

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 Schleswigs aufhorchen lassen. Der Gedanke einer Nordostseebahn quer durch Schleswig, bzw. Holstein nahm die Köpfe gefangen. Nie ganz begrabene Hoffnungen der Herzogtümer, von ihren Herrschern geleitet 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 ausgeübt 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  
bzw.  
später  
Streck  
erst n  
bald h  
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