

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 übermüthige 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 Hansesstadt. 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, gleichzeitig 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 rief der Bal folg be Den B Kieler schalt werdet, hoffe j Viehaus Aktien

Die z vom s Kopenh solange gerichte städ-un tümern nach E besprocl wegeins) 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 nicht. Bald c Bemühu Regierun burgs arl Man tat Hamburg Bahu fü Gebiet z dieser V nach wie mußten.