbehalten, jene Politik der Umgehung und Ausschaltung der Hansestädte, wenn auch in anderer und abgemilderter Form, offensichtlich und nicht ohne Schaden für die Betroffenen, fortzusetzen.

Bei der Abfassung des vorliegenden Aufsatzes wurden außer den einschlägigen Akten der betreffenden Archive, besonders der Staatsarchive zu Hamburg und Lübeck, sowie des Stadtarchivs zu Altona, die zahlreichen zeitgenössischen amtlichen und privaten Denk- und Propagandaschriften, wie auch die Jahresberichte und Gutachten der beteiligten Gesellschaften benutzt. Manche Anregung wurde geschöpft aus der Dissertation von Otto H e d r i c h : Die Entwicklung des schleswig-holsteinischen Eisenbahnwesens, Kiel 1915.

Das Turnen im Jahre 1926

Innerhalb der Hamburger Vereine der Deutschen Turnerschaft herrschte im Jahre 1926 eine besonders starke Rührigkeit. Die Zahl der turnerischen Veranstaltungen, sowohl im Geräteturnen, als auch auf dem Gebiete des volkstümlichen Turnens war außerordentlich groß und zeigte so recht die Vielseitigkeit und Leistungsfähigkeit des Jahnschen Turnens. Besonders hervorzuheben ist das immer mehr um sich greifende Volksturnen (Laufen, Springen, Werfen), ebenso das Schwimmen, aber auch die Turnspiele Faustball, Schlagball, Handball, sowie das Fußballspiel haben einen ungeheuren Umfang angenommen. So brachte das Jahr 1926 also auch dem deutschen Turnen und damit den Hamburger Turnvereinen einen unverkennbaren Aufschwung.

Besondere Höhepunkte des Jahres 1926, die der gesamten turnerischen Arbeit Ziel und Richtung, aber auch den nötigen Impuls gaben, waren der Städtewettkampf im Kunstturnen in Leipzig, den die Hamburger Mannschaft durch famose Leistungen gegen Leipzig und Berlin gewinnen konnte. Das Gauturnfest in Ahrensburg zeigte die hohe Leistungsfähigkeit der Hamburger Turner im besten Lichte, ebenso das Kreisfrauenturnen in Preetz, bei dem die Hamburger Vereine glänzend abschnitten.

Besonders erfolgreich waren die Hamburger Vertreter aber im volkstümlichen Turnen, wobei sich besonders der Hamburger Turnerbund 1862 und Turnerschaft 1816 auszeichneten.

In den Spielen waren es namentlich Barmbeck-Uhlenhorst Damen, die sich auch die Deutsche Turner-Meisterschaft im Handballspiel holten und im Faustball der Rotenburgsorter Turnverein, der sich ebenfalls diesen Titel sicherte. Im Fußball kamen die R. T. V. er bis zur Schlußrunde, wo sie knapp gegen Fürth unterlagen.

Also für Hamburgs Turnwesen überall erfreuliche Feststellungen, die den Ruf als Turnerstadt befestigten.

Das Jahr begann mit der Teilnahme Hamburger Turner am Turnerhallenfest in Berlin am 17. Januar, bei dem die Teilnehmer des Hamburger Turnerbund 1862 und von der Turnerschaft 1816 mit einigen guten Plätzen in den Wettbewerben abschnitten. Am gleichen Tage fand das Turnfest der Hochschulen Greifswald-Hamburg-Kiel-Rostock statt, bei dem die Universität Hamburg den volkstümlichen Fünfkampf mit 388 Punkten vor Greifswald gewann. Den Einzel-Fünf- und Zehnkampf holte sich Dr. Isberg (ATV. Hegelingen, Hamburg). Im Geräte-Fünfkampf wurde Hamburg hinter Kiel Zweiter vor Greifswald.

Am 21. Februar endete der Vereins-Schwimmwettkampf Hamburger Turnerschaft 1816 und Rotenburgsorter Turnverein unentschieden mit 37.37 Punkten. Den Vereins-Gerätewettkampf am gleichen Tage in Braunschweig gewann die Hamburger Turnerschaft 1816 mit 540 Punkten vor MTV. Braunschweig und TB. Berlin.

Der Gauturntag des Hamburgischen Turngauen am 7. März wählte Rektor Pfeifer erneut als Gauvertreter. Der Gau zählte 40 Vereine und 13 470 Mitglieder. In Lübeck gewann zugleich der St. Pauli Turnverein den Senatspreis im Geräte-Kunstturnen zum zweitenmal mit 949 Punkten, Turnerschaft 1816 erreichte 946 und Turnerbund Eilbeck 866 Punkte.

Die Waldlaufmeisterschaft des Hamburger Gauen in Bergedorf gewann am 14. März Pielh (Reinbek), den Mannschaftslauf die Turnerschaft des Bildungsvereins von 1845.

In Bergedorf fanden auch am 21. März die Kreismeisterschaften des Kreises Norden statt. Die Waldlaufmeisterschaft über 7,5 Kilometer holte sich wiederum Piel (Rein-