

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 verursachte 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 Unzuverlässigkeiten 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 Hedrich: 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. 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 Turngaues 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 Gaues in Bergedorf gewann am 14. März Piehl (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-