Altona und Kiel sahen in einer direkten Chaussee zwischen diesen beiden Städten ein vorzügliches Mittel, Hamburg und noch mehr Lübeck mattzusetzen, 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 26 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 entsetzlichen 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 sehnlichst erhoffte Ablenkung des Transitverkehrs auf die schöne Altona—Kieler Chaussee sich durchaus nicht einstellen wollte, da nämlich auf diesem neuen Wege ein unverhältnißmäßig 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 notgedrungen 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 übereinkamen, 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 altem 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 angerufen, 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 Transitzolles 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 unverbindlichen Zusagen nicht gespart hatte. Man sollte in Hamburg wie in Lübeck rasch grausam enttäuscht werden.

III.

Angesichts der soeben geschilderten Verhältnisse kann 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 holsteinischem Gebiete verschloß.

Das im Sommer 1835 erschienene ausführliche Werk Müllers „Über die intendierte Hamburg-Altona und Lübecker Eisenbahn", änderte nichts an dieser verkehrsfeindlichen 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. Jngenieur Giles durfte zwar in einer Audienz dem Könige Friedrich VI. seine Pläne vortragen, auch Eingaben aus dem Holsteinischen wiesen 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.