

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 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 abzuwendenden 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 jütisch-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 Repressalien, 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 schwererrungenen 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-Sülfeld-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 Statthaltertschaft 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 zeitraubender; und das letztere werde für die Entschlüsse der Hamburger und Lübecker Kaufmannschaft entscheidend sein.

Das Ende der Statthaltertschaft, 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 5½ 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 Bahnlinien 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 gele-
Protektion

Und no-
Eine bede-
Sundzoll.
dieser nu-
innen dai-
den entgs-
städten vi-

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

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

Innerha-
nersch-
Rührkeit
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-
Hamburg

Beson-
treter abe-
der Hamb-
zeichneten.

In den
Damen, d-
Handballsp-
verein, de-
kamen die
Führer unte-