Zeitschrift

des

Vereins für Lübeckische Geschichte

und

Alterthumskunde.

Band 5.

Mit zwei Tafeln Abbildungen.

Lübeck.

Edmund Schmersahl.

1888.

Digitized by Google

Sec 38. 1

HARVARD COLLEGE LIBRARY
DEC 18 1906
HOHENZOLLERN COLLECTION
GIFT OF A. C. [illegible]

Digitized by Google

Inhalt.

Seite

I. Ueber die Lage von Alt-Lübeck. Von Senator Dr. W. Brehmer 1

II. Die Geschützausrüstung der Stadt Lübeck im Jahre 1526. Von Demselben 14

III. Die Entstehung und Entwickelung der Eisenbahnverbindungen Lübecks. Von Staatsarchivar Dr. Wehrmann 26

IV. Beiträge zu einer Baugeschichte Lübecks. Von Senator Dr. W. Brehmer.

1. Die Gründung und der Ausbau der Stadt . . 117
2. Die großen Feuersbrünste 144

V. Schilderungen Lübecks in älteren Reisebeschreibungen. Von Dr. Ad. Hach. (Fortsetzung.) 157

VI. Kleine Mittheilungen. Von Staatsarchivar Dr. Wehrmann.

1. Auszüge aus dem ältesten Memorialbuche der Marienkirche. 1448—1529 160
2. Zwei Briefe in persönlichen Angelegenheiten . . 165
3. Nachtrag zu dem Aufsatz über den Rathsweinkeller 166

VII. Die Organisten an der St. Marienkirche und die Abendmusiken zu Lübeck. Von C. Stiehl 167

VIII. Die Lübecker Familie Pal und einer ihrer Vertreter in Reval. Von Prof. Dr. W. Stieda in Rostock . . 204

IX. Beiträge zu einer Baugeschichte Lübecks. Von Senator Dr. W. Brehmer. (Fortsetzung.)

3. Die Straßen, deren Namen, Pflasterung, Reinigung und Beleuchtung, sowie die Versorgung der Stadt mit Wasser 225

Digitized by Google

Seite

X. Das Kelterbild an der Mauer des Heil. Geist-Hospitals in Lübeck. Von Dr. Th. Hach. Mit zwei Tafeln Abbildungen 283

XI. Beiträge zur Lübeckischen Geschichte. Von Senator Dr. W. Brehmer. 9 und 10 287

XII. Nachtrag zu dem Aufsatze „Die Lübecker Familie Pal und einer ihrer Vertreter in Reval." Von Prof. Dr. W. Stieda in Rostock 292

XIII. Das Lübeckische Patriziat. Von Staatsarchivar Dr. Wehrmann 293

XIV. Verzeichniß der Mitglieder der Zirkelkompagnie nebst Angaben über ihre persönlichen Verhältnisse. Von Senator Dr. W. Brehmer 393

XV. Aeltere Aufzeichnungen über das Gerichtsverfahren in Lübeck. Von Dr. med. F. Crull in Wismar . . . 455

XVI. Das Haus des Deutschen Ordens in Lübeck. Von Staatsarchivar Dr. Wehrmann 461

Digitized by Google

III.

Die Entstehung und Entwickelung der Eisenbahnverbindungen Lübecks.

Von Staatsarchivar Dr. Wehrmann.

Tantae molis erat Romanam condere gentem.
Virg. Aen. I, 33.

Der Plan, eine Eisenbahn zwischen Lübeck und Hamburg zu erbauen, wurde zuerst 1834, als in Deutschland noch keine Eisenbahn bestand, auch nur eine, von Nürnberg nach Fürth, ernstlich projectirt wurde, in England gefaßt. Die Ingenieure Lindley und Giles wurden von einigen Capitalisten beauftragt, die nöthigen Vermessungen vorzunehmen, und berechneten die Entfernung auf 37 englische Meilen, die Kosten auf 280,000 £.; den dermaligen Verkehr schätzten sie auf 72,000 tons oder 1,612,800 Ctr. Güter und 20,000 Reisende. Indem sie ferner annahmen, daß für den Transport eines Centners Waare ½ sh. engl. (= etwa 50 ₰), für den Transport eines Reisenden 8 sh. (= 8 ℳ) zu bezahlen sei, rechneten sie auf eine jährliche Einnahme von 44,000 £., zogen davon 34—36 pCt. für Zinsen und Verwaltungskosten ab und kamen so auf einen jährlichen Ueberschuß von 28,000 £. oder 10 pCt. vom Anlagecapital. Da aber eine Verdoppelung des Verkehrs als Folge der besseren und rascheren Verbindung wohl zu erwarten war, glaubten die Unternehmer auf 20 pCt. von Anfang an rechnen zu dürfen. Und da sie wohl einsahen, daß die Genehmigung des Königs von Dänemark nicht ohne Gegenleistung zu erlangen sein werde, beabsichtigten sie, den zehnten Theil des Reingewinns an Dänemark abzugeben und die übrigen neun Zehntheile als eine immer noch sehr ansehnliche Dividende unter die Actionaire zu vertheilen. Mochte nun diese Berechnung auch sehr übertrieben sein, so war doch gewiß die Anlage einer Eisenbahn zwischen Hamburg und Lübeck ein vortheil-

Digitized by Google

haftes Unternehmen, nur eine Schwierigkeit stand ihr im Wege, die Nothwendigkeit der Zustimmung der Dänischen Regierung. Wie schwer dieses Hinderniß zu beseitigen sei, konnten ein Paar englische Capitalisten nicht wissen, in Lübeck wußte man es und vor allen wußte es der Senat.

Die Dänische Regierung ging bei ihren Maßregeln in Bezug auf den Verkehr der Hansestädte immer von zwei Gesichtspunkten aus. Sie konnte sich von der engherzigen Ansicht nicht trennen, daß jede Beförderung des Wohls der beiden Städte eine Benachtheiligung Holsteins, insbesondere der Städte Altona und Kiel, in sich schließe, und sie konnte die Besorgniß nicht aus dem Auge lassen, daß jede Vermehrung des Waarentransportes zwischen Hamburg und Lübeck eine Verringerung der Einnahmen aus dem Sundzoll zur Folge haben werde, welche die Dänischen Finanzen nicht würden ertragen können. Aus diesem Grunde blieb die alte, damals fast ausschließlich benutzte Landstraße über Schönberg in einem gänzlich verwahrloseten Zustande, halb Steindamm, halb Sandweg, aber der eine so schlecht wie der andere. Nachdem endlich die Senate von Lübeck und Hamburg beschlossen hatten, den in ihrem Gebiete belegenen Theil des Weges in eine Chaussee zu verwandeln, auch die Ausführung dieses Beschlusses nahezu vollendet war, richteten sie an die Dänische Regierung das Gesuch, den übrigen Theil des Weges ebenfalls zu chaussiren. Das geschah durch eine Note des Hanseatischen Ministerresidenten Pauli in Kopenhagen vom 8. December 1830. Darauf erfolgte am 22. März 1831 die Resolution: wenn die Dänische Regierung eine Chaussee erbauen wolle, deren Endpunkte Lübeck und Hamburg seien, so werde sie nicht eine Richtung wählen, bei der kein irgend bedeutender Ort berührt werde, sondern die Richtung über Oldesloe, Elmenhorst und Wandsbeck, aber auch das werde nur geschehen, wenn zuvor die Altona-Kieler Chaussee vollendet sei, wenn alsdann nicht dringendere und den Herzogthümern nützlichere Bauten vorzunehmen seien, und wenn der Bau ausgeführt werden könne, ohne den Unterthanen desfalls neue Lasten aufzulegen. Nun war im Jahre 1830 die neue St. Petersburg-Lübecker Dampfschiffahrtsgesellschaft gegründet, zu deren Actionairen der Kaiser von Rußland selbst gehörte. Viele vornehme Russen passirten den Weg, und die bittersten Klagen

Digitized by Google

wurden laut. Es konnte daher, anscheinend ohne alle Betheiligung des Senates geschehen, daß Herr E. G. Kulenkamp als Lübeckisches Directionsmitglied der Gesellschaft nach Petersburg ging und dort durch geeignete Rücksprachen und Vorstellungen bewirkte, daß die Schritte des gleichzeitig zu abermaligen Vorstellungen nach Kopenhagen gesandten Senator Grabau von dem russischen Gesandten nachdrücklich unterstützt wurden. Andere Regierungen, namentlich die Französische, die viele Couriere über Lübeck nach Petersburg schickte, schlossen sich der russischen an. So erfolgte denn am 19. October 1832 eine abermalige Resolution: der König habe die Anlage einer Chaussee über Oldesloe befohlen, zugleich mit der ausdrücklichen Weisung, alles zur vorbereitenden Ausführung des Befehls Erforderliche nach Möglichkeit zu beschleunigen, und dabei den Zustand des gleichfalls zur Benutzung verbleibenden Landweges nicht zu vernachlässigen.

Es war noch Nichts zur Ausführung des Befehls geschehen, als der Senat 1834 von dem Plane einiger Engländer durch den Bericht des Hanseatischen Agenten in London, Colquhoun, die erste Kunde erhielt. Welche Stellung die Dänische Regierung zu dem neuen Project einnehmen würde, war leicht zu ermessen. Leider war ihr gleich von Anfang an Anlaß zu einer begründeten Beschwerde gegeben. Die englischen Ingenieure hatten alle Vermessungen heimlich vorgenommen, ohne die Erlaubniß der Regierung vorher nachgesucht und erhalten zu haben. Es war der Regierung nicht zu verargen, wenn sie, zumal da Herr Colquhoun bei den Schritten in London sich ganz offen betheiligt hatte, annahm, daß der Senat an solcher Heimlichkeit Theil habe, und es war sehr zu besorgen, daß sie darin einen willkommenen Vorwand erblicken würde, auch den zugesagten Chausseebau nicht zur Ausführung zu bringen. Der Senat sah sich daher genöthigt, Herrn Colquhoun anzuweisen, daß er in seiner amtlichen Eigenschaft an der weiteren Bearbeitung des Planes nicht Antheil nehmen, auch in ein gebildetes oder zu bildendes Comité vorläufig nicht eintreten dürfe, und in Kopenhagen durch den Ministerresidenten eine Erklärung über den Sachverhalt abzugeben, welcher, wie es scheint, willig Glauben geschenkt wurde.

Indessen nahmen die englischen Unternehmer, um die Dänische

Digitized by Google

Regierung geneigter zu machen, Altona in ihren Plan auf. Der Ingenieur Giles ging im August 1834 nach Kopenhagen und schöpfte aus der Zusage, die er dort erhielt, daß seine Pläne geprüft werden sollten, Hoffnung für die Ausführbarkeit der Bahn. Eine bedeutende Anzahl von Handlungshäusern in Altona, Hamburg und Lübeck und von Gutsbesitzern in Holstein erklärten schriftlich, daß sie bereit seien, das Unternehmen zu unterstützen. Dennoch ruhte die Sache nun fast ein Jahr. Erst im Juli 1835 bildete sich in London ein förmliches Comité, welches einen Prospectus erließ und auf Grund desselben zur Actienzeichnung aufforderte. Hiernach sollten 15,000 Actien, jede zu 20 £., zur Hälfte in England und zur Hälfte auf dem Continente, gezeichnet werden. Dabei wurde festgesetzt, daß bis zur definitiven Constituirung der Gesellschaft Generalversammlungen der Actionaire in London sollten gehalten werden, jedoch mit der Befugniß für auswärtige Actionaire, durch einen Bevollmächtigten sich vertreten zu lassen und zu stimmen, daß ferner die Versammlungen der Direction während der nächsten zehn Jahre in London stattfinden sollten. Eine andere Bestimmung ging dahin, daß bei Unterzeichnung der Actien ein baarer Einschuß von 2½ pCt., also 10 sh. für jede Actie, geleistet werden solle, und zwar, wie recht tactlos hinzugefügt war, nicht zum Ersatz schon gemachter Ausgaben, z. B. für das Nivellement, sondern für Maßregeln um die Einwilligung des Königs von Dänemark zu erlangen, und für andere unerläßliche Kosten. Zur Unterhaltung einer beständigen Verbindung mit den auswärtigen Actionairen bestellte die Direction einen Generalagenten für den Continent, dem sie ein bestimmtes Salair und Vergütung seiner baaren Auslagen versprach. Dieser veröffentlichte gleich darauf eine umfangreiche Druckschrift über die Bahn, in welcher er von dem ursprünglichen Plane noch weiter abwich, als schon in dem Prospectus geschehen war, indem er eine Bahn von Altona nach Lübeck mit einer Abzweigung nach Hamburg vorschlug. Er widmete das Buch dem Könige von Dänemark, ohne es ihm direct zu übersenden, doch ist es in des Königs Hände gekommen und überhaupt in Kopenhagen von denjenigen, welche über die Sache zu entscheiden hatten, gelesen worden. Da es aber wesentlich darauf hinausging, darzustellen, wie viel rascher, sicherer und wohlfeiler für den Waarenzug dieser Landweg

Digitized by Google

sein würde, als der Seeweg durch den Sund, mußte es nothwendig in Kopenhagen das Gegentheil von Dem bewirken, was der Verfasser wollte. Und diese Wirkung konnte dadurch nicht aufgehoben werden, daß der Verfasser sich bemühte, darzulegen, der Kanal- und Sundzoll werde keine große Einbuße erleiden — er berechnete sie auf jährlich 66,873 Mark —, auch dadurch nicht, daß er an einer Stelle äußerte, die Dänische Regierung würde, wenn sie die Bahn nicht bewillige, sogar hinter der des Pascha von Aegypten zurückstehen, und endlich auch dadurch nicht, daß schließlich die, wenn gleich an sich richtige, Ansicht aufgestellt wurde, noch habe Dänemark es in seiner Hand, die Bahn unter vortheilhaften Bedingungen zu bewilligen, es werde aber eine Zeit kommen, wo es sich genöthigt sehen werde, sie ohne alles Aequivalent zu gestatten. Das glaubte damals in Kopenhagen kein Mensch, wohl aber kam man nun auf den Gedanken, Eisenbahnen in Holstein ohne Hamburg und Lübeck anzulegen. Ein bestimmter Plan lag sehr bald vor, und zwar ebenfalls von einer englischen Gesellschaft ausgehend, nemlich der Plan einer Eisenbahn von Altona nach Neustadt. In Folge dieses Planes setzte der König eine Eisenbahn-Commission ein, welcher zunächst die ganz allgemeine Aufgabe gestellt war, sich über die zweckmäßigsten Endpunkte einer Eisenbahnverbindung zwischen der Nordsee und Ostsee gutachtlich zu äußern. Die Commission war aus vorurtheilsfrei denkenden Männern zusammengesetzt, und man wollte hier die Hoffnung noch nicht aufgeben, daß sie Lübeck mit berücksichtigen werde. Daher war es dem Senate ganz erwünscht, daß eine Privatgesellschaft für den Bau einer Bahn auf Lübeck bestand. Viele vorbereitende Schritte konnten ganz gut von ihr gethan werden und sparten der hiesigen Staatskasse Ausgaben, die vielleicht zwecklos gemacht würden. Auch konnte es nützlich sein, daß englische Kapitalisten an der Spitze der Gesellschaft standen, denn wo englische Interessen im Spiele waren, fehlte die Unterstützung der Englischen Regierung nicht leicht. Nur war es unerläßlich, daß die Gesellschaft eine zweckmäßige Organisation hatte, insbesondere mußte neben dem Comité oder der Direction in London ein mit gleichen Befugnissen ausgestattetes Comité auf dem Continent, am liebsten in Lübeck, bestehen, mit welchem man sich ohne Schwierigkeit besprechen und verständigen konnte. Der

Digitized by Google

Mangel eines solchen Comité's konnte durch die beständige Anwesenheit eines gänzlich unselbständigen Generalagenten niemals ersetzt werden, ganz abgesehen davon, daß man zu diesem Agenten selbst, seiner Persönlichkeit wegen, kein Vertrauen hatte. Der Senat beschloß daher, Jemanden im Vertrauen nach London zu senden, um die dortige Direction aufzuklären und wählte dazu Herrn Kulenkamp, der der Sprache vollkommen mächtig war und bereits eine Mission nach Petersburg mit vollständigem Erfolg ausgeführt hatte. Er hätte es gerne gesehen, wenn der Senat von Hamburg sich dem Schritte angeschlossen hätte, aber bei diesem hatte das englische Comité durch sein von Anfang an unzweckmäßiges Verfahren alles Vertrauen verloren, und er war überdies der Ansicht, daß für den Augenblick gar keine Aussicht auf die Genehmigung des Königs von Dänemark vorhanden sei; sobald aber diese gegeben werde, könne man englisches Kapital ganz entbehren, in Deutschland würden die Mittel für eine Bahn zwischen Hamburg und Lübeck leicht zusammenzubringen sein. In England hatte die Actienzeichnung bis dahin geringe Fortschritte gemacht, von den 7500 Actien, die genommen werden sollten, waren 1500 untergebracht. Ob dies in dem auch dort mangelnden Vertrauen zu der Leitung der Sache seinen Grund hatte, oder in dem Umstand, daß die Genehmigung des Königs von Dänemark fehlte, das ganze Project daher noch in der Luft stand, muß dahingestellt bleiben. Das Comité behauptete das Letztere. Um dem Comité einen Beweis des Entgegenkommens zu geben, wurde Herrn Kulenkamp die Ermächtigung ertheilt, sich erforderlichen Falls zur Zeichnung von 1000 Actien zu erbieten. Und da der Senat sich bisher noch nicht in Einvernehmen mit der Bürgerschaft über die ganze Angelegenheit gesetzt hatte — die Bildung einer Geheim-Commission und Verhandlung mit derselben erfolgte gleich darauf —, verpflichteten sämmtliche einzelne Mitglieder des Senates sich für eine gewisse Anzahl von Actien, deren Gesammtzahl 1000 ausmachte. In der Mitte des Januar 1836 reiste Herr Kulenkamp nach London ab, eine Reise, die damals über Hannover, Köln, Brüssel, Ostende und Dover noch zehn Tage dauerte. Sie hatte nicht den gewünschten Erfolg. Umsonst wurde dem englischen Comité von Herrn Kulenkamp in Gemeinschaft mit Herrn Colquhoun, der nun offen in der Sache handelte und später

Digitized by Google

mit Genehmigung des Senates als Mitglied in das Comité eintrat, um die Interessen der Continental-Actionaire zu vertreten — umsonst wurde an dem Beispiel der St. Petersburg-Lübecker Dampfschiffahrtsgesellschaft anschaulich gemacht, daß ganz wohl eine Direction aus zwei an entfernten Orten wohnenden, gleichberechtigten Abtheilungen bestehen und doch einheitlich handeln könne. Das englische Comité ging von der Ansicht nicht ab, daß es allein die Direction, und daß der Sitz der Direction in London bleiben müsse. Dort sollten alle Einzahlungen geschehen, dort die Contracte geschlossen, die Dividenden bestimmt und bezahlt werden. Nur so viel wurde zugestanden, daß auch in Lübeck ein Comité bestehen möge, welches die Berechtigung habe, selbständig zu handeln, jedoch nur innerhalb der Befugnisse, welche die Londoner Direction ihm übertragen werde. Es war dem Comité unangenehm, daß Herr Kulenkamp, nachdem diese Erklärung bestimmt gegeben war, seiner Instruction gemäß abreiste, weil es wohl einsah, daß es ohne die Unterstützung des Senates seinen Zweck nicht erreichen könne, und es sandte im Mai seinerseits einen Delegirten, Herrn W. Adams Smith, nach Lübeck, um aus hiesigen Kaufleuten ein Comité zu bilden und die Versicherung zu geben, daß die Londoner Direction diesem Comité immer alle diejenigen Befugnisse ertheilen würde, welche zum Besten der Sache erforderlich sein möchten. Aber einer so allgemeinen Versicherung war kein Werth beizulegen. Es wurde schon unangenehm empfunden und war offenbar eine Erschwerung des Geschäftsverkehrs, daß es zu allen Verhandlungen eines Dolmetschers bedurfte. Indessen war das nur eine untergeordnete Rücksicht. Die Hauptsache war, daß der Londoner Direction die Leitung der ganzen Angelegenheit nicht überlassen werden durfte, weil sie die dazu erforderliche Sachkenntniß weder besaß noch auch nur besitzen konnte. Die Rücksichten, welche aus dem Verhältniß Holsteins zu Dänemark und Lübecks zu Holstein und zu Dänemark hervorgingen, waren ihr zwar einigermaßen, aber nur sehr unvollständig bekannt geworden. Insbesondere wußte sie die Zollverhältnisse nicht zu beurtheilen. Die Dänische Regierung ging eben mit dem Plan um, ihren finanziellen Verlegenheiten durch eine Umgestaltung ihres Zollwesens abzuhelfen, die verschiedenen Theile der Monarchie, mit Ausnahme Lauenburgs, zu einem Zollverbande zu vereinigen, den

Digitized by Google

Eingangszoll zu erhöhen und einen Transitzoll einzuführen. Lübeck war durch diesen Plan mit schweren Nachtheilen bedroht, überdies widersprach die Einführung eines Durchgangszolles uralten, vielmals bestätigten und bis dahin immer geachteten Rechten. Das Londoner Comité aber war ganz bereit, zur Erreichung seines Zweckes der Dänischen Regierung die Erhebung einer Abgabe auf der Bahn zu gestatten, ihr also dasjenige anzubieten und entgegenzubringen, was Lübeck mit äußerster Anstrengung abzuwehren sich bemühte. Es war klar, daß man von einem Londoner Comité die gehörige Wahrung wesentlicher hiesiger Interessen nicht erwarten, ihm daher die alleinige Leitung der Bahnangelegenheit nicht überlassen durfte. Wollte es ein gleichberechtigtes Lübecker Comité nicht neben sich dulden, so blieb nichts übrig, als sich von ihm loszusagen und einen eignen Weg zu gehen. Auch mit dem hiesigen Comité konnte ein offener und vertrauensvoller Verkehr nicht stattfinden. Zwar wurden auf seinen Wunsch zwei Senatsmitglieder ernannt, um mit ihm zu verhandeln, aber man befand sich immer in einer principiellen Verschiedenheit. Das Comité, seinem Auftraggeber, der Londoner Direction, folgend, hielt es für unbedenklich, die Erhebung eines dänischen Zolls auf der Eisenbahn zuzugestehen, der Senat aber hielt an der Ansicht fest, daß nur eine unbelästigte Eisenbahn nützen könne, und mußte daran so lange festhalten, bis der Transitzoll, abgesehen von allen Eisenbahnen, für jeden Gütertransport durch Holstein eingetreten war. Die englische Gesellschaft hat sich übrigens dessenungeachtet, nachdem alle Actien untergebracht waren, gebildet, die Direction hat den statutenmäßigen Einschuß gefordert, auch theilweise verwandt, einen Erfolg aber nicht erreicht. Eben so wenig aber gelang ein anderer Plan, den man hier, unabhängig von der englischen Gesellschaft und diese ganz bei Seite lassend, schon im Sommer 1836 einzuschlagen versuchte. Es wurde beabsichtigt, eine andere Gesellschaft zu bilden, an deren Spitze das Haus Rothschild und einige andere Bankhäuser von europäischer Bedeutung sich stellen sollten, weil man hoffte, daß deren Einfluß am leichtesten in Kopenhagen etwas vermögen würde. Da diejenigen, welche den Versuch machten, sie zu bilden, gar bald die Ueberzeugung gewannen, daß der Entschluß, eine Eisenbahn zwischen Lübeck und Hamburg nicht zu gestatten, in Kopenhagen fest stehe

Digitized by Google

und nicht zu erschüttern sei, traten sie bald wieder zurück, und damit fiel dieser erste Plan. Indessen behielt der Senat eine Eisenbahnverbindung fortwährend im Auge und richtete, da er die Sachlage richtig auffaßte, schon damals sein Augenmerk auch auf andere Möglichkeiten. Es wurde schon daran gedacht, eine Verbindung durch Lauenburg mit Hannover zu erreichen, und ferner der Plan bedacht, eine Verbindung durch Mecklenburgisches Gebiet über Wittenburg nach Boitzenburg herzustellen. In beiden Beziehungen wurden Verbindungen angeknüpft und vorbereitende Schritte gethan. Die Direction in London wandte sich 1837 noch einmal in einer englisch geschriebenen Eingabe an den Senat, und gleichzeitig an den König von Dänemark, mit der ganz allgemeinen Bitte, ihre Bestrebungen zu fördern und zu unterstützen. Von dem Senate wurde erwiedert, er sei dazu bereit, müsse aber bestimmte Anträge und Wünsche erwarten, worin die Unterstützung bestehen solle. Von dem König von Dänemark scheint gar keine Erwiederung gegeben zu sein, sondern die Direction durch eine abermalige Sendung nach Kopenhagen — für welche in der Schlußrechnung 402 £. berechnet waren — sich überzeugt zu haben, daß sie in Kopenhagen unüberwindliche Hindernisse finden würde. Sie veranstaltete daher 1839 eine Generalversammlung, in welcher die Gesellschaft sich auflöste. Für die Sache selbst war das kein Nachtheil, eine englische Gesellschaft hätte die Bahn niemals, auch später nicht, zu Stande gebracht. Zwar wurde die Auflösung von manchen hiesigen Actionairen bedauert, welche meinten, die Gesellschaft hätte fortbestehen sollen, schon um die Bildung einer andern Gesellschaft zu erschweren. Aber diese Ansicht war irrig, wie die Erfahrung seitdem dargethan hat, und sich auch aus dem weiteren Verfolg der Darstellung von selbst ergeben wird. Es bedurfte ganz anderer Mittel, als einer Privatgesellschaft möglicher Weise zu Gebote stehen konnten, um die Dänische Regierung zur Nachgiebigkeit zu bewegen, und auch diese Mittel bedurften, um wirksam zu werden, wiederum anderweitiger unterstützender Umstände, die erst später eintraten. Noch 1840, als Lübeck sich genöthigt sah, zwei Verträge mit Dänemark abzuschließen, durch welche altverbriefte Rechte umgestoßen wurden, die Zollfreiheit der Straße nach Hamburg und die Hoheit über die Trave nebst den Schiffahrtsrechten auf derselben, wobei die Dänische Regierung wohl

Digitized by Google

geneigt war, auf andere Wünsche einzugehen, hat der Graf Reventlow, Minister der auswärtigen Angelegenheiten, ganz entschieden erklärt, die Erlaubniß zur Erbauung einer Eisenbahn die in Lübeck ende, werde niemals gegeben werden.

Es waren aber in jener Zeit die Ansichten über die Nützlichkeit der Eisenbahnen noch keineswegs festgestellt, und es ist nicht uninteressant, jetzt, wo über den Segen der Eisenbahnen nirgends mehr ein Zweifel besteht, sich noch einmal auf den damaligen Standpunkt zu stellen. Die conservativen Elemente in der Gesellschaft erblickten in ihnen eine Neuerung, die unübersehbare Veränderungen in vielen Verhältnissen herbeizuführen drohte, und waren ihnen schon aus diesem Grunde abhold. Andere mißbilligten sie wegen des Actienschwindels, der mit vielen Projecten verbunden war. Wieder Andere erschracken über die enormen Capitalien, die sie in Anspruch nehmen, und fürchteten daher, daß Privatgesellschaften, welche sich darauf einließen, sich zu Grunde richten würden, und daß Regierungen, welche einen Bau unternehmen, dem Lande eine bleibende Last auferlegen würden. Ganz erhebliche Ueberschreitungen des ursprünglich berechneten Anlagecapitals, die bei mehreren Eisenbahnbauten, z. B. bei dem Leipzig-Dresdener, vorkamen, gaben dieser Ansicht eine scheinbare Bestätigung. Man ging von der Erfahrung aus, daß selbst eine vielbenutzte Chaussee nur nothdürftig durch das erhobene Chausseegeld verzinst und unterhalten werden könne, und jede bedeutende Reparatur immer eine neue Capitalverwendung erfordere. Angestellte Berechnungen ließen es zweifelhaft erscheinen, ob es möglich sein werde, Güter auf Eisenbahnen wohlfeiler zu transportiren als auf Chausseen, und auf den bloßen Gewinn der vermehrten Schnelligkeit legte man nicht viel Werth. An eine militairische Wichtigkeit der Eisenbahnen wurde nur ganz einzeln gedacht, und von dem Aufschwung des Güter- und Personenverkehrs, den sie zur Folge haben konnten, machte man sich keine Vorstellung. Solchen Ansichten begegnete man noch überall auch bei Regierungen, wenigstens im Norden von Deutschland, und sie sprachen sich sehr deutlich dadurch aus, daß 1836 in Hannover die zweite Kammer der Ständeversammlung, in Mecklenburg der Landtag den Erlaß eines Expropriationsgesetzes, diese unerläßliche Vorbedingung für alle Eisenbahnunternehmungen, verweigerte.

Digitized by Google

Bei dieser Lage der Dinge konnte man sich in Lübeck wenigstens vorläufig und einigermaßen beruhigen, als sich die Gewißheit herausstellte, daß die Dänische Regierung eine Eisenbahn zwischen den beiden Hansestädten nicht zugeben wolle; hatten die concurrirenden Häfen keine Eisenbahnverbindung, so konnte auch Lübeck sie entbehren, ohne dadurch ihnen gegenüber in eine nachtheilige Stellung zu gerathen. Die Verbindung mit Hamburg wurde durch die Vollendung der Chaussee im Jahre 1838 wesentlich erleichtert. Man erbaute auch auf dem hiesigen Gebiete Chausseen und beförderte die Erbauung der Chausseen nach Wismar und Schwerin durch beträchtliche Geldunterstützungen.

In wenigen Jahren änderten sich indessen die Ansichten. Der wohlthätige und große Einfluß der Eisenbahnen trat mehr und mehr hervor, damit wuchs die Neigung, sie zu erbauen, und es fanden sich die Mittel. Als zuerst von einer Altona-Kieler Bahn ernstlich die Rede war, war man an vielen Orten und auch hier sehr zweifelhaft, ob es gelingen würde, für die 18,300 Actien, welche der Prospectus forderte, Nehmer zu finden, und es hatte auch einige Schwierigkeit, aber sie fanden sich, wenn gleich nicht ohne Unterstützung aus Staats- und Communalvermögen. Die Anlage der Bahn hatte den Vorzug, daß sie in einem und demselben Territorium blieb, daß eine Regierung über alle ihre Verhältnisse bestimmen konnte. Schlimmer stand es in dieser Beziehung mit der Hamburg-Berliner Bahn, die durch vieler Herren Länder ging, deren Wünsche Berücksichtigung forderten. Nach der ersten Zeichnung bildete diese Bahn einen vollständigen Zickzack, der die Anlagekosten in hohem Grade vertheuert und den Verkehr sehr erschwert haben würde. Durch mühsame Verhandlungen gelang es, die Interessen zu vereinigen, und am 8. November 1841 kam ein Vertrag darüber zu Stande. An beide Bahnen schlossen sich andere Projecte, eins einer Bahn von Neumünster über Segeberg und Oldesloe nach Schwarzenbeck, mit einer Abzweigung nach Neustadt, ein anderes von Rostock und Wismar nach Boitzenburg. Je mehr nun die Ueberzeugung Eingang fand, daß Eisenbahnen geeignet seien, dem Handel neue Bahnen zu schaffen, desto mehr trat die früher immer festgehaltene Ansicht zurück, daß man sie nur da mit Vortheil anlegen könne, wo ein bedeutender Verkehr schon bestehe,

Digitized by Google

desto lieber wiegte man sich, so zu sagen, in die Erwartung hinein, es werde durch Anlegung von Eisenbahnen gelingen, den Handel von den gewohnten Bahnen ab und auf die neuen Bahnen, die man ihm öffne, hinzulenken. Da wurde die Lage Lübecks ernst. Es stand in Aussicht, daß die benachbarten Häfen im Osten und Westen, einerseits Rostock und Wismar, andererseits Kiel und Neustadt, Endpunkte von Eisenbahnen sein würden und Lübeck von den Vortheilen derselben ausgeschlossen würde. Das höchst wichtige Speditionsgeschäft, das namentlich im Herbst immer sehr lebhaft war, wenn der Weg durch den Sund durch Stürme gefahrvoll und durch hohe Assecuranzprämien kostbar wurde, fing an, sich nach Stettin als einem vermöge seiner Eisenbahnverbindung bequemeren Hafen hinzuziehen.

Lübeck sah sich in der That in seiner Existenz bedroht. Ohnehin war am 1. Januar 1839 der erhöhte Einfuhrzoll in Holstein und der Transitzoll durch Holstein wirklich eingetreten und lastete schwer auf dem Verkehr mit demjenigen unserer Nachbarstaaten, aus welchem Lübeck von jeher das Meiste bezogen hat, und ebenso auf dem Verkehr mit Hamburg.

Die früheren Bemühungen wurden daher ungesäumt wieder aufgenommen. Man wandte sich nach Hannover und fand dort mehr Geneigtheit als früher für eine Bahn über Büchen und Lauenburg nach Lüneburg. Der Geh. Finanzrath Dommes und der Regierungsrath Hoppenstedt wurden zu Commissarien für weitere Verhandlungen ernannt. Gleiche Bereitwilligkeit zeigten beide Mecklenburgische Regierungen, eine Bahn entweder nach Schwerin oder über Wittenburg nach Boitzenburg zu gestatten und zu befördern. Ein dritter Plan ging unerwarteter Weise von Kiel aus, und zwar von einem der Directoren der Altona-Kieler Eisenbahngesellschaft, der ohne Zweifel in Uebereinstimmung mit der ganzen Direction handelte, nemlich der Plan, eine Bahn von Kiel über Ploen und Eutin nach Lübeck zu bauen, wobei angenommen war, daß sie nach Büchen fortgesetzt werden und dann die kürzeste Verkehrsstraße zwischen Jütland und Schleswig einerseits und dem inneren Deutschland andererseits bilden würde. Für diese Bahn bildete sich am 30. Mai 1844 auf der Grömitzer Mühle ein aus Kielern, Eutinern und Lübeckern bestehendes Comité, welches zunächst um die Nivellements-Concession bei dem Senate, der Oldenburgischen Regierung und der Dänischen Eisenbahn-Com-

Digitized by Google

mission in Kopenhagen nachsuchte. Beide erstere Regierungen gewährten das Gesuch rasch und gern, die dänische Commission aber gab am 12. Juni 1844 den Bescheid ab, sie könne das Gesuch dem Könige zur Genehmigung nicht empfehlen. Auf ein erneuertes, die Zweckmäßigkeit der beabsichtigten Eisenbahnverbindung noch näher darlegendes Gesuch erfolgte am 9. Juli derselbe Bescheid noch einmal. Das Comité ward dadurch nicht entmuthigt, es bat den Senat und den Großherzog von Oldenburg um ihre Verwendung und erhielt von beiden auch auf dieses Gesuch gewierige Zusagen. Der Großherzog säumte nicht, sein Versprechen in Erfüllung zu bringen und die Sache in Kopenhagen bestens zu unterstützen, aber es wurde ihm unter dem 3. Mai 1845 eröffnet, die Commission finde es den Interessen des Landes nicht entsprechend, auf das Gesuch einzugehen, mit dem ferneren Bemerken, daß sie eine Eisenbahn von Neumünster nach Neustadt dem Könige gern zur Genehmigung empfehlen werde. Durch diesen dreimaligen Bescheid und den dem letzten gegebenen Zusatz war die Stellung, welche die Dänische Regierung zu allen Eisenbahnverbindungen mit Lübeck einzunehmen, damals noch entschlossen war, hinlänglich bezeichnet. Ohne ihre Einwilligung aber konnte Lübeck zu einer seinen Interessen gemäßen Verbindung nicht kommen. Eine Bahn nach oder durch Mecklenburg hatte bei dem damaligen Stande des Eisenbahnwesens keinen oder wenigstens keinen den Opfern, welche sie erforderte, entsprechenden Werth. Das erkannte ohne Zweifel die Dänische Regierung sehr wohl. Während sie eine Bahn von Kiel nach Lübeck verweigerte, genehmigte sie das Nivellement einer Linie von Neumünster über Segeberg und Oldesloe nach Schwarzenbeck.

Für Lübeck war derzeit keine Bahn wichtiger, als die nach Büchen. Sie ersetzte eine directe Bahn nach Hamburg, auf welche damals verzichtet werden mußte, zwar nicht, aber sie bewirkte doch eine wesentlich verbesserte und beschleunigte Verbindung mit Hamburg, und sie machte zugleich in ihren zu erwartenden Fortsetzungen nach Lauenburg und über die Elbe nach Lüneburg, und ferner durch ihren Anschluß an die ihrer Vollendung schon entgegengehende Hamburg-Berliner Bahn Lübeck zu dem bequemsten Ostseehafen für den ganzen Westen und Südwesten von Deutschland und Europa. In beiden Beziehungen gab sie die Mittel, der Concurrenz Stettins

Digitized by Google

mit Erfolg entgegenzutreten. Auf diese Bahn wurden daher die Bemühungen Lübecks hauptsächlich gerichtet. Sie lag augenscheinlich im Interesse Lauenburgs, welches auf die Fürsorge der Dänischen Regierung eben so gerechte Ansprüche hatte, als Holstein, und es durfte daher gehofft werden, daß für diese Bahn die Regierung ihre Einwilligung nicht vorenthalten werde. Comités für die Bahn bildeten sich zuerst in Mölln am 5. März 1843, dann hier am 8. und gleich darauf in Lauenburg, und aus diesen einzelnen Comités ein Gesammtcomité, welches unverweilt bei dem Senate und bei der Eisenbahn-Commission in Kopenhagen ein Gesuch um Erlaubniß, das Nivellement vorzunehmen, einreichte. Die Lauenburgische Ritter- und Landschaft unterstützte das Gesuch in Kopenhagen durch eine Eingabe, die Städte Mölln und Lauenburg sandten überdies noch Abgeordnete dahin, die freilich bei dem Präses der Eisenbahn-Commission, Etatsrath Francke, eine ungünstige Aufnahme fanden und die Entscheidung nicht abwarten konnten.

Unter solchen Umständen mußte auch der Senat sich veranlaßt finden, seinerseits Schritte in Kopenhagen zu thun, und das konnte er offenbar nicht angemessener, als wenn er sich unmittelbar und durch einen eigenen Gesandten an den König wandte. Der Syndicus Elder wurde mit dieser Mission beauftragt. Vorher setzte er sich in Verbindung mit der Bürgerschaft, und diese ernannte auf seinen Antrag Deputirte, mit denen Alles, unter Verpflichtung zur Geheimhaltung, besprochen wurde. Ferner schien es zweckmäßig, zuvor die anderweitig schon angeknüpften Verbindungen zu befestigen, um für die Verhandlungen in Kopenhagen noch eine weitere Stütze zu gewinnen. Daher begab sich Syndicus Elder im März und April nach Schwerin und Neustrelitz, und erhielt von beiden Mecklenburgischen Regierungen mündlich und schriftlich die Zusicherung, daß sie die Erbauung einer Bahn nach Schwerin genehmigen, auch die Anwendung des Expropriationsgesetzes auf dieselbe bei dem Landtage beantragen würden. Dann begab er sich in Gemeinschaft mit Senator Brehmer nach Harburg, und dort hatten Conferenzen mit Hannoverschen Commissarien statt, in denen eine zwar nur vorläufige, aber doch feste Vereinbarung wegen Fortsetzung der Büchener Bahn nach Lüneburg getroffen wurde. Die Vereinbarung wurde noch gewissermaßen vervollständigt durch eine Erklärung der Hannoverschen Regierung, daß sie, falls

Digitized by Google

eine Bahn nach Büchen nicht gestattet werde, mit der Mecklenburgischen Regierung in Verhandlung treten werde, um über Lüneburg und Boitzenburg eine Verbindung mit der Ostsee über Lübeck zu erreichen, eine Erklärung, welche dadurch noch mehr Gewicht erhielt, daß in Hannover alle Bahnen von der Regierung selbst gebaut wurden. Da nun noch die lebhaften Wünsche des Lauenburgischen Landes hinzutraten, so lag wohl einiger Grund vor, anzunehmen, daß die Dänische Regierung, selbst wenn sie auf das, was die Interessen des Handels im Allgemeinen erforderten, keine Rücksicht nehmen wollte, in ihrem eignen Interesse Gründe genug finden würde, die Bahn zu gestatten. Syndicus Elder überbrachte dem König ein Schreiben des Senats, in welchem dieser aussprach, daß er einen Anschluß Lübecks an die Hannoverschen Eisenbahnen bei Lüneburg für wünschenswerth halte, und richtete in Kopenhagen in seiner Eigenschaft als Gesandter eine Note an den Grafen Reventlow, in welchem derselbe Wunsch ausgedrückt und näher motivirt, zugleich auch die Hoffnung ausgesprochen wurde, daß die Dänische Regierung ihre Einwilligung dazu geben werde. Auf solche Weise wurden die Verhandlungen eingeleitet. Der König nahm den Syndicus Elder freundlich auf und gab ihm die Versicherung, daß der Wunsch des Senats in sorgfältige Erwägung gezogen werden solle. Weiter konnte er freilich persönlich nichts thun; die Erwägung selbst geschah, so weit die Sache eine inländische war, von der Eisenbahn-Commission, und diese würde, wenn nur von der Bahn nach Büchen die Rede gewesen wäre, allein entschieden haben; da aber auch eine Fortsetzung der Büchener Bahn nach Lüneburg als in der Absicht liegend angegeben war, so war auch das Ministerium der auswärtigen Angelegenheiten dabei betheiligt, und die Entscheidung mußte nun, nach dem in Kopenhagen stattfindenden Geschäftsgange, von dem Staatsrathe, welchem der König selbst präsidirte, wiewohl auf den gutachtlichen Bericht der Eisenbahn-Commission, erfolgen. Der Bericht dieser Commission war demnach immer von überwiegender Bedeutung. Um ihn zu erstatten, forderte sie selbst Gutachten von der Direction der Altona-Kieler Eisenbahngesellschaft, sowie von den Magistraten von Kiel und Altona über die muthmaßlichen Folgen, die eine Lübeck-Büchener Bahn haben würde. Syndicus Elder konnte nicht wohl anders als

Digitized by Google

die Entscheidung abwarten, und seine Stellung dabei war keine angenehme. Er hatte nicht über eine Sache zu verhandeln, sondern nur eine Bitte vorzutragen und konnte darum zur Unterstützung derselben nicht anders wirken, als durch Gespräche mit den einzelnen Mitgliedern der Eisenbahn-Commission und dem Minister der auswärtigen Angelegenheiten. Länger als zwei Monate dauerte es, bis die erforderten Gutachten eingingen, geprüft wurden, und dann nach dem Bericht der Eisenbahn-Commission vom Staatsrath die Entscheidung abgegeben wurde, und diese war eine Fortsetzung des Verfahrens, welches die Dänische Regierung bisher gegen Lübeck beobachtet hatte. Die Eisenbahn-Commission zog in Betracht, daß der Weg von Hamburg über Büchen nach Lübeck mindestens eine Meile kürzer sei, als der Weg von Altona nach Kiel, und kam demnach zu dem Schlusse, daß die Lübeck-Büchener Bahn eine Concurrenzbahn der Altona-Kieler sein und diese wesentlich beeinträchtigen würde. Sie war ferner der Ansicht, daß Lübeck von einer Bahn über Boitzenburg nach Lüneburg keine wesentlichen Vortheile in Hinsicht auf Schnelligkeit und Wohlfeilheit des Transports haben werde, daß dieser Weg auch, ungeachtet der vorliegenden Erklärungen der beiden dabei betheiligten Regierungen, keineswegs als gesichert anzusehen sei. Sie war endlich der Meinung, daß für das Interesse Lauenburgs auch durch eine Bahn von Neumünster werde gesorgt werden. Das Resultat war also eine abschlägige Antwort, und diese wurde dadurch motivirt, daß es aus höheren Staatsrücksichten bedenklich erscheinen müsse, die Eröffnung neuer Handelswege zu gestatten, durch welche dem Verkehr eine den allgemeinen Handelsinteressen des Inlands nachtheilige Richtung würde gegeben werden können. So drückte sich der Minister der auswärtigen Angelegenheiten in einer Note aus, die er am 29. Juli an Syndicus Elder richtete, und beantwortete in ähnlicher Weise Namens des Königs das an denselben gerichtete Schreiben des Senats. In der Antwort, welche die Lauenburgischen Stände auf ihr Fürschreiben erhielten, traten die Ansichten der Dänischen Regierung noch deutlicher hervor. Es heißt darin, durch die Lübeck-Büchener Bahn würde dem Verkehr eine den allgemeinen Interessen des Inlandes nachtheilige Richtung auf die ausländische Stadt Lübeck gegeben werden, und diese auch bei der Erledigung früherer auf die

Digitized by Google

Erbauung einer Eisenbahn von Lübeck nach Hamburg durch das Herzogthum Holstein gerichteten Anträge stattgefundene Erwägung sei es hauptsächlich, durch welche die Eisenbahn-Commission sich ungern genöthigt gesehen habe, sich gegen die Bewilligung des Gesuches zu erklären. Die Besorgniß, daß es der Stadt Lübeck, falls die Erbauung der fraglichen Eisenbahn nicht gestattet werden sollte, unzweifelhaft gelingen werde, die Verbindung mit den Eisenbahnen im Innern von Deutschland mittelst einer, das Lauenburgische Gebiet in unmittelbarer Nähe der Grenze umgehenden Eisenbahn nach Boitzenburg zu erreichen, dürfte nach der gegenwärtigen Sachlage nicht begründet, die Herstellung einer Verbindung Lübecks mit Boitzenburg über Schwerin aber theils wegen des bedeutenden Umweges mit erheblichen Nachtheilen für das Herzogthum Lauenburg nicht verbunden, theils durch die Bewilligung des fraglichen Gesuches nicht zu verhindern sein.

Die Entscheidung der Dänischen Regierung machte hier einen sehr niederschlagenden Eindruck und erregte die ernstesten Besorgnisse für die Zukunft, denn die Gründe, aus denen sie hervorgegangen war, waren nicht vorübergehender, sondern bleibender Art. Lübeck blieb für Dänemark immer eine ausländische Stadt, aus diesem Umstande konnte also die Dänische Regierung für jede unserm Handel feindselige Maßregel einen Grund oder einen Vorwand hernehmen. Die einzige Hoffnung, die nun noch übrig blieb, zu einer Eisenbahnverbindung zu gelangen, bestand in der Aussicht auf eine Bahn nach Mecklenburg. Darin konnte aber überhaupt niemals ein Ersatz für eine Bahn nach Büchen oder nach Hamburg liegen, und um so weniger, da Lübeck sich gegen die Mecklenburgische Regierung hatte verpflichten müssen, zuerst eine Bahn nach Schwerin zu bauen. Dieser Umstand war der Dänischen Regierung vermuthlich durch den Großherzog von Mecklenburg selbst, der während der Anwesenheit des Synd. Elder in Kopenhagen, dort einen längeren Besuch machte, bekannt geworden. Nur die Aussichtslosigkeit für jede andere Bahn konnte bewegen, auf diese einzugehen. Aber auch hier wurde Lübeck zurückgewiesen, der Mecklenburgische Landtag lehnte durch Beschluß vom 1. December 1845 es ab, die Anwendung des Expropriationsgesetzes zu bewilligen. Daß der Ablehnung die Worte zur Zeit hinzugefügt wurden, änderte in der Sache kaum etwas.

Digitized by Google

Als nun auch diese Aussicht gänzlich verschwunden war, war die Lage Lübecks, wie sie für den Augenblick sich darstellte, recht bedenklich. Es sollte eine Eisenbahn durch Mecklenburg nicht haben, weil es keine Mecklenburgische Stadt war, durch Lauenburg nicht, weil es keine Lauenburgische, durch Holstein nicht, weil es keine Holsteinische Stadt war. Und doch wurde es mehr und mehr deutlich, daß die bisherigen Verkehrswege auf Chausseen überall auf großen Handelsstraßen durch Eisenbahnen verdrängt wurden, und Eisenbahnen wurden für Handelsstädte eine Lebensfrage. Lübecks Bestehen als Handelsstadt wurde durch die consequente und allseitige Verweigerung einer solchen untergraben. Die öffentliche Meinung war aufgeklärt genug, dies einzusehen, und billig genug, in dem Verfahren der benachbarten Regierungen ein großes Unrecht zu erblicken. War doch Lübeck eben so gut wie Mecklenburgische, Lauenburgische und Holsteinische Städte eine Deutsche Stadt und Mitglied des Deutschen Bundes. Namentlich gegen Dänemark sprach sich überall ein lebhafter Unwille energisch aus. Das Unrecht, welches eine fremde Regierung einer deutschen Stadt zufügte, regte das deutsche Volksgefühl auf. Auch traf das Unrecht nicht Lübeck allein mit Nachtheil, sondern den Handel überhaupt. Die kürzeste und bequemste Verbindung zwischen dem Osten und Westen von Europa ging über Hamburg und Lübeck, der kürzeste und bequemste Weg von einem großen Theile Deutschlands und Westeuropas aus an die Ostsee ging auf Lübeck zu. Jeder Nachtheil, der diesem Wege zugefügt wurde, traf zugleich den Handel vieler anderen Länder.

Die öffentliche Meinung ist ein höchst wichtiger und schätzbarer Bundesgenosse, wenngleich einer, der nicht unmittelbar handeln und thätig eingreifen kann. Es ist nicht unterlassen worden, diesen Bundesgenossen zu benutzen, und er hat sich als wirksam bewährt. Dabei lag es nahe, sich zunächst der „Neuen Lübeckischen Blätter" als des unsern vaterstädtischen Interessen gewidmeten Organs der Presse zu bedienen. In drei in einigen Zwischenräumen auf einander folgenden Artikeln wurde in denselben die engherzige Feindseligkeit des Dänischen Verfahrens gegen Lübeck dargestellt und nachgewiesen, wie sehr dadurch das Interesse des eignen Landestheils, das Interesse Deutschlands und das Interesse der gesammten

Digitized by Google

Handelswelt geschädigt werde. In dem dritten Artikel konnte auf das inzwischen bekannt gewordene Rescript der Lauenburgischen Regierung an die Ritter- und Landschaft Bezug genommen und an dem Wortlaut desselben nachgewiesen werden, zu wie unwahren Behauptungen die Eisenbahn-Commission ihre Zuflucht habe nehmen müssen, um ihren abschlägigen Bescheid zu motiviren. Die drei Artikel sind dann später zu einer eignen Schrift unter dem Titel „Die Verweigerung der Lübeck-Büchener Eisenbahn" zusammengestellt. Fast gleichzeitig erschien in Braunschweig eine Schrift „Lübecks Bedrückung durch die Dänische Politik. Ein Wort an die Deutschen Fürsten und das Deutsche Volk." Sie ging auf das ganze Verfahren Dänemarks gegen Lübeck näher ein und führte in warmer und überzeugender Darlegung aus, wie die Absicht, Lübeck zu Grunde zu richten, dabei überall zum Grunde liege und, wenn beharrlich fortgesetzt, auch ihr Ziel erreichen müsse, daß aber Deutschland das nicht dulden könne und dürfe. Als der Inhalt dieser Schrift in zwei längeren Artikeln im Kieler Correspondenzblatt und in der Augsburger Allgemeinen Zeitung angegriffen wurde, vertheidigte der Verfasser sie und führte sie noch weiter aus in einer neuen Schrift, die den Titel führt: „Kiel und Lübeck." Eine vierte Schrift endlich unter dem Titel: „Die Lübeck-Schweriner Bahn in ihrem Verhältniß zu Mecklenburg und seinen Seestädten" zeigte für jeden Unbefangenen, daß diese Bahn weder den Interessen des Mecklenburgischen Landes, noch denen seiner Seestädte, noch der Rentabilität der Mecklenburgischen Eisenbahnen zum Nachtheil gereichen könne. Für den Augenblick hat diese Schrift zwar ihren Zweck nicht erreicht, aber doch, ebenso wie die drei andern eben genannten, wesentlich eingewirkt, die öffentliche Meinung dahin festzustellen, daß Lübeck ein Unrecht zugefügt sei, welches wieder gut gemacht werden müsse. Wohl noch wirksamer als diese Schriften war eine Karte, welche im Februar 1846 unter dem Titel „Lübecks Eisenbahnen" erschien. In rothen Linien sind auf derselben die Eisenbahnen des Deutschen Inlandes und ihre Fortsetzungen bis ans Meer gezeichnet, und es erscheinen an der Weser Bremen, an der Elbe Glückstadt und Altona, an der Ostsee Kiel, Wismar, Rostock und Stettin als die Endpunkte von Eisenbahnen. Auf Lübeck dagegen führt keine Bahn hin. Dicke schwarze Striche

Digitized by Google

bezeichnen die Bahnen, die dahin führen könnten und würden, wenn sie nicht mit Gewalt verhindert wären; eine kurze Unterschrift giebt an, wodurch sie vereitelt sind. Dem Auge des Beschauers aber drängt sich beim ersten Blick die Ueberzeugung auf, daß gerade diese Bahnen die natürlichsten, folglich die nützlichsten und vortheilhaftesten sind, und es bleibt ihm kein Zweifel über die Ungerechtigkeit und Verkehrtheit, sie verhindern zu wollen. Die Karte hat wesentliche Dienste geleistet.

Es war keineswegs die Meinung des Senats, sich bei der ablehnenden Antwort der Dänischen Regierung zu beruhigen, vielmehr war er entschlossen, in seinen Bemühungen so lange fortzufahren, bis das Ziel erreicht sei. Er unterschied aber dabei die Beziehungen zu dem Könige selbst und die Beziehungen zu der Regierung. Als der König, der unmittelbar nach der Entscheidung in Kopenhagen eine Reise durch einen Theil seiner Staaten antrat, im September nach Ploen kam, wurde es nicht unterlassen, ihn früherem Gebrauche gemäß durch einen Gesandten zu bewillkommnen. Synd. Elder wurde auch mit dieser Mission beauftragt. Die Sendung war dem Könige sehr angenehm. Dem Synd. Elder wurde ein ausgezeichneter Empfang zu Theil, und der König äußerte nicht nur sein persönliches Bedauern, daß Rücksichten auf die holsteinischen Städte ihn gehindert hätten, einen Wunsch der Stadt Lübeck zu erfüllen, sondern sprach auch die Hoffnung aus, daß es noch gelingen werde, sich über die Eisenbahnfrage zu verständigen. Und Synd. Elder benutzte die Gelegenheit, die in Kopenhagen allein herrschende Ansicht, daß eine Lübeck-Büchener Bahn nichts anderes sei als eine Concurrenzbahn der Altona-Kieler, dem Könige gegenüber zu widerlegen.

Auf das weitere Verfahren des Senats hatte das selbst über Erwarten günstige Resultat dieser Sendung keinen Einfluß.

Die nächste Sorge ging dahin, die Hannoversche Regierung in der Ansicht zu erhalten, daß für ihr Land eine Bahn von Lüneburg über Lauenburg und Büchen nach Lübeck, wie die kürzeste und geradeste, so auch bei weitem die vortheilhafteste sei. Die Herren Senator Brehmer und Syndicus Elder hatten zu diesem Zwecke eine abermalige Conferenz in Harburg Anfang September mit dem Hannoverschen Regierungsrath Hoppenstedt, und es gelang vollständig.

Digitized by Google

Im December beantragte die Dänische Regierung, welche dem Herzogthum Lauenburg wenigstens Etwas zu gewähren wünschte, bei der Hannoverschen, diese möge die Bahn von Lüneburg an die Elbe bauen, dann wolle die Dänische Regierung eine Bahn von Lauenburg nach Schwarzenbeck concessioniren, dabei würde Hannover ungehindert sein, auch eine Bahn von Lüneburg nach Boitzenburg herstellen zu lassen. Durch einen doppelten Elbübergang und eine doppelte Möglichkeit, die Ostsee zu erreichen, würde Lüneburg nur gewinnen können. Dem Antrage lag der Plan zum Grunde, daß eine Bahn von Neumünster über Oldesloe nach Schwarzenbeck gebaut werden sollte, auch die neuerdings entstandene Annahme, daß eine Bahn von Lübeck nach Boitzenburg nicht zu verhindern sein werde. Einen Elbübergang bei dieser letzteren Stadt und eine Bahn von da nach Lüneburg befürwortete auch die Mecklenburgische Regierung in Hannover. Der Regierungsrath Hoppenstedt machte von diesen Anträgen Mittheilungen hierher, und es erfolgte eine abermalige Zusammenkunft der beiderseitigen Commissarien in Hannover, wohin Sen. Brehmer sich zu diesem Zwecke begab. Die Hannoversche Regierung antwortete dann nach Kopenhagen, daß sie für eine Bahn von Lüneburg an die Elbe kein Interesse gewinnen könne, so lange die Bahn von Lauenburg nach Büchen ihr Ende in der Hamburg-Berliner Bahn finde, und ersuchte, die Fortsetzung nach Lübeck nochmals in Erwägung zu ziehen. Der Mecklenburgischen Regierung gegenüber wurde auf Terrainschwierigkeiten und weite Entfernungen hingewiesen.

Auch die Stadt Lauenburg hielt fest an dem Bestreben nach einer directen Bahn. Es war ursprünglich beabsichtigt, daß die Hamburg-Berliner Bahn über Lauenburg gehen solle. Als dies sich aus technischen Gründen, der Lage Lauenburgs wegen, als unausführbar zeigte, legte der König von Dänemark der Eisenbahngesellschaft die Verpflichtung auf, nach Wahl der Stadt Lauenburg ihr entweder eine bedeutende Geldsumme als Entschädigung zu zahlen oder eine Zweigbahn von Lauenburg nach Büchen zu erbauen und in Betrieb zu nehmen, mit der immerwährenden Verpflichtung, die Bewohner Lauenburgs, welche die Hamburg-Berliner Bahn benutzen wollten, unentgeltlich nach Büchen und zurück zu befördern. Die Direction wünschte sehr, daß die Stadt die Geldentschädigung

Digitized by Google

wählen möchte und bot ihr 150,000 ℛ, auch suchten zwei der Directoren persönlich die Stadt zu bestimmen, daß sie die Summe annehme, die Stadt lehnte aber, in der sicheren Erwartung, daß die Bahn von Lübeck nach Büchen und von der Elbe nach Lüneburg zu Stande kommen werde, alle Geldanerbietungen ab und bestand auf Erbauung der Zweigbahn.

In Lübeck suchte man, auch weitere Kreise für die Sache zu interessiren. Es war in Kopenhagen gelegentlich schon, sowohl von dem Ministerresidenten Pauli als von Syndicus Elder, geäußert worden, daß der vorliegende Fall wohl geeignet sei, zu einer Beschwerde bei dem Bundestage Anlaß zu geben. Eben diesen Weg ersuchte auch die Bürgerschaft in einer Eingabe vom 29. August den Senat einzuschlagen. Da der Bund bedeutende Leistungen von Lübeck forderte, — zur Erfüllung derselben hatte 1842 eine eigne jährliche Steuer, die Militairsteuer, eingerichtet werden müssen — so kam es ihm auch wohl zu, dafür zu sorgen, daß der Wohlstand der Stadt nicht allmählich untergraben werde. Aber der Geschäftsgang in Frankfurt war schwerfällig und schleppend, und da dort ohne die Zustimmung Oesterreichs und Preußens doch Nichts zu erreichen war, so schien es richtiger, zunächst sich an diese beiden Mächte zu wenden. Eine von Synd. Elder verfaßte ausführliche, klar und überzeugend geschriebene Darstellung der Sachlage wurde den Gesandten beider Mächte in Hamburg übersandt, und darin schließlich das Ersuchen ausgesprochen, daß die Mächte sich in Kopenhagen für die Gewährung einer Eisenbahnverbindung verwenden möchten. Von beiden wurde dem Ersuchen bereitwillig entsprochen und eine desfallsige Note zu Anfang Februar 1846 in Kopenhagen übergeben, in der österreichischen auch besonders hervorgehoben, daß es wünschenswerth sei, Verhandlungen über die Sache am Bundestage zu vermeiden. Die Dänische Regierung nahm nun zwar die Einmischung fremder Regierungen in ihre eignen Angelegenheiten sehr übel und verargte es Lübeck sehr, sie veranlaßt zu haben, erklärte es auch für ganz unmöglich, daß der Bundestag sich auf eine etwaige Beschwerde Lübecks einlasse, weil keine Regierung, schon aus Rücksicht auf sich selbst, die Hand dazu bieten könne, die Souveränetät einer andern zu beschränken. Bei alle dem aber fing sie doch an einzusehen, daß sie ihr System consequenter Ausschließung

Digitized by Google

Lübecks nicht würde durchführen können, und kam zunächst auf den Plan einer Eisenbahn von Neumünster über Segeberg und Oldesloe nach Schwarzenbeck zurück, wobei dann Lübeck ein Anschluß in Oldesloe gestattet werden könne. Aber sie mußte die Erfahrung machen, daß die Angelegenheit in immer weiteren Kreisen Aufsehen erregte und Theilnahme fand. Die Kunde, daß Lübeck durchaus ohne Eisenbahn bleiben solle, kam auch nach Paris und nach Petersburg, und sowohl die Französische als die Russische Regierung erboten sich fast unaufgefordert, — denn der Senat hielt es nicht für richtig, nachdem er die Verwendung der Oesterreichischen und der Preußischen Regierung förmlich nachgesucht und erhalten hatte, an andere Europäische Regierungen ein gleiches Gesuch zu richten — ihr Fürwort in Kopenhagen einzulegen. Die Englische Regierung that dasselbe, die Schwedische wollte es gern vermeiden, eine der Dänischen Regierung unangenehme Sache zu berühren, erkannte aber völlig an, daß die Verweigerung der Büchener Bahn auch ihren Handelsinteressen zum Nachtheil gereiche. Zugleich nahm die ganze Deutsche Presse Parthei für Lübeck, namentlich in den beiden Schwesterstädten, die in Hamburg auch in ziemlich ungemessenen Ausdrücken, die Bremer zwar etwas gewählter in der Form, war aber in der Sache eben so entschieden und sprach es offen aus, daß Lübeck bei dem Bundestage Schutz suchen und finden müsse. Das Alles wurde in Kopenhagen sehr unangenehm bemerkt, und man schrieb Lübeck viel größeren Antheil an allen diplomatischen und nicht diplomatischen Aeußerungen zu, als es wirklich hatte, und die Animosität gegen uns wurde immer stärker. Der König selbst und der Minister der auswärtigen Angelegenheiten, Graf Reventlow-Criminil, hätten es ohne Zweifel gern gesehen, daß Lübecks Wünschen gewillfahrt würde, und der König hatte, indem er sich in Ploen in diesem Sinne gegen Synd. Elder aussprach, es gewiß aufrichtig gemeint. Theils waren beide Männer von billigen Ansichten, theils sahen sie die Sache von höherem politischen Gesichtspunkte an und erkannten wohl, daß Dänemarks Verfahren gegen Lübeck ihm die Sympathien der Cabinette abwende und die öffentliche Meinung aufrege, und sie bedurften beider, um die viel wichtigere Successionsfrage in Bezug auf Holstein nach ihren Wünschen zu regeln. Aber sie konnten doch nichts Anderes thun, als in

Digitized by Google

Folge der Noten von Oesterreich und Preußen die Sache an die Eisenbahn-Commission zu wiederholter Prüfung verweisen, und in dieser Commission machten sich ganz andere Ansichten geltend. Ihr ganzes Bestreben ging dahin, allen Verkehr von Lübeck und, soweit möglich, auch von Hamburg abzuziehen und auf Altona und Glückstadt einerseits, Kiel und Neustadt andererseits zu richten. Der Erfolg schien solches Bestreben zu begünstigen und folglich zu rechtfertigen. Die Resultate der Altona-Kieler Eisenbahn übertrafen alle Erwartung, ihre Actien stiegen auf 128, die Rhederei der nach Lübeck fahrenden Stockholmer Dampfschiffe erklärte, daß sie, wenn Lübeck keine Eisenbahn erhalte, ihre Schiffe nach Kiel werde gehen lassen. Und als mit dem Jahre 1846 die Periode ablief, für welche die Lübecker Dampfschiffahrt nach Petersburg ein Privilegium hatte, bildete sich sogleich der Plan, eine regelmäßige Fahrt dahin von Kiel aus zu unternehmen Die Gefahr für Lübeck war also recht groß, und die Dänische Regierung ließ es auch an andern Vexationen nicht fehlen.

Die hiesige Thätigkeit war eigentlich so lange gelähmt, bis auf die von Oesterreich und Preußen abgegebenen Noten eine Erwiederung erfolgt war, da man das Resultat dieser Verwendung zunächst nothwendiger Weise abwarten mußte. Die Erwiederung aber blieb aus. Woche auf Woche, Monat auf Monat verging, ohne daß sie erfolgte. Dem Drängen der beiden Gesandten setzte der Minister die Entschuldigung entgegen, daß die Commission mit einem ausführlichen Berichte beschäftigt sei. Am Ende mußte man zu der Ueberzeugung kommen, daß es die Absicht sei, die Abgabe einer abschlägigen Antwort dadurch zu vermeiden, daß man gar keine gebe. Da reifte hier der Entschluß, in der That beim Bundestage Schutz zu suchen. Sollte aber ein solcher Schritt Erfolg haben, so war es unerläßlich, sich vorher die Zustimmung der beiden deutschen Großmächte, Oesterreich und Preußen, zu sichern. Um diese zu gewinnen, beauftragte der Senat durch Decret vom 5. August den Senator Curtius mit einer Mission zunächst nach Berlin. Er war unter den Senatsmitgliedern derjenige, der die Reise dahin am leichtesten machen konnte, ohne daß der eigentliche Zweck derselben hervortrat, da sein Bruder, der Professor Ernst Curtius, Erzieher des Kronprinzen von Preußen war, und nichts

Digitized by Google

Auffälliges darin lag, einem Bruder während der Ferien einen Besuch zu machen. Mit der Eisenbahnangelegenheit war er völlig vertraut, da er von Anfang an thätigen Antheil daran genommen, auch dem Lübeck-Lauenburger Comité als Mitglied angehört hatte. Mitglied des Senats war er erst seit dem 23. Februar dess. Js., d. h. 1846.

Dem Beschlusse mußte die Ausführung rasch folgen. Denn die großen Ferien des Bundestags waren schon nahe, und wenn nicht eine lange, sehr kostbare Zeit ungenutzt verfließen sollte, so mußte, falls man in irgend einer Weise den Bundestag angehen wollte, dies Mittel bald ergriffen werden. Senator Curtius trat daher schon in den nächsten Tagen seine Reise an, zuerst über Hamburg nach Hannover, um sich von der dortigen Stimmung zu überzeugen. Er fand dort und stärkte die Ueberzeugung, daß für die Hannoverschen Interessen eine Eisenbahn über Büchen nach Lübeck die einzig zusagende sei, und daß man jedes Bestreben, sie zu erreichen, unterstützen werde. Dann ging er nach Berlin, wo er am 13. August eintraf. Da war nun die große Schwierigkeit, die richtigen Persönlichkeiten aufzufinden, zu ihnen zu gelangen, ihnen die Sache aus dem richtigen Gesichtspunkte darzustellen und sie so lebhaft dafür zu interessiren, daß sie sich entschlossen, thätig einzugreifen. Die Schwierigkeit wurde dadurch noch größer, daß Senator Curtius nicht ein officieller Abgesandter war, daher auch kein Beglaubigungsschreiben bei sich führte, welches er hätte übergeben können, und welches ihm das Recht gegeben hätte, für den Gegenstand seiner Sendung ein Interesse in Anspruch zu nehmen. Die Sendung war eine vertrauliche, und die Rücksprachen mußten mit einer Auseinandersetzung der Sachlage, die bis dahin nur im Allgemeinen bekannt war, den Anfang machen. Dabei leistete die vorhin erwähnte Eisenbahnkarte vortreffliche Dienste. Großer Thätigkeit und Umsicht und einem recht warmen Eifer gelang es, die Schwierigkeiten nach und nach zu überwinden und das Ziel glücklich zu erreichen. Durch einen persönlichen Freund gelangte Senator Curtius zu dem Geh. Leg.-Rath v. Bülow, vortragendem Rathe im Ministerium der Auswärtigen Angelegenheiten und Referenten in Bundestagssachen, durch ein Empfehlungsschreiben zu dem Herrn von Patow, Director im Ministerium des Aeußern. Mit diesen beiden Männern

Digitized by Google

fanden die ersten Besprechungen statt. Beide nahmen die ihnen gemachten Mittheilungen freundlich auf, erklärten es für sachgemäß, daß Lübeck sich an den Bundestag wende, und sprachen ihre Ansicht dahin aus, daß Preußen einem desfallsigen Antrage seine Unterstützung nicht versagen werde. Auch fügten sie Rathschläge hinzu hinsichtlich der Wege, eben dieselbe Ueberzeugung auch bei anderen Personen zu erwecken, namentlich bei den Ministern, zunächst dem Minister der Auswärtigen Angelegenheiten, Herrn von Canitz, aber auch dem sehr angesehenen Finanzminister v. Bodelschwingh. Ersterer befand sich zur Zeit in Teplitz, letzterer dagegen in Berlin und konnte daher am leichtesten aufgesucht werden. Er zeigte ebenfalls aufrichtige Theilnahme und den Wunsch zu helfen, und hielt es für nützlich, daß Senator Curtius sein Gesuch dem König persönlich vortrage. Dieser hatte seine Sympathie für Lübeck schon früher ausgesprochen, und der Prof. Ernst Curtius hatte es übernommen, Alexander von Humboldt zu vermögen, daß er die Sache bei ihm abermals in Anrege bringe. Auf das Bedenken, daß Senator Curtius mit einem Schreiben des Senats nicht versehen sei, legte Herr von Bodelschwingh keinen großen Werth, ermunterte vielmehr Senator Curtius, eine Audienz durch den Hofmarschall nachzusuchen, und verhieß für den Fall, daß dies nicht gelingen sollte, seine persönliche Vermittelung. Da aber der König nicht in Berlin war, konnte die Audienz für den Augenblick nicht Statt haben. Mit einem Empfehlungsschreiben des Herrn von Patow versehen reiste nun Senator Curtius nach Teplitz und hatte dort eine, ebenfalls erfolgreiche Unterredung mit dem Herrn von Canitz. Dieser konnte es bestätigen, daß der König wohlwollend für Lübeck gesinnt sei. Hinsichtlich eines Antrages an den Bundestag gab er den Rath, ihn nicht in Form einer Klage oder Beschwerde anzubringen, da es wohl sehr zweifelhaft sei, ob Lübeck Dänemark gegenüber ein Recht auf Bewilligung einer Eisenbahn würde geltend machen können, sondern die Form einer Bitte um Vermittelung des Bundes zu wählen, und hoffte, daß der König, von dessen Willen es abhänge, ihm erlauben werde, einen in solcher Weise eingebrachten Antrag zu unterstützen, was dann gewiß in kräftiger Weise geschehen solle. Als Senator Curtius das Gespräch darauf brachte, ob es räthlich sein werde, von dem Vorhaben

Digitized by Google

Lübecks auch die Oesterreichische Regierung vorher vertraulich in Kenntniß zu setzen und sich der Unterstützung derselben zu versichern, wie dies hier beabsichtigt und in Berlin von mehreren Seiten zur Sprache gebracht war, erklärte Herr von Canitz einen solchen Schritt für durchaus zweckmäßig. Senator Curtius reiste demnach von Teplitz unmittelbar über Marienbad nach Königswart, dem derzeitigen Aufenthaltsort des Fürsten Metternich, machte dort zunächst dem Hofrath von Werner, Referenten in Bundestagssachen, einen Besuch und wurde von diesem zum Fürsten von Metternich, dem österreichischen Haus-, Hof- und Staatskanzler, geführt. Der Fürst, damals ein Mann von 73 Jahren, hatte in seiner würdigen festen Haltung etwas Imponirendes. Das Gespräch mit ihm wurde dadurch einigermaßen gestört, daß er am Gehör etwas litt und ungemein langsam und bedächtig redete. Sein beständiger Begleiter war ein kleines Hündchen, welches, als die beiden Herren sich auf das Sopha gesetzt hatten, ohne Umstände seinen Platz zwischen ihnen einnahm. Der Zweck des Besuches wurde auch hier völlig erreicht. Der Fürst äußerte sich zwar, wie es schon in seinen Jahren lag, sehr ruhig und hatte auch keine Anschauung von den Localverhältnissen, allein in diesem Punkte konnte die Eisenbahnkarte, die Senator Curtius nicht unterließ ihm alsbald vorzulegen, rasche Aushülfe gewähren. Der Fürst war überrascht, als er das kleine Stück Eisenbahn sah, um das es sich handle; er war, als ihm die außerordentliche Wichtigkeit gerade dieses kleinen Stückes für die Interessen Lübecks dargelegt war, einverstanden damit, daß Lübeck die Vermittelung des Bundestags bei Dänemark nachsuche, und versprach die Zustimmung des österreichischen Hofes, der für Lübeck immer ein besonderes Wohlwollen gezeigt habe. Dies wurde nicht ohne Anspielung auf die beiden anderen Hansestädte bemerkt, gegen welche der österreichische Hof gerade damals kein besonderes Wohlwollen hegte, weil in ihnen die Censur nicht strenge genug geübt wurde. Es war deshalb auch der österreichische Gesandte aus Hamburg abberufen. Bei der auf die Audienz folgenden Tafel machte Senator Curtius die Bekanntschaft des preußischen Gesandten in Wien, Grafen von Arnim, und erfuhr von diesem, als er ihm in Marienbad einen Besuch machte, daß Herr von Canitz ihm schon Auftrag gegeben habe, sich der Angelegenheit Lübecks bestens anzu-

Digitized by Google

nehmen. Die Karte blieb in den Händen des Fürsten, zur Erinnerung, und um dem Baron v. Werner ebenfalls eine Erinnerung zurückzulassen, verließ Senator Curtius ihn ohne Abschied und fand dann in diesem Umstand eine Veranlassung, sich schriftlich zu verabschieden und dabei die Sache, um derentwillen er gekommen war, nochmals zu empfehlen.

Unterdessen hatte auch der Prinz von Preußen — der jetzige Kaiser und König — die Anwesenheit des Senator Curtius in Berlin und den Zweck derselben erfahren und Interesse dafür gewonnen. Als Letzterer von seiner Reise nach Teplitz und Königswart zurückgekehrt und eben mit Abfassung eines Berichts nach Lübeck beschäftigt war, trat unerwartet der Major von Berg, persönlicher Adjutant des Prinzen, zu ihm in das Zimmer und zeigte ihm an, daß der Prinz bereit sei, ihn zu empfangen. Der Aufforderung mußte unmittelbar entsprochen werden, und es ergab sich dann eine höchst erwünschte Gelegenheit, die Lage der Vaterstadt einem Manne ans Herz zu legen, der schon als künftiger Regent von großer Wichtigkeit war, überdies von unserm Verhältniß zu Dänemark schon Kunde besaß, insbesondere die Schwierigkeit kannte, die es gemacht hatte, die Erbauung einer Chaussee nach Hamburg zu erlangen. Schließlich kam es noch zu einer Audienz bei dem Könige selbst. Das war aus dem Grunde nicht ganz leicht, weil es der Grundsatz des Königs war, in einzelnen speciellen Angelegenheiten, über welche mit oder von seiner Regierung verhandelt wurde, persönliche Audienzen nicht zu gewähren. Gewiß ein höchst achtungswerther Grundsatz. Aber es fand sich eine äußerst erwünschte Vermittelung, indem Alexander v. Humboldt, dessen Bekanntschaft Senator Curtius auf Schloß Babelsberg bei dem Prinzen Wilhelm machte, sich erbot, es zu veranlassen, daß vom Könige selbst die Gelegenheit zu einem Besuche gegeben werde. Diese Art war nicht blos deswegen äußerst erwünscht, weil dadurch der ganzen Mission ihr rein vertraulicher Character bewahrt wurde, sondern auch weil ihr die Voraussetzung zum Grunde lag, daß Alexander von Humboldt dem Könige die Zwecke der Anwesenheit des Senator Curtius mitgetheilt hatte, sich selbst für den Erfolg interessirte und auch den König dafür zu gewinnen suchte. Gewährte dann der König die Audienz, so war es schon dadurch ausgesprochen, daß auch er jene

Digitized by Google

Zwecke billigte und sie zu fördern bereit war. Senator Curtius durfte es daher als ein gutes Zeichen ansehen, als er am 3. September Abends die Aufforderung empfing, sich am folgenden Tage zum Mittagsessen bei dem Könige in Sanssouci einzufinden. Bei der Vorstellung durch den Hofmarschall vor der Tafel, die aus elf Personen bestand, fand sich nun zwar keine Gelegenheit, in irgend etwas Specielles einzugehen, aber nach der Tafel bewirkte der Minister von Bodelschwingh es, daß der König dem Senator Curtius eine besondere Unterhaltung gewährte und ihm dadurch Gelegenheit gab, die Wünsche, Bitten und Hoffnungen seiner Vaterstadt vorzustellen. Letzterer hatte die Freude wahrzunehmen, daß der König nicht nur aufrichtige Theilnahme an Lübeck zeigte, das Verfahren Dänemarks höchlich mißbilligte, sondern auch mit den Aeußerungen seiner Rathgeber hinsichtlich eines Antrags an den Bundestag sich einverstanden erklärte, wenn er gleich wegen des Erfolges eine specielle Zusicherung nicht geben konnte. Er erlaubte schließlich, daß Senator Curtius ihm die Eisenbahnkarte zustellen dürfe, und das gab denn willkommene Veranlassung, ihm am folgenden Tage in einem die Karte begleitenden Schreiben für das bisher bewiesene Wohlwollen zu danken und die Vaterstadt, insbesondere deren dermalige Angelegenheit, seinem ferneren Schutze nochmals zu empfehlen. Alexander v. Humboldt hatte sich, wiederum sehr freundlich, erboten, die persönliche Ueberreichung des Schreibens zu übernehmen, an ihn wurde es daher mit einigen passenden Zeilen eingesandt.

Damit schloß diese wohlgelungene und folgenreiche Mission nach Berlin und Königswart. Ihr Zweck war vollständig erreicht. Die Bedrängniß, in welcher sich die Stadt Lübeck durch die Maßnahmen Dänemarks befand, war dargelegt und zur Ueberzeugung gebracht, die Nothwendigkeit, der Bundesstadt Hülfe zu leisten, war von beiden Regierungen anerkannt, die Zweckmäßigkeit des von dem Senate beabsichtigten Verfahrens ausgesprochen. Nach allen Aeußerungen der preußischen Staatsmänner und den von ihnen gegebenen Zusicherungen durfte auf ihre Unterstützung mit Bestimmtheit gerechnet werden. So konnte denn der Senat mit einiger Aussicht auf Erfolg einen Weg betreten, der unter gewöhnlichen Aussichten wenig Hoffnung gewährte. Er war nun aber auch durch die von ihm getroffenen Einleitungen gewissermaßen verpflichtet, nicht zu

Digitized by Google

zögern, sondern die einmal beschlossene Maßregel mußte, wenn man sie nicht ihres Erfolges selbst berauben wollte, rasch zur That werden.

Das erforderte nun auch hier wieder große Anstrengung, denn die letzte Bundestagssitzung war nahe bevorstehend. Allein es gelang, Alles zur rechten Zeit zu vollenden. Eine Eingabe an die Bundesversammlung, von Syndicus Elder verfaßt, ging aus von der den freien Städten zu Theil gewordenen Aufgabe, um derentwillen man ihnen auf dem Wiener Congreß die Selbständigkeit gelassen habe, dem Handel und dessen Interessen frei und nicht gehindert durch die Politik großer Staaten zu dienen, stellte dann dar, daß Lübeck, diese seine Aufgabe wohl erkennend, Alles, was von ihm abhänge, gethan habe, um sie zu erfüllen, daß es nicht blos auf dem eignen Gebiete alle Straßen in Chausseen verwandelt, sondern auch in den Nachbarstaaten die Anlegung von Chausseen theils durch Verhandlungen, theils durch unmittelbare Unterstützung befördert habe, daß es große Summen auf Hafenbauten und Correction der Trave verwandt und dennoch den Transithandel neuerdings von allen Abgaben befreit habe. Es wurde ferner, mit einem Seitenblick auf die günstigere Lage der beiden andern Hansestädte, dargestellt, wie nun Lübeck in seinem Bestreben, dem Handel den jetzt unentbehrlichen Weg der Eisenbahnen zu bauen, durch das Widerstreben der Dänischen Regierung, für welche es eine ausländische Stadt sei, gehemmt werde, wie dadurch, nach der Lage der Verhältnisse, dem Handel Lübecks der Verfall drohe, aber zugleich auch der Stadt ihre Selbständigkeit genommen werde, die Möglichkeit, die Kosten eines eignen Staatshaushaltes zu bestreiten und die Bundespflichten zu erfüllen. Daran schloß sich das Gesuch, die bundesmäßige Vermittelung dahin eintreten zu lassen, daß die Krone Dänemark für Holstein und Lauenburg die Anlage eines die Verbindung Lübecks mit dem Innern von Deutschland herstellenden Schienenweges zwischen der Stadt Lübeck und der Berlin-Hamburger Eisenbahn auf dem kürzesten Wege gestatte.

Von der bevorstehenden Einbringung dieses Antrages wurde die Preußische Regierung durch eine Note an ihren Gesandten in Hamburg in Kenntniß gesetzt, die Oesterreichische, die keinen Gesandten in Hamburg hatte, durch ein Schreiben an den Fürsten

Digitized by Google

von Metternich, die Dänische durch eine Note an den Ministerresidenten Pauli in Kopenhagen, mit dem Auftrage, sie dem Grafen Reventlow vorzulesen. Letzteres durfte aber, da vorauszusehen war, daß der Graf den Schritt mißbilligen und widerrathen würde, nicht früher geschehen, als bis in Frankfurt selbst alle Einleitungen so weit vorgeschritten waren, daß sie nicht mehr zurückgenommn werden konnten.

In Frankfurt führte damals der Bürgermeister Smidt von Bremen die Stimme der freien Städte, ein erfahrener, gewandter und dem Interesse Lübecks aufrichtig und eifrig ergebener Mann. Die Betreibung der Sache hätte ihm wohl überlassen werden können, allein es war theils observanzmäßig, theils erforderte es die Schicklichkeit, für eine so wichtige Specialangelegenheit einen eignen Gesandten zu schicken. Daher wurden schleunig die erforderlichen Vollmachten für Senator Curtius ausgefertigt und von allen Städten vollzogen, und er wurde beauftragt, alsbald nach Frankfurt zu gehen, um das in Berlin begonnene Werk dort fortzusetzen.

Zufällig traf es sich, daß um dieselbe Zeit in Frankfurt die erste Germanistenversammlung stattfand, und einige Freunde Lübecks wünschten, diese angesehene Versammlung, wenn auch nicht unmittelbar zum Vortheil für unsere Sache zu benutzen, was nicht wohl thunlich war, doch zu einem Ausdruck der Sympathie für Lübeck zu bewegen. Sie war von hier aus von dem Dr. v. Duhn besucht, der sich zu der Reise wohl auch mit Rücksicht auf die dermalige allgemeine Lage Lübecks entschlossen hatte. Es war in Anrege gekommen, die Versammlung zu bestimmen, daß sie Lübeck zu ihrem nächsten Versammlungsort wähle. Jacob Grimm machte den Vorschlag, und als von einigen Seiten zu weite Entfernung eingewendet wurde, unterstützte ihn Bürgermeister Smidt in einer Rede, in welcher er mit warmen und beredten Worten auf das alte Lübeckische Recht und Lübeckische Geschichte, auch auf die eben jetzt zur Verhandlung stehende Eisenbahnangelegenheit hinwies, und als Beweis des noch immer frischen und kräftigen Sinnes der alten Stadt die Thatsache anführte, daß gerade in jenen Tagen die Abschaffung der alten Collegiatverfassung und die Einführung des Repräsentativsystems beschlossen sei. Lauter Beifall folgte seinen

Digitized by Google

Worten, der Vorschlag wurde durch Acclamation einstimmig angenommen. Das war eine Manifestation der öffentlichen Meinung, wie sie uns nicht schöner und nicht gelegener kommen konnte.

Noch ein anderes Verhältniß muß hier erwähnt werden, das damals auf die Stimmung in Frankfurt auch in bundestäglichen Kreisen großen Einfluß ausübte. Der König von Dänemark hatte am 8. Juli einen offenen Brief über die Unzertrennlichkeit der Dänischen Monarchie erlassen und darin gesagt, hinsichtlich der Herzogthümer Schleswig und Lauenburg sei es zweifellos, daß sie, auch nach dem Erlöschen der dermaligen Königlichen Linie, mit Dänemark durch gleiche Gesetze der Erbfolge vereinigt bleiben würden, hinsichtlich einiger Theile von Holstein sei dies zwar nicht zweifellos, er werde sich aber bemühen, die Umstände zu beseitigen, welche die jetzt unter seinem Scepter zu einem Gesammtstaate verbundenen Länder trennen könnten. Gegen diesen offenen Brief legte die holsteinische Ständeversammlung eine Rechtsverwahrung ein. Der König nahm sie nicht nur nicht an, sondern verbot auch jede weitere Petition über die Erbfolgeordnung. Die Ständeversammlung sandte nun ihre Beschwerde über den offenen Brief an den Bundestag und beschwerte sich zugleich über das ergangene Verbot, welches in entschiedenem Widerspruch mit dem von dem Könige am 28. Mai 1831 erlassenen Gesetze über die holsteinischen Provinzialstände stand. Auf das Gutachten und den Vorschlag der Reclamations-Commission, der die Eingabe der Geschäftsordnung gemäß überwiesen war, faßte dann die Bundesversammlung am 17. September den Beschluß: sie finde sich durch die von dem Könige gegebenen Erklärungen in der vertrauensvollen Erwartung bestärkt, daß derselbe bei endlicher Feststellung der in dem offenen Briefe vom 8. Juli besprochenen Verhältnisse die Rechte Aller und Jeder, insbesondere aber die des Deutschen Bundes, erbberechtigter Agnaten und der gesetzmäßigen Landesvertretung beachten werde, und behalte, als Organ des Deutschen Bundes, sich die Geltendmachung ihrer verfassungsmäßigen Competenz in vorkommenden Fällen vor; sie finde ferner den Befehl des Königs, wonach keine Petitionen in der Erbfolgesache mehr angenommen werden sollten, nicht in Einklang mit dem Wortlaute des Gesetzes von 1831. Dieser Beschluß, in der damals dreißigjährigen Existenz des Deutschen Bundes der

Digitized by Google

erste in nationalem Sinne gefaßte, brachte in ganz Deutschland eine freudige Erregung hervor, die auch in Frankfurt noch frisch und stark war, als unser Gesandter dort eintraf.

Uebrigens zeigten sich in Frankfurt noch ganz unerwartete und erhebliche Schwierigkeiten. Der preußische Gesandte war nicht anwesend, es fehlte daher seine gewichtige persönliche Unterstützung. Der österreichische Präsidialgesandte, Graf von Münch-Bellinghausen, war zwar durch ein Schreiben des Fürsten Metternich davon in Kenntniß gesetzt worden, daß die Oesterreichische Regierung kein Bedenken gegen den Antrag Lübecks habe, er selbst aber hatte sehr große Bedenken. Er wußte wohl, daß Oesterreich immer lieber als europäische Großmacht als in seiner Eigenschaft als Präsidialmacht des Deutschen Bundes handelte, und jedem kräftigen Auftreten des Bundes als solchen abgeneigt war. Indessen hatte er recht, wenn er geltend machte, der Deutsche Bund habe als Grundlage für seine Wirksamkeit die Bundesacte von 1815 und die Wiener Schlußacte von 1820, ein Gesuch um Thätigkeit des Bundes müsse sich auf bestimmte Paragraphen dieser beiden Acten oder wenigstens einer derselben zurückführen lassen. Für Streitigkeiten unter zwei Bundesgliedern schrieb der Art. 11 der Bundesacte ein bestimmtes Verfahren vor. Das konnte aber nur eintreten, wenn eine Klage oder Beschwerde eines Staates vorlag. Eine solche war nicht beabsichtigt, Lübeck konnte, nach Allem, was in Berlin und Königswart besprochen war, sie nicht erheben, wollte es auch aus guten Gründen nicht, weil davon kein Heil zu erwarten war, es wollte nur eine Vermittelung. Eine solche oder eine Verwendung eintreten zu lassen, wurde aber für sehr mißlich erklärt, weil der Bund sich nicht in die Lage setzen dürfe, daß seine Verwendung wirkungslos bleibe. Am allerwenigsten könne der Bund auf ein so specielles Gesuch sich einlassen, wie die Intercession für eine bestimmte Eisenbahn, das würde die bedenklichsten Consequenzen hervorrufen. Es sei bisher immer von einzelnen Bundesregierungen Anschluß an die in ihren Ländern erbauten Eisenbahnen benachbarten Regierungen gewährt oder abgeschlagen worden, je nach Lage der Umstände, noch nie sei es vorgekommen, daß man den Bundestag in eine solche Angelegenheit habe einmischen wollen. Baden und Würtemberg seien gerade ebenfalls in einer Differenz wegen der Richtung einer

Digitized by Google

Eisenbahn begriffen. Hiernach war also in Frankfurt noch vielen Einwendungen zu begegnen, und zwar in sehr kurzer Zeit. Am 26. September Mittags kam Senator Curtius dort an, und am 1. October sollte die letzte Bundestagssitzung, in der die Sache vorkommen mußte, stattfinden. Es mußte demnach jede Stunde und jede Gelegenheit angewandt werden, um in Unterredungen mit vielen Einzelnen theils die wirkliche Noth, theils die Berechtigung Lübecks, die Hülfe des Bundes anzurufen, und die Verpflichtung des Bundes, sie zu gewähren, zur Ueberzeugung zu bringen. Und es war ferner nothwendig, die mitgebrachte Eingabe an den Bund zu überarbeiten und so zu verändern, daß sie den jetzt erst hervorgetretenen Einwendungen von vorne herein begegnete. Die Ermächtigung, Abänderungen vorzunehmen, war dem Senator Curtius durch einen eignen Senatsbeschluß gegeben. Bürgermeister Smidt erwies sich unausgesetzt theilnehmend, auch Dr. v. Duhn's Mitwirkung wurde bei der neuen Redaction in Anspruch genommen.

Die Veränderungen bestanden einestheils darin, daß nicht sowohl die Verweigerung der Bahn nach Büchen, als vielmehr allgemein das von Dänemark befolgte Isolirungs- und Absperrungssystem hervorgehoben wurde. Und dann konnte man an den Art. 9 der Wiener Schlußacte anknüpfen, welcher sagt: „Die Bundesversammlung übt ihre Rechte und Obliegenheiten nur innerhalb der ihr vorgeschriebenen Schranken aus. Ihre Wirksamkeit ist zunächst durch die Vorschriften der Bundesacte und durch die in Gemäßheit derselben beschlossenen oder ferner zu beschließenden Grundgesetze, wo aber diese nicht ausreichen, durch die im Grundvertrage bezeichneten Bundeszwecke bestimmt.“ Als Bundeszweck ist in Art. 2 der Bundesacte angegeben: die Erhaltung der innern und äußern Sicherheit Deutschlands und der Unabhängigkeit und Unverletzbarkeit der einzelnen deutschen Staaten. Daß durch das Verfahren Dänemarks Lübecks Selbständigkeit untergraben werde und bei consequenter Fortsetzung desselben untergehen müsse, war schon in der früher verfaßten Eingabe hinlänglich nachgewiesen, die Befugniß der Bundesversammlung, vermittelnd einzuschreiten, stand hiernach nicht mehr in Zweifel. Ueberdies gab noch der Art. 37 der Wiener Schlußacte einem einzelnen deutschen Staate bei einer Bedrohung durch eine fremde Macht ausdrücklich

Digitized by Google

das Recht, die Vermittelung des Bundes anzurufen, und die Bezeichnung Lübecks als einer ausländischen Stadt in dem Erlasse der Eisenbahn-Commission an die Lauenburgische Ritter- und Landschaft machte es zulässig, zu sagen, daß die selbständigen deutschen Bundesländer als dänische Provinzen angesehen seien, also Dänemark gewissermaßen mit seiner eignen Waffe zu schlagen, und sein Verfahren als feindselig gegen Deutschland zu bezeichnen. Bei der schon erregten Stimmung gegen Dänemark mußte gerade diese Wendung Eindruck machen. Das schließliche Gesuch wurde allgemein dann so gefaßt:

Die Versammlung wolle der freien Stadt Lübeck, welche durch die von der Krone Dänemark mittelst wiederholter Versagungen ihr aufgenöthigte Isolirung in der ihr als deutsches Bundesglied gewährleisteten Stellung sich bedroht sieht, zur Behauptung derselben die wirksamste Verwendung und Vertretung angedeihen lassen.

Es hieß dann weiter:

Wie aber und auf welchem Wege durch eine solche Verwendung, Vermittlung oder Geltendmachung auch anderer durch die Bestimmungen der Bundesacte so vielfach dargebotener Anknüpfungspunkte der freien Stadt Lübeck die ihr unter so geschilderten Umständen unentbehrliche Bundeshülfe wirksam zu Theil werden könnte, das möchte dieselbe zuvörderst näherer Erwägung dieser hohen Versammlung vertrauensvoll anheimstellen.

Hiernach war der Weg einer förmlichen Klage immer noch offen gehalten.

Am 30. September kam dem Senator Curtius die Vollmacht zu, die ihn berechtigte, am folgenden Tage der Sitzung beizuwohnen. Er überließ jedoch dem stimmführenden Gesandten, Bürgermeister Smidt, das Wort, und dieser trug die vereinbarte, ziemlich umfängliche Eingabe vor, die mit großer Aufmerksamkeit angehört wurde. Der dänische Gesandte ergriff zuerst das Wort, indem er fragte, ob die Beschwerde gegen Dänemark oder gegen Holstein gerichtet sei. Es wurde ihm erwiedert, eine Beschwerde sei für jetzt überall nicht erhoben, die Behandlung der Sache der Bundesversammlung überlassen. Die Berathung mußte demnach zunächst die weitere Behandlung der Sache betreffen und führte, nach dem Vorschlage des Präsidialgesandten, zu dem Beschlusse, daß die Ver-

Digitized by Google

lesung zur Zeit als eine vertrauliche angesehen, folglich nicht die Eingabe selbst, sondern nur eine Registratur über den Vorgang in das Protokoll aufgenommen werden solle, zugleich mit einem Ausdruck der Hoffnung, daß der bis zur Wiedereröffnung der Sitzungen verfließende Zeitraum benutzt werden möge, die Angelegenheit auf eine freundnachbarliche Weise der Erledigung zuzuführen. Der Gesandte der freien Städte, indem er dem Beschlusse gleichfalls zustimmte, behielt sich für den Fall, daß eine Beilegung nicht stattfinden sollte, die Reproducirung der Eingabe in der ersten Sitzung des kommenden Jahres vor.

Die Wendung, welche die Sache auf diese Weise nahm, war so günstig als möglich. Hätte irgend etwas Anderes geschehen sollen, so hätte die Eingabe der Dänischen Regierung zu ihrer Erklärung zugestellt werden müssen, und dann ließ sich kaum eine bestimmte Frist vorschreiben. In dem Beschlusse, der gefaßt war, lag eine Aufforderung an Dänemark, sich zu erklären; es war dafür eine bestimmte, keineswegs lange Frist gegeben, und indem zugleich ein Ausdruck der Hoffnung hinzugefügt war, daß während dieser Frist die Angelegenheit auf freundnachbarliche Weise ihrer Erledigung zugeführt werden möchte, war im Grunde die nachgesuchte Vermittelung schon eingetreten, schon gewährt. Und doch war zugleich von Seiten Lübecks Dänemark gegenüber große Rücksicht beobachtet, der Antrag war in Wirklichkeit nicht eingebracht, nur vorbehalten. In der That steht in den gedruckten Protokollen kein Wort davon, nur im Register ist unter der Rubrik Lübeck die Bemerkung gemacht, daß über die Eisenbahnangelegenheit eine ungedruckte Registratur aufgenommen sei. Dennoch wurde die Eingabe bekannt genug. Die Mehrzahl der Gesandten erbat sich eine Abschrift, die ihnen nicht verweigert werden konnte, und die Eisenbahnkarte, die auch der Bundesversammlung mit überreicht war — eine vortreffliche argumentatio ad hominem, wie Bürgermeister Smidt sich ausdrückte — wurde jeder Abschrift beigefügt.

Es folgten nun mehrfache Besprechungen zwischen Senator Curtius und dem dänischen Bundestagsgesandten Herrn v. Pechlin. Dieser gab zu, daß eine Eisenbahnverbindung Lübeck auf die Dauer nicht werde verweigert werden können, und hätte es wohl am liebsten gesehen, wenn seine Regierung ihm Auftrag gegeben hätte,

Digitized by Google

darüber gleich officiell zu verhandeln, denn er sah ein, daß es für Dänemark selbst, wenn es seine Zustimmung nicht verweigern konnte, besser war, sie freiwillig zu geben, als sie sich abdringen zu lassen. Aber so schnell konnte man sich in Kopenhagen nicht entschließen. Die Möglichkeit indessen, daß ein solcher Auftrag erfolgen könne, mußte Senator Curtius bewegen, noch einige Zeit in Frankfurt zu bleiben, die er benutzte, um sowohl mit den dort nach Eintritt der Ferien zurückgebliebenen Gesandten genauere Rücksprache zu nehmen, als auch Besuche in Darmstadt und Carlsruhe zu machen, um dort die Ansichten der Minister kennen zu lernen und Einfluß auf sie zu gewinnen. Ein Zurückkommen auf den einstweilen zurückgestellten Antrag war ausdrücklich vorbehalten, und für solchen Fall war es von großer Wichtigkeit, daß der Bund selbst an seiner Competenz, seinem Recht und seiner Befugniß, einzuschreiten, nicht zweifelte. Als Alles geschehen war, was in dieser Beziehung geschehen konnte, und jede Aussicht, mit dem dänischen Gesandten in weitere Verhandlung treten zu können, verschwand, reiste er ab, nahm seinen Weg über Hannover, wo er von dem Könige empfangen wurde und von diesem persönlich die Zusicherung erhielt, daß er für die Erreichung einer Bahn von Lüneburg über Lauenburg und Büchen nach Lübeck immer thätig sein werde, und kehrte zu Anfang des November hierher zurück.

Es mußte nun nothwendiger Weise eine Pause in der weiteren Thätigkeit eintreten, denn die Folgen der bisher gethanen Schritte mußten abgewartet werden. Zunächst war nichts Anderes zu thun, als — was unter Umständen auch recht schwer ist — sich ganz passiv in Geduld zu verhalten.

Oesterreich und Preußen säumten indessen nicht, die gegebenen Zusagen in Ausführung zu bringen. Noch im Laufe des November übergaben beide Gesandte in Kopenhagen abermalige, ernste und wohl motivirte Vorstellungen. Daß dabei in der Person des österreichischen Gesandten ein Wechsel vorgegangen war, gereichte der Sache zum Vortheil, denn der neue Gesandte konnte, eben weil er ganz unbefangen war, sich um so nachdrücklicher aussprechen. Es war ihm Gelegenheit gegeben worden, sich über die ganze Lage der Sache vollständig zu unterrichten. Ein unerwarteter, wenigstens unerwartet eifriger Bundesgenosse fand sich in der Schwedischen

Digitized by Google

Regierung, welche, jetzt ganz aus eignem Antrieb, die Erklärung abgeben ließ, daß durch jede gegen Lübecks Handel feindselige Maßregel auch Schweden betroffen werde, da kein anderer Ostseehafen dem schwedischen Verkehr gleiche Vortheile jetzt biete oder jemals bieten könne. Der russische Gesandte äußerte sich in ähnlicher Weise. Die Dänische Regierung erkannte aus allen diesen Vorstellungen wohl, daß es sich hier um eine Angelegenheit von großer Bedeutung und allgemeinem Interesse handle, um eine Angelegenheit, für welche die Interessen Holsteins selbst dann nicht den einzigen Maßstab der Beurtheilung hätten abgeben können, wenn sie wirklich so wesentlich dabei betheiligt gewesen wären, als man entweder glaubte oder zu glauben vorgab. Die Ansicht, die der König und Graf Reventlow vermuthlich schon lange gehabt hatten, daß eine gänzliche Ausschließung Lübecks aus aller Eisenbahnverbindung weder gerecht, noch billig, noch durchführbar sei, gewann daher über die immer sich gleich bleibende Auffassung der Eisenbahn-Commission mehr und mehr die Oberhand. Es war nur unangenehm, den Schein auf sich zu laden, daß man sich durch fremde Vorstellungen zu Gunsten eines fremden kleinen Staates ein Zugeständniß abdringen lasse, um so mehr, da der Gegenstand dieses Zugeständnisses, eine Bahn von Lübeck nach Büchen, zugleich im eignen Interesse eines Landestheils, Lauenburg, lag, und die gesetzlichen Behörden und Vertreter dieses Landestheils eben dasselbe Zugeständniß wiederholt beantragt und nachgesucht hatten. Abermalige dahin gehende Vorstellungen wurden um dieselbe Zeit sowohl von der Lauenburgischen Ritter- und Landschaft, als von den Magistraten der Städte in Kopenhagen überreicht, und es ist nicht unwahrscheinlich, daß die Initiative dazu von der Regierung ausgegangen ist.

Ein Resultat indessen ergab sich so bald nicht, und es mußte daher die Frage entstehen und ernstlich erwogen werden, wie der Senat sich bei der am 14. Januar 1847 bevorstehenden Wiedereröffnung der Versammlungen des Bundestags zu verhalten habe. Die in der letzten vorigjährigen Sitzung am 1. October überreichte Eingabe war zurückgelegt, nicht zu Protokoll genommen, in der Erwartung und Hoffnung, daß es gelingen werde, die Sache bis zur nächsten Sitzung nach den Ferien durch freundschaftliche Verständigung zu erledigen. Für den Fall, daß dies nicht geschehen

Digitized by Google

sollte, war die Wiederaufnahme der Eingabe ausdrücklich vorbehalten. Was war jetzt zu thun? Daß die Dänische Regierung es sehr empfindlich aufnehmen würde, wenn der Bundesversammlung gleich in ihrer ersten Sitzung von dem Nichterfolgtsein einer Verständigung Anzeige gemacht und der Antrag auf Vermittelung nun formell eingebracht würde, ließ sich voraussehen, und das wollte der Senat nicht. Andererseits aber hielt er es doch bei der noch stattfindenden Ungewißheit für angemessen und der Sachlage entsprechend, Senator Curtius nach Frankfurt zu senden, theils um durch persönliche Rücksprachen mit den einzelnen Bundestagsgesandten das Interesse an der Sache zu beleben und zu erhalten, theils um durch solche Sendung eine Demonstration zu machen, die, wenn sie richtig ausgeführt würde, die Dänische Regierung nicht verletzen, doch aber ihr einen Impuls geben konnte. Um die Ueberzeugung zu gewinnen, daß die Preußische Regierung mit dem Verfahren einverstanden sei, erhielt Senator Curtius den Auftrag, seinen Weg über Berlin zu nehmen. Er reiste am 6. Januar ab und fand in Berlin wiederum die freundlichste Aufnahme und aufrichtige Theilnahme an dem Wohle Lübecks, nicht bloß bei den Staatsmännern, sondern auch bei dem Könige, sowie bei dem Prinzen und der Prinzessin von Preußen. Letztere lud ihn zu einer Abendgesellschaft ein, in welcher auch der König erschien und seinen festen Willen, Lübeck zu helfen, soviel er könne, von neuem bestimmt aussprach; die Reise nach Frankfurt wurde vollkommen gebilligt.

Der Senat hielt es für richtig, von dieser Sendung durch den Ministerresidenten in Kopenhagen der Dänischen Regierung unmittelbar eine Mittheilung zu machen, mit dem Bemerken, daß er es für seine Pflicht gehalten habe, seinen hohen Bundesgenossen Aufklärung über die Gründe zu geben, weshalb er von einem förmlichen Antrage bei der Bundesversammlung zur Zeit noch abstehe. Das konnte nur gut aufgenommen werden, denn es lag zugleich ein Ausdruck des Vertrauens zu der Dänischen Regierung darin. In gleich versöhnender, rücksichtsvoller und umsichtiger Weise trat Senator Curtius überall in Frankfurt auf, so daß sein Erscheinen Niemanden befremdete, und selbst der dänische Bundestagsgesandte ihm freundlich entgegen kam und sich ganz offen dahin aussprach, daß der Wunsch Lübecks ein billiger sei.

Digitized by Google

Weitere Verhandlungen in Frankfurt wurden denn auch nicht mehr nöthig. An demselben Tage, an welchem dort die Bundesversammlung ihre Sitzungen wieder eröffnete, machte in Kopenhagen der Graf Reventlow dem österreichischen Gesandten, Herrn von Brints, die Mittheilung, daß Se. Majestät der König ein etwaiges Gesuch des Senats von Lübeck um Bewilligung einer Lübeck-Büchener Eisenbahn mit Vergnügen entgegennehmen werde. Das Zusammentreffen in der Zeit war zufällig. Der diesseitige Ministerresident in Kopenhagen hatte den österreichischen Gesandten gebeten, den sich wiederholenden Klagen des Grafen Reventlow darüber, daß Lübeck keinen Grund habe, sich zu beschweren, weil es niemals bestimmte Anträge gestellt habe, und seine Beschwerde beim Bundestage zurücknehmen müsse, doch einmal die Frage entgegenzusetzen, ob denn, wenn Lübeck nun einen bestimmten Antrag stelle, eine günstige Entscheidung zu hoffen sei. Der österreichische Gesandte hatte in der That gleich am folgenden Tage diese directe Frage gestellt, der Graf sich ein Paar Tage Bedenkzeit ausgebeten, um sie dem Könige selbst vorzulegen, und dann die erwähnte Antwort überbracht.

Es gab damals noch keinen Telegraphen, der eine so frohe und so ersehnte Mittheilung in einer Stunde nach Lübeck bringen konnte, vielmehr dauerte es, der Jahreszeit wegen, sogar vier Tage, bis sie ankam. Es ist unnöthig zu sagen, wie willkommen sie war, auch, daß der bürgerlichen Geheim-Commission unverweilt davon Kenntniß gegeben wurde, und daß man sich beeilte, dem von Kopenhagen aus gegebenen Winke mit thunlichster Beschleunigung zu entsprechen.

Das von Synd. Elder als Präses der Eisenbahn-Commission entworfene Schreiben des Senats an den König von Dänemark ging aus von der kurz vorher, nemlich am 15. December 1846, erfolgten Eröffnung der Hamburg-Berliner Eisenbahn, berührte dann das Interesse der Bewohner Lauenburgs, einen Weg zu erhalten, der einen Waarenzug durch ihr Land führe und ihnen für ihre Producte einen wohlfeilen und sicheren Absatz biete, und knüpfte daran den bestimmten Antrag, daß

Eure Königliche Majestät huldreichst geruhen wollen, die Anlage einer Eisenbahn zwischen Lübeck und Büchen im Herzog-

Digitized by Google

thum Lauenburg und das sofortige Nivellement derselben allerhöchst zu genehmigen, auch zu verstatten, daß durch beiderseits zu ernennende Commissarien ein Staatsvertrag über das Unternehmen abgeschlossen und dabei zugleich in Erwägung gezogen werde, in welcher Weise die Fortführung jener Bahn bis Lüneburg demnächst sich möchte erreichen lassen.

Am Schlusse wurde ausgesprochen, daß die Gewährung des Antrags um so größere Freude erregen werde, je zuversichtlicher daraus die Hoffnung ungetrübter Fortdauer der seit Jahrhunderten bestandenen freundlichen Verhältnisse werde entnommen werden dürfen.

In diesem Schreiben war zunächst der Ausgangspunkt sehr glücklich gewählt. Die Eröffnung der Hamburg-Berliner Bahn war ein Novum, also auch ein neues Motiv, das früher nicht hatte in Betracht kommen können. Ferner war es der Dänischen Regierung gegenüber sehr zweckmäßig, das Zusammentreffen der Interessen Lauenburgs mit denen Lübecks hervorzuheben. Es war ferner sehr zweckmäßig, in erster Linie die Königliche Genehmigung der Bahn und demnächst Verhandlungen über einen Staatsvertrag zu beantragen. Man mußte nemlich erwarten und war auch gefaßt darauf, daß die Einwilligung der Dänischen Regierung nicht ohne Weiteres würde gegeben werden, nicht ohne daß auch ihrerseits gewisse Zugeständnisse würden verlangt werden; ja man durfte in Berücksichtigung der Wichtigkeit des Dienstes, welchen Dänemark leistete, wohl einigermaßen besorgt sein wegen der Bedingungen, an welche es seine Einwilligung knüpfen möchte. War nun zuerst die Königliche Genehmigung gegeben, so war man wenigstens vor übertriebenen und unannehmbaren Forderungen ziemlich gesichert. Das Königliche Wort war eine Königliche Zusage, welche nicht durch anderweitige Anhängsel illusorisch werden durfte. Aber ein Staatsvertrag mußte allerdings geschlossen werden. Die mannigfachen Beziehungen, in welche beide Staaten hinsichtlich der Bahn zu einander traten, und in welchen die Bahn zu beiden Staaten stand, ließen sich auf andere Weise nicht regeln. Durch den Ausdruck des Wunsches, daß eine Fortsetzung der Bahn nach Lüneburg sich möchte erreichen lassen und daß darauf bei den Verhandlungen Bedacht genommen

Digitized by Google

werden möchte, wurde von vorne herein der Auffassung entgegengetreten, die in Kopenhagen fest eingewurzelt war, daß eine Lübeck-Büchener Bahn der Altona-Kieler Concurrenz machen solle und werde, eine Auffassung, welche durch alle diesseits dagegen gemachten Vorstellungen und Darlegungen nicht hatte beseitigt werden können. Der Schluß endlich des Schreibens sagte zwar nicht, ließ aber durchblicken, daß der Senat eine etwaige abermalige abschlägige Antwort nicht als letztes Wort hinnehmen werde, und auch Das war ebenso würdevoll als den Verhältnissen entsprechend und angemessen. Das ganze Schreiben war demnach in allen einzelnen Theilen vortrefflich abgefaßt. Es fand auch übrigens bei Allen, denen es mitgetheilt wurde, unbedingte Anerkennung, nur in Hannover nicht. Die Hannoversche Regierung nemlich, in richtiger Würdigung der Verhältnisse, wünschte eine Verbindung mit dem nächstgelegenen und besten Ostseehafen eben so lebhaft, als dies in Lübeck selbst gewünscht wurde. Dazu waren wegen des Elbübergangs bei Lauenburg Verhandlungen mit Dänemark nothwendig. Sie war aber nicht recht geneigt, diese ihrerseits zu beantragen, weil sie zwei Jahre vorher in derselben Angelegenheit eine Zurückweisung erfahren hatte, auch sonst mit der Dänischen Regierung in Disharmonie stand, und meinte nun, Lübeck hätte Verhandlungen unter den drei Regierungen wegen einer Bahn nach Lüneburg beantragen können und sollen. Es gelang indessen dem Senator Curtius, sowohl in Frankfurt den hannoverschen Bundestagsgesandten, als auch in Hannover die dortigen Staatsmänner zu überzeugen, daß dies in der That nicht thunlich gewesen war. Der Senat konnte in dem dermaligen Schreiben an den König kein anderes Gesuch stellen, als eben dasselbe, für welches er die Intercession Oesterreichs und Preußens und die Vermittelung des Deutschen Bundes in Anspruch genommen hatte, und konnte auch überhaupt nicht wohl bei der Dänischen Regierung beantragen, daß sie sich mit einer dritten in Verbindung setzen möge. Es wurde übrigens der Wunsch der Hannoverschen Regierung in so weit noch gewährt, als der Ministerresident Pauli den Auftrag erhielt, dem Grafen Reventlow die Erklärung zu geben, daß Lübeck gegen die sofortige Theilnahme Hannovers an den Verhandlungen durchaus nichts zu erinnern habe.

Das Schreiben wurde nach Kopenhagen gesandt und schon am

Digitized by Google

2. Februar von dem Ministerresidenten Pauli dem Könige in besonderer Audienz übergeben. Dort fand es nicht ganz die Aufnahme, die man nach dem, was vorhergegangen war, wohl hätte erwarten dürfen, denn ein Gesuch mit Vergnügen entgegennehmen wollen, heißt doch nichts Anderes, als es bewilligen wollen. Der König sagte aber kein Wort, welches auf eine baldige Gewährung schließen ließ, sondern erwiederte nur, er wolle es nochmals prüfen lassen, und äußerte dann Manches über die Nachtheile, welche Holstein durch eine in Lübeck ausgehende Eisenbahn erleiden werde. Es war daher ganz gut, daß Senator Curtius nicht sogleich von Frankfurt abreiste, sondern dort noch mit den Gesandten der größeren deutschen Staaten, insbesondere dem preußischen — der österreichische war noch nicht anwesend — für den Fall eines abermaligen Mißlingens dieses neuesten Versuches Rücksprache nahm und sich ihrer Unterstützung und fortgesetzten Theilnahme versicherte. Uebrigens hatte seine dortige Anwesenheit zunächst keinen unmittelbaren Zweck, fing auch an, in Kopenhagen Mißtrauen zu erregen; er kehrte daher in der Mitte des Februar hierher zurück, wobei er seinen Weg über Hannover nahm, um dort noch geeignete Rücksprachen zu halten.

In Lübeck trat nun wieder der unbehagliche Zustand des Schwebens zwischen Furcht und Hoffnung ein, der immer um so peinlicher wird, je länger er dauert.

Von einer erneuerten Prüfung durch die Eisenbahncommission war kein anderes Resultat zu erwarten, als das frühere. Darauf ließen manche Aeußerungen schließen. Die Mitglieder der Commission, durch Eifersucht gegen Lübeck verblendet, konnten sich von der Ansicht nicht trennen, daß aller Handel, den Lübeck habe oder erhalte, Kiel entzogen werde, und nicht einsehen, daß die Altona-Kieler und die Lübeck-Büchener Bahn, wenn auch in einzelnen Beziehungen concurrirend, doch im Großen und Ganzen ganz verschiedenartigen Verkehr zu vermitteln haben. Andererseits war es zwar nicht unbekannt, daß der König und der Graf Reventlow überhaupt unbefangener, freundlicher urtheilten, auch andere Gesichtspunkte auffaßten, und daß es für sie auch Verhältnisse gab, an welchen ihnen noch mehr lag, als an Eisenbahnen, und für welche ihnen die Unterstützung der Cabinette von Wien und Berlin sehr

Digitized by Google

wesentlich war. Aber die schließliche Entscheidung ließ sich doch nicht mit Sicherheit voraussehen, noch weniger die Modalität selbst einer günstigen Entscheidung, zumal da man erfuhr, wie viele und verschiedenartige Wünsche, Pläne und Forderungen in Kopenhagen sich geltend machten, als es festzustehen schien, daß das System der Absperrung und Isolirung Lübecks sich nicht durchführen lasse. Der Graf Reventlow hat einen schweren Stand gehabt.

Endlich am 9. Mai erschien ein Schreiben des Grafen Reventlow an den Senat in Erwiederung auf das an den König gerichtete. Darin wurde gesagt: das volle Zutrauen zu den der Nachbarstadt schon oft bethätigten Gesinnungen des Königs werde dem Senate die diesen Gesinnungen entsprechende zuvorkommende Aufnahme seines Gesuches und die erneuerte sorgfältigste Erwägung desselben schon im Voraus verbürgt haben. Es lasse sich nicht verkennen, daß die Lübeck-Büchener Bahn manche und nicht unwichtige Interessen gefährden könne, doch habe der König bei seiner nunmehr gefaßten Entschließung diejenigen Rücksichten vorwalten lassen, welche sowohl seinen eignen Wünschen, als auch den eingetretenen Verwendungen befreundeter Höfe und des Deutschen Bundes sowie insonderheit auch den hiemit übereinstimmenden wiederholten Anträgen der Ritter- und Landschaft des Herzogthums Lauenburg gewidmet gewesen seien. Der König sei daher geneigt, die Erlaubniß zur Erbauung einer Eisenbahn von Büchen bis zu einem näher zu ermittelnden Punkte an der Lübeckischen Grenze unter der Voraussetzung zu ertheilen, daß auf dem Wege der Verhandlung eine Verständigung über mehrere Bedingungen erfolgen werde, deren Zugeständniß von Seiten Lübecks um so mehr werde erwartet werden dürfen, als große Opfer nicht verlangt würden. Als Gegenstände der Verhandlung wurden die Schiffahrts- und Zollverhältnisse der Stecknitz und die Verhältnisse der Trave bezeichnet, und es wurde der Vorschlag gemacht, daß die desfallsigen Verhandlungen durch beiderseits zu ernennende Commissarien in Kopenhagen geführt und sofort eröffnet werden möchten.

Wenige Tage darauf erhielt Synd. Elder ein Schreiben des Etatsrath Francke, in welchem derselbe anzeigte, daß er selbst zum Commissar ernannt sei, die Hoffnung aussprach, daß er mit dem

Digitized by Google

Herrn Syndicus zu verhandeln haben werde, und damit die Mittheilung verband, daß ihm eine Reise nach England für die nächsten drei Monate übertragen sei, demnach anheimgab, die Verhandlungen sobald als irgend thunlich beginnen zu lassen, falls es nicht vorgezogen werde, den Anfang bis in den September zu verschieben. Letzteres lag gewiß nicht in den hiesigen Wünschen, aber es war doch vor Beginn der Verhandlungen in Kopenhagen erforderlich, sich mit Hannover über das einzuschlagende Verfahren zu verständigen. Die damalige Sachlage entsprach den Wünschen der Hannoverschen Regierung nicht. Sie hatte, im Februar, in Kopenhagen schriftlich die Erklärung abgegeben, daß sie mit Lübeck und Dänemark über eine Bahn von Lüneburg nach Lauenburg zu unterhandeln wünsche und bereit sei, und dabei zugleich einer Bahn von Lauenburg nach Boitzenburg als einer Möglichkeit gedacht. Der Graf Reventlow hatte damals gar nicht geantwortet, wohl aber, am 10. Mai, von dem Inhalte seines Schreibens an den Senat der Hannoverschen Regierung Kenntniß gegeben und hinzugefügt, zunächst stehe nun die weitere Verhandlung mit Lübeck in Aussicht, und er behalte sich vor, von dem Ergebniß derselben weitere Mittheilung zu machen. Damit hatte er aber zugleich stillschweigend angedeutet, daß er eine fernere, von Hannover ausgehende Mittheilung nicht erwarte und nicht wünsche, und das war der Gegenstand, über welchen man sich verständigen mußte. Es fand demnach am 18. Mai eine Besprechung in Harburg statt, an welcher hiesiger Seits Synd. Elder und Senator Brehmer Theil nahmen. Von Hannover kamen die Regierungsräthe Hoppenstedt und Dommes dahin. Letztere beide Herren überzeugten sich vollständig, daß der Senat für den Augenblick nichts Anderes thun könne, als der Einladung des Königs von Dänemark gemäß einen Abgeordneten nach Kopenhagen senden, um die Vorschläge, die man Dänischer Seits machen würde, entgegenzunehmen. Aus dem Schreiben des Grafen Reventlow ging nicht einmal das mit Bestimmtheit hervor, ob die nächsten Verhandlungen nur die Bedingungen betreffen würden, unter welchen der König den Bau einer Eisenbahn zugeben wollte, oder ob sie sich zugleich auf die Verhältnisse dieser Bahn selbst erstrecken würden. Auf das Bereitwilligste aber verhießen beide Lübeckische Abgeordnete, daß es ihr eifriges Bestreben sein solle, zu

Digitized by Google

bewirken, daß man in Kopenhagen von Anfang an eine Bahn von Lübeck nach Lüneburg zum Gegenstand der Verhandlung nehme, und hannoversche Abgeordnete zur Theilnahme zulasse. Das war ja von jeher Lübecks offen erklärter Wunsch gewesen. Damals dachte man sich noch, daß die ganze Bahn von Lübeck nach Lüneburg einer einzigen Gesellschaft gehören und von einer Direction verwaltet werden solle, und hatte die Absicht, zu diesem Zwecke wo möglich die Büchen-Lauenburger Bahn von der Hamburg-Berliner Eisenbahngesellschaft käuflich zu erwerben.

Zwei Tage nach der Rückkehr von der Besprechung in Harburg, am 21. Mai, ging Synd. Elder als vom Senate erwählter Abgeordneter nach Kopenhagen ab. Nach seiner Abreise traf noch ein Brief des Etatsrath Francke ein, der abermals zur Eile mahnte.

Die Verhandlungen begannen damit, daß dem Synd. Elder mitgetheilt wurden 1) diejenigen Zugeständnisse, die außer aller innern Verbindung mit der Eisenbahn standen, welche die Dänische Regierung für die Ertheilung der Erlaubniß verlange, also gewissermaßen der Kaufpreis, 2) mehrere, die Verhältnisse der künftigen Bahn selbst betreffende Punkte, welche die Dänische Regierung von vorne herein zur Anerkennung und Entscheidung gebracht haben wollte.

Forderungen der ersten Art waren fünf, nemlich:

1. Der Senat verpflichtet sich, in die Erneuerung des 1848 ablaufenden Privilegiums der Lübeck-Petersburger Dampfschiffahrtsgesellschaft nur unter der ausdrücklichen Voraussetzung zu willigen, daß zwischen einem oder mehreren Ostseehäfen der Herzogthümer Schleswig und Holstein und des Königreichs Dänemark und St. Petersburg eine gleichbegünstigte Dampfschiffahrtsunternehmung gleichzeitig gestattet werde.

2. Der Senat räumt der Dänischen Regierung das Recht ein, in Lübeck eine eigne Postanstalt in einem eignen Hause zu errichten, mit der Befugniß, die erforderliche Anzahl von Beamten anzustellen, welche Königliche Unterthanen sein sollen, die Zahl der Posten nach Belieben zu vermehren oder zu vermindern, Ankunfts-, Abgangszeit und Porto zu bestimmen, kurz alle mit dieser Post in Verbindung stehenden Angelegenheiten zwar unter Aufrechthaltung der bestehenden Verträge, übrigens aber nach eignem Ermessen und unabhängig zu regeln und zu leiten.

Digitized by Google

3. Der Senat verzichtet auf jede Theilnahme an der Regulirung der Verhältnisse der Stecknitz innerhalb des Territoriums des Herzogthums Lauenburg, Feststellung der Abgaben, Unterhaltung der Wasserstraße selbst, Bau und Unterhaltung der Uferwerke, Schleusen und Schleusenmeisterwohnungen, Anstellung von Schleusenmeistern und Erlaß schifffahrtspolizeilicher Verfügungen, wogegen die Dänische Regierung verspricht, nicht nur die Lübeckischen Staatsangehörigen und die Lauenburgischen durchweg ganz auf gleichem Fuße zu behandeln, sondern auch alle jene Verhältnisse nach Maßgabe der Erfahrungen über den Einfluß der mit der Wasserstraße parallel laufenden Eisenbahn zu reguliren.

4. Der Senat verzichtet auf die Hoheit über die Trave ganz, so weit sie ganz innerhalb des Herzogthums Holstein fließt, und bis zur Mitte des Flusses, so weit sie an einer Seite von Holsteinischem Gebiet eingeschlossen ist. Hiernach werden auch die Unterhaltungspflicht und die Fischereigerechtsame bestimmt, und es wird auf die in Lauenburg ansässigen Schiffer, welche die Trave oder die Wacknitz befahren, die 1840 den Oldesloer Bötern zugestandene Befugniß ausgedehnt, Schiffahrt und Holzflößen von und nach Travemünde und Dassow zu treiben.

5. Die verlangten Zugeständnisse treten in Kraft, sobald von dem Könige die definitive Bauconcession ertheilt ist. Vorbereitungen dazu dürfen schon früher getroffen werden.

Von diesen Punkten beruhte der erste auf mangelhafter Kenntniß der Verhältnisse.

Der Kaiser von Rußland verlieh durch Ukas vom 8. August 1830 der St. Petersburg-Lübecker Dampfschiffahrtsgesellschaft auf 12 Jahre das ausschließliche Recht, Dampfschiffe von einem südlich vom 55. Breitengrade belegenen Punkte an der Ostsee in regelmäßiger Fahrt nach Petersburg zu unterhalten. Als die Gesellschaft 1835 zu den zwei Schiffen, die sie besaß, ein drittes anschaffte, um eine noch häufigere Verbindung herzustellen, wurde ihr Privilegium bis 1846 verlängert. 1844 mußte sie auf den Wunsch des Kaisers in die Eröffnung einer eignen Dampfschiffahrt von Petersburg nach Stettin willigen, und dafür wurde ihr Privilegium im Uebrigen abermals auf zwei Jahre verlängert, also bis Ende 1848. Der Senat hatte hierauf gar keinen Einfluß gehabt, und

Digitized by Google

konnte um so weniger daran denken, darauf einzuwirken, da eine fernere Erneuerung des Privilegiums nicht zu erwarten war. Als dies Sachverhältniß dem Hrn. Francke auseinandergesetzt wurde, ließ er den ganzen Punkt fallen.

Der zweite Gegenstand war längst ein Wunsch der Dänischen Regierung gewesen. Es war ihr dabei nicht sowohl um pecuniären Ertrag zu thun, als um das was sie gern nannte: Herr im eignen Hause sein. Zugleich war es ein persönlicher Wunsch des Königs, welcher, da das Postrecht ein Regal war, dies Regal in vollem Umfange auszuüben wünschte. Einen Postmeister hatte er hier schon, der städtische Postmeister war nemlich zugleich von ihm besonders in Eid und Pflicht genommen und fungirte hinsichtlich der nach dänischem Staatsgebiet gehenden Posten als dänischer Beamter. Aber der König wollte ein ganz für sich bestehendes Postamt in einem eignen durch ein Schild kenntlich bezeichneten Hause haben. Es blieb dabei unbeachtet, daß es für den Senat verletzend sein mußte, wenn ein fremder Souverain hier in der Stadt ein Regal ausübte. Erst vor Kurzem war es ihm gelungen, das hannoversche Postamt aufhören zu lassen. Um die Sache weniger unangenehm zu machen, wurde Dänischer Seits von vorne herein erklärt, daß Exterritorialität für die Beamten nicht in Anspruch genommen werde, sondern dieselben, abgesehen von dienstlichen Verhältnissen, unter hiesiger Jurisdiction stehen sollten. Dem Einwande, daß das Zugeständniß eines eignen Posthauses an die Dänische Regierung anderen Regierungen Veranlassung geben würde, Gleiches zu verlangen, woraus neben der Verletzung der Hoheitsrechte des Senats auch eine arge Belästigung des Publikums entstehen würde, wurde die Bemerkung entgegengesetzt, daß nicht leicht eine andere auswärtige Regierung sich in der Lage werde befinden können, das Zugeständniß durch eine für Lübeck gleich wichtige Gegenleistung zu erkaufen. Kurz, es wurde bestimmt erklärt, daß die Dänische Regierung, welche denselben Wunsch schon mehrfach, zuletzt bei den Verhandlungen von 1840, zur Sprache gebracht, ihn aber damals bei der großen Abneigung des Senats aufgegeben hatte, jetzt auf der Erfüllung desselben bestehe. Sie verlangte für den Augenblick nichts weiter als das Zugeständniß im Princip, wollte wegen der Ausführung seiner Zeit noch eine besondere Vereinbarung treffen

Digitized by Google

und verhieß, dabei alle diesseitigen Wünsche bereitwillig zu berücksichtigen. Sie ließ sich sogar zwei nicht unwesentliche Bedingungen gefallen, welche der Senat mit seiner schließlichen Einwilligung verband. Um es recht deutlich hervortreten zu lassen, daß der Besitz des Posthauses ein Aequivalent für die Gestattung der Eisenbahn sei, wurde in dem Vertrage besonders bemerkt, daß dies Zugeständniß nur für die Dauer des Betriebs der Eisenbahn gültig sei. Und auf eben diesen Zeitraum wurde der am 30. September 1840 mit Dänemark geschlossene Postvertrag ausgedehnt. Dieser Vertrag war zunächst bis 1868 und dann mit gegenseitiger Kündigungsbefugniß geschlossen; und es war kaum zu bezweifeln, daß Dänemark von dieser Befugniß würde Gebrauch gemacht haben, um namentlich die Abgabe, die es von der zwischen Lübeck und Hamburg gehenden Briefpost erhielt, zu erhöhen; dagegen war man nun gesichert.

Den dritten Punkt, die Stecknitz betreffend, würde man gern vollständig bewilligt haben, wenn es möglich gewesen wäre, die Entwickelung der Dinge zum Voraus und in die Zukunft hineinzusehen. Damals lastete der Transitzoll schwer auf unserm Handel. 5 ß für 100 ℔ nebst 6 pCt. der Zollgefälle als Sporteln, um die Erhebungskosten zu decken, also 16 ß für jedes Schiffpfund, das war die Abgabe, durch welche der Kaufmann die Erlaubniß erkaufte, Güter durch Holstein hindurchzuführen. Diese schwere Abgabe hatte der Senat, nach vergeblichem Protest, durch den Vertrag vom 8. Juli 1840 für die nächsten achtundzwanzig Jahre anerkannt, sie war durch eine Verordnung vom 6. October dess. Js. auf Lauenburg ausgedehnt; nur die Stecknitz war frei davon, und das gab ihr für alle voluminösen Güter, bei deren Beförderung Eile nicht erforderlich war, einen großen Vorzug, der dadurch noch bedeutend erhöht war, daß auf der zweiten Elbschiffahrts-Conferenz in Dresden 1844 die verdienstlichen Bemühungen des Senator Brehmer die Aufhebung des Stapelrechts d. h. des Umladezwangs in der Stadt Lauenburg erreicht hatten. Lübeckische Schiffer konnten seitdem nach Hamburg und Harburg fahren und machten auch Gebrauch von dieser Befugniß. Die damalige Wichtigkeit der Stecknitz erhellt am besten aus folgenden Zahlen. 1837 kamen hier 153 Stecknitzschiffe an, 1838: 162, 1839 nach dem Eintritt des Transitzolls 361, 1840: 463, und auf dieser Höhe ungefähr hielt sich

Digitized by Google

die Zahl in den folgenden Jahren. Daß es Lübeckischer Energie und Beharrlichkeit gelingen würde, vor Ablauf von noch nicht ganz 10 Jahren bei sich darbietender Gelegenheit (der Aufhebung des Sundzolls) den schweren Transitzoll auf weniger als ⅕ herabzudrücken, daß ferner nach Verlauf von abermals zehn Jahren und sogar vor völligem Ablauf obengenannter 28 Jahre von einem Transitzoll überall nicht mehr die Rede sein würde, daran konnte man bei den Verhandlungen im Jahre 1847 in der That nicht denken. Und wenn gleich erwartet und angenommen wurde, daß die Eisenbahn den Stecknitzverkehr an sich ziehen und in sich aufnehmen werde, so lag doch darüber noch keine Erfahrung vor, und es wäre nicht zu verantworten gewesen, sich, ehe Gewißheit darüber vorhanden war, alles Einflusses auf die Regulirung der Stecknitzverhältnisse für den bei weitem größten Theil des Flusses zu begeben, selbst wenn, wie dies in den dänischen Propositionen lag, die Befreiung von den Unterhaltungskosten, also eine Erleichterung der Staatskasse, damit verbunden war. Es war nicht sicher, ob die Dänische Regierung immer die für die gehörige Instandhaltung des Flusses erforderlichen Kosten aufwenden würde, mindestens zu besorgen, daß sie für größere Verwendungen eine Entschädigung in Erhöhung der Abgaben suchen und dadurch die Benutzung der Wasserstraße erschweren würde. Aus diesen Gründen entsagte zwar der Senat allen Ansprüchen auf die Hoheit über die Stecknitz und Delvenau innerhalb der Territorialgrenzen des Herzogthums Lauenburg, erkannte die Hoheit der Dänischen Regierung auch über die Schleusen, die Wohnungen und Ländereien der Schleusenmeister an, so wie ihre Befugniß, innerhalb ihrer Grenzen Schiffahrts- und Strompolizei-Anordnungen, auch Verfügungen wegen des Fischfangs zu erlassen, Schleusen-Bauten und Reparaturen amtlich zu untersuchen, Schleusenmeister anzustellen. Hinsichtlich der Schiffahrtsrechte dagegen und der Unterhaltung des Kanals wurden die früheren Verhältnisse aufrecht erhalten, und hinsichtlich der Abgaben wurde bestimmt, daß man über Feststellung derselben ein Jahr nach Eröffnung der Büchener Bahn gemeinsam berathen wolle, und der Senat willigte ein, daß es, nach Beendigung dieser gemeinsamen Berathung der Dänischen Regierung zustehen solle, in Zukunft die Abgaben eigenbeliebig, jedoch im Sinne der Erleichterung

Digitized by Google

des Wasserweges, anzuordnen. Es kostete viele Mühe, sich über diese Bestimmungen zu vereinigen.

Geringere Schwierigkeit machte der vierte Punkt, die Feststellung der Verhältnisse der Trave. Schon in dem Vertrage vom 8. Juli 1840 war die Hoheit über den Fluß innerhalb der Grenzen des Herzogthums Holstein der Dänischen Regierung überlassen. Seitdem hatte sie in einem Vertrage mit Oldenburg vom 14. Februar 1842 durch Austausch das Kirchspiel Hamberge erworben. Es war daher consequent, ihr jetzt die Hoheit über die Trave auch innerhalb des neu erworbenen Territoriums zuzugestehen, die Oldenburg nicht hatte abtreten können, weil es sie nicht besaß. Zugleich wurde das Recht, das den hiesigen Fischern 1840 noch geblieben war, gemeinschaftlich mit den holsteinischen bis Oldesloe fischen zu dürfen, so wie auch die damals getroffene Bestimmung, daß hinsichtlich der Fischerei und anderer den Fluß betreffenden Verhältnisse noch weiter gemeinsame Berathungen erfolgen sollten, aufgegeben, und auch hier der Grundsatz durchgeführt, daß jede Regierung innerhalb ihres Gebiets alle Anordnungen ganz nach eignem Ermessen zu treffen berechtigt sei. Die Dänische Regierung wurde also, nach ihrem Wunsche, auch in dieser Beziehung nun ganz Herr im eignen Hause. Es hat sich indessen die genaue Identität der Territorialgrenze und der Grenze für die Fischereigerechtsame später als unpractisch bewiesen, und letztere ist daher durch einen späteren Vertrag, vom 15. Juni 1853, etwas abgeändert worden.

Die letzte Forderung endlich der Dänischen Regierung, daß die von Lübeck zu gewährenden Zugeständnisse in Kraft treten sollten, sobald die Königliche Bauconcession definitiv ertheilt sein werde, entsprach allerdings genau dem Wortlaut des Schreibens des Grafen Reventlow, nach welchem verheißen war, daß die Genehmigung der Bahn erfolgen solle, sobald man sich über gewisse Vorbedingungen vereinigt haben werde. Dem Sachverhältniß aber entsprach die Forderung entschieden nicht. Denn nicht dafür konnte Lübeck Opfer bringen, daß ihm erlaubt wurde, eine Bahn zu bauen, sondern nur dafür, daß die Bahn existirte und benutzt wurde. Davon ließ sich denn auch der dänische Unterhändler überzeugen, und es wurde festgesetzt, daß die diesseitigen Zugeständnisse gleichzeitig mit der Eröffnung der Bahn in Kraft treten sollten.

Digitized by Google

So nahm denn dieser ganze Theil der Verhandlungen im Ganzen einen erwünschten Verlauf, und man konnte mit dem Resultate derselben wohl zufrieden sein. Schlimmer ging es mit dem andern Theile der Verhandlungen, der die anzulegende Bahn selbst betraf.

Offenbar ging man hier von der ganz richtigen Ansicht aus, wenn man sich die Bahn von hier nach Lüneburg als eine Bahn dachte, für welche sich eine Gesellschaft bilden und unter den drei betheiligten Regierungen ein Staatsvertrag abgeschlossen werden sollte. Diese Vorstellung aber war der Dänischen Regierung gänzlich neu, und es war unmöglich, sie dafür zu gewinnen. Die Abneigung, die sie immer hatte, durch vertragsmäßige Bestimmungen ihre Freiheit beschränken zu lassen, trat auch hier hervor. Mit Hannover, hieß es, sei nichts zu verhandeln als über den Uebergang über die Elbe; das könne auch geschehen, sobald erforderlich; der Augenblick liege aber noch in weiter Ferne. Eine Verlängerung der Büchener Bahn sei gewiß wünschenswerth und zweckmäßig, ja so natürlich, daß sie nicht ausbleiben könne, gehe aber die Dänische Regierung zur Zeit nichts an, die Hannoversche Regierung werde schon dafür sorgen und in ihrem eignen Interesse sie selbst bauen, wenn sich kein Privatunternehmer finde, zur Zeit habe man nur über die Bahn nach Büchen zu sprechen. Für Lübeck hatte das den großen Nachtheil, daß es nachher noch fünfzehn Jahre schwerer Arbeit gekostet hat, die Bahn nach Lüneburg zu Stande zu bringen, und daß das mit vieler Mühe zu Stande Gebrachte lange etwas Unfertiges blieb. Aber auch über die Büchener Bahn wollte die Regierung keinen besondern Vertrag abschließen. In dem Vertragsentwurfe, welcher dem Synd. Elder vorgelegt wurde, hieß es: Jeder der Contrahenten ertheilt der Gesellschaft hinsichtlich der Nivellirung und des Baues, so wie in dem Statut, der Concession und rücksichtlich der gesammten Verwaltung der Bahn in seinem Gebiete die erforderlichen Vorschriften. Dies erklärte Francke für eine Grundbedingung, von welcher niemals abgegangen werden könne, jede Regierung müsse in ihrem eignen Lande thun können, was sie wolle. Auf die Bemerkung, daß die Gesellschaft, ehe sie sich constituire, einigermaßen die Grundsätze kennen müsse, welche die Regierungen bestätigen würden, auch Sicherheit dagegen haben müsse, daß nicht

Digitized by Google

nachher noch die Regierungen übertriebene Anforderungen an sie stellen würden, daß ferner sowohl in dieser Beziehung als auch in manchen andern, z. B. Bahnpolizei, ein gleichmäßiges Verfahren beider Regierungen unerläßlich sei, man sich daher über das Alles vorher verständigen müsse, wurde erwiedert: die Dänische Regierung habe bereits unter dem 18. Mai 1840 die Bedingungen öffentlich bekannt gemacht, unter welchen Einzelne oder Privatgesellschaften gewärtigen dürften, daß ihnen die Anlegung von Eisenbahnen zur Verbindung der Nordsee und Ostsee durch das Herzogthum Schleswig oder durch das Herzogthum Holstein werde gestattet werden. Auf Grund dieser Bedingungen sei die Altona-Kieler Eisenbahngesellschaft gebildet, sei das von ihr entworfene Statut vom Könige genehmigt und ein Polizei-Reglement für die Bahn erlassen; es sei demnach nur nöthig zu erklären, daß die für die neue Bahn zu erlassenden Vorschriften in allen Beziehungen, mithin auch in Ansehung der Tarife und des Bahngelds und in Ansehung der Fahrpläne, gleichförmig mit den Anordnungen und Verfügungen erfolgen sollten, welche für die Eisenbahnen im Herzogthum Holstein zwischen Elbe und Ostsee gegenwärtig oder künftig Gültigkeit haben. Zu solcher Erklärung sei man bereit, und sie könne auch in den Vertrag aufgenommen werden, es sei aber dann um so weniger nöthig, über eben dieselben Punkte mit dem Senate noch einen besonderen Vertrag zu schließen, der jedenfalls die Unbequemlichkeit haben werde, daß jedesmal, wenn man eine geringe Veränderung vornehmen wolle, eine Verhandlung mit einer auswärtigen Regierung vorhergehen müsse. Dabei wurde übrigens sogleich noch bemerkt, daß manche Bevorzugungen, die den holsteinischen Eisenbahnen gewährt seien, auf die lauenburgischen keine Anwendung finden könnten, namentlich unentgeltliche Abtretung von Staatsgrund, Befreiung der zur Eisenbahn verwandten Grundstücke von Abgaben, Befreiung des zur Anlage der Bahn verwandten Materials vom Eingangszoll. Auch werde hinsichtlich des Transitzolls ein in der Natur der Verhältnisse begründeter Unterschied bestehen. Die von Altona über Kiel nach Dänemark gehenden Waaren müßten davon frei bleiben, weil sie das dänische Staatsgebiet nicht verlassen, die von Hamburg über Lübeck gesandten Waaren dagegen müßten ihn tragen. Alle diese Ansichten und Grundsätze waren nicht zu erschüttern und

Digitized by Google

nicht umzuändern, man mußte sie hinnehmen und sich begnügen, zu erreichen, was eben erreichbar war. Erreicht war jedenfalls die Hauptsache, auch wurde, soweit die einmal feststehenden Grundsätze es zuließen, Entgegenkommen und Willfährigkeit von dänischer Seite bewiesen, und es gelang den Vorstellungen des Synd. Elder mehrfach, günstigere Fassungen in dem Vertrage selbst hinsichtlich einzelner Punkte und hinsichtlich anderer schriftliche bestimmte Zusicherungen zu erlangen, die, wenn auch nicht in den Vertrag aufgenommen, doch eben dieselbe Gültigkeit hatten, wie die Bestimmungen des Vertrags. Mit Recht war die Freude groß und allgemein, als die Nachricht hier eintraf, daß der Vertrag am 23. Juni unterzeichnet sei. Die drohende Isolirung und Absperrung war abgewendet und eine frohe Aussicht in die Zukunft gewonnen. Der Vertrag wurde sogleich vom Senate, und ebenso von der Bürgerschaft mit lebhafter Theilnahme und Befriedigung und in voller dankender Anerkennung für die von dem Senate dieser für unsere Stadt zur Lebensfrage gewordenen Angelegenheit gewidmete ausdauernde Fürsorge und Thätigkeit genehmigt.

Aber die Sache war noch nicht zu Ende. Während der Verhandlungen in Kopenhagen war es hier keineswegs unbeachtet geblieben, daß die Dänische Regierung nur versprochen hatte, einer Actiengesellschaft den Bau und Betrieb einer Eisenbahn nach Büchen zu gestatten. Der Senat von Lübeck hatte versprochen, derselben Gesellschaft die Concession zu geben, es fehlte aber an jeder Sicherheit dafür, welche Gesellschaft es sein solle. Schon aus diesem Grunde war es lebhaft gewünscht worden, einen besonderen Eisenbahnvertrag abzuschließen, denn dann würde sich eine natürliche Veranlassung gefunden haben, auf diesen Punkt näher einzugehen. Mißtrauen durfte der Dänischen Regierung nicht gezeigt werden. Nun ergab sich plötzlich Folgendes. Die Nachricht von dem erneuerten Gesuche des Senats an den König war in Holstein bald bekannt geworden und hatte dort die lebhaftesten Besorgnisse und Gegenvorstellungen hervorgerufen. Unter andern war auch der Betriebsdirector der Altona-Kieler Eisenbahn Dietz in Kopenhagen und in einer Audienz bei dem Könige gewesen; dieser aber hatte, angeblich schon am 12. März, bestimmt erklärt, er werde die Bahn bewilligen. Nun hatte die Eisenbahn-Commission die Altona-Kieler

Digitized by Google

Direction unter der Hand aufgefordert, sie möge sich selbst um die Concession zum Bau und Betrieb der Bahn bewerben. Ein desfallsiges Gesuch war demnach alsbald eingereicht. Durch die Fassung der Königlichen Resolution aber, d. h. durch den Wortlaut des Schreibens des Grafen Reventlow an den Senat, war die Commission später zu der Ansicht gekommen, daß es unmöglich sei, ohne Weiteres dem Könige das Gesuch zu empfehlen, da Rücksicht auf die Vorstellungen der Lauenburgischen Ritter- und Landschaft von dem Könige als Motiv besonders hervorgehoben war, und da ältere Gesuche lauenburgischer Comités noch ohne Erledigung vorlagen. Sie hatte also die Direction auffordern lassen, sich zuvor mit den Lauenburgischen Comités dahin zu verständigen, daß diese von ihren Gesuchen zurückträten. Zu diesem Zwecke erschien dann der Betriebs-Director in Mölln und Lauenburg, stellte vor, daß die Bahn nur im Interesse der ausländischen Stadt Lübeck gebaut werde, daß Lübeck allen Vortheil davon allein habe, die lauenburgischen Städte unterdrücken werde, u. s. w. Die allgemeine Erfahrung, daß selbst für die sonderbarsten Ansichten Einer oder der Andere zu gewinnen ist, der sich durch persönliche Einflüsse bestechen läßt, bestätigte sich auch hier. Von der Mehrzahl der Comitémitglieder aber wurde erwiedert, daß politische und volkswirthschaftliche Grenzen zwei ganz verschiedene Dinge seien, daß die materiellen Interessen Lauenburgs mit denen Lübecks aufs engste verknüpft seien, mit den Interessen in Kiel und Altona gar keine Verbindung hätten, daß sie keinen Grund wüßten, weshalb sie ihre Interessen der Fürsorge einer holsteinischen Gesellschaft anvertrauen und überlassen sollten, sondern vollkommen im Stande seien, sie selbst wahrzunehmen. Die Folge war, daß aus den bisher getrennten Comités in Lübeck, Mölln und Lauenburg sich rasch ein General-Comité bildete, welchem sich auch Deputirte aus Ratzeburg und einige lauenburgische Gutsbesitzer anschlossen, und daß schon am 4. Juli ein Gesuch dieses vereinigten Comités um Erlaubniß, das Nivellement vornehmen zu dürfen, nach Kopenhagen abging.

Der Senat hielt die Sachlage für so ernst und wichtig, daß es ihm erforderlich schien, den Synd. Elder sofort nochmals nach Kopenhagen zu schicken mit dem Auftrage, erforderlichen Falls auch eine Audienz beim Könige nachzusuchen. Da der Etatsrath Francke

Digitized by Google

nicht anwesend war, wandte Synd. Elder sich sogleich unmittelbar an den Minister der Auswärtigen Angelegenheiten, den Grafen Reventlow, der seine Verwunderung, ihn so bald schon wieder zu sehen, nicht unterdrückte. Der Graf, ein ehrenwerther Mann, gestand ganz offen, daß er sowohl als der König die Uebertragung der Bau- und Betriebsconcession an die Direction der Altona-Kieler Eisenbahngesellschaft für eine wünschenswerthe Maßregel halte, theils um die Gesellschaft für wirkliche oder eingebildete Einbußen zu entschädigen, theils weil es den Geschäftsgang vereinfache, hauptsächlich aber, weil die Gesellschaft die Mittel, sowohl die technischen wie die pecuniären, den Bau rasch zu fördern und die Bahn kräftig zu betreiben, entweder schon besitze oder leicht erwerben könne, endlich auch, weil auf solche Weise die zugesagte Gleichstellung beider Bahnen sich am leichtesten erreichen lasse. Er fügte hinzu, es sei von mehreren Seiten die Absicht gehegt, die Gesellschaft schon in dem Vertrage selbst zu benennen, das aber habe er verhindert und darauf bestanden, daß vorher die lauenburgischen Comités ihre Gesuche zurücknehmen müßten. Nun, wie richtig und wie sicher begründet unsere Ansicht ohne allen Zweifel ist, daß Nichts unpassender gewesen sein würde, als den Betrieb, fast mehr noch den Bau und die ganze erste Einrichtung einer Lübeck-Büchener Bahn der Direction der Altona-Kieler zu übertragen, so war es doch gewiß schwierig, sie einem Manne gegenüber geltend zu machen, der sich in seine eigne Ansicht so fest hineingedacht hatte, daß er in der ihm entgegentretenden und in der ganzen abermaligen Sendung des Synd. Elder nichts Anderes erblickte, als eine Verkennung der guten Absichten der Regierung, ein zugleich ihn persönlich verletzendes und kränkendes Mißtrauen. Es war gewiß äußerst schwierig und peinlich, ihm gegenüber zu reden. Den Mann von seinem Irrthum zu überzeugen, war unmöglich; aber die Ueberzeugung gewann er, daß in unsern Augen der König scheinen würde, mit der einen Hand alles das wieder zu nehmen, was er mit der andern eben gegeben hatte, und in eine solche Stellung wollte Reventlow weder den König noch sich selbst bringen. Er begriff vollständig, daß er sich damit dem Vorwurf aussetzen würde, fortwährend ein falsches Spiel getrieben zu haben, und das wollte er nicht. Vielleicht auch sagte ihm sein Gefühl, daß er von neuem eine heftige Opposition

Digitized by Google

aufregen und vielen Unannehmlichkeiten entgegengehen werde. Er gab also das Versprechen, daß mit seinem Willen die Altona-Kieler Direction die Concession nicht anders erhalten solle, als wenn sie die ihr gestellte Bedingung erfülle, d. h. die lauenburgischen Comités zu einem freiwilligen Verzicht bewege, und daß, falls er wider Erwarten seinen Willen nicht sollte durchführen können, die kräftigsten Maßregeln sollten ergriffen werden, um jede Hintansetzung der Interessen der Büchener Bahn von vorne herein unmöglich zu machen. Daß nun die Altona-Kieler Direction nicht dazu gelangen würde, die ihr gestellte Bedingung zu erfüllen, konnte der Graf aus der Mittheilung der Eingabe des neugebildeten General-Comités an den König, von welcher er durch Synd. Elder die erste vertrauliche Kunde erhielt, schon mit ziemlicher Sicherheit entnehmen. In ganz ähnlicher Weise verlief eine Unterredung mit dem Präsidenten der Eisenbahn-Commission, dem Grafen Carl Moltke. Auch dieser, obwohl an seiner Ueberzeugung festhaltend und durch das Mißtrauen, welches sich zeigte, betroffen, faßte die Sache so auf, daß es nicht ehrlich sein würde, nach allen vorhergegangenen Verhandlungen die Bahn einer Gesellschaft zu übertragen, von deren Einwirkung in Lübeck, gleichviel ob mit Recht oder mit Unrecht, die größten Nachtheile besorgt wurden, und er wollte auch dem Scheine sich nicht aussetzen, unehrlich gehandelt zu haben.

Hiernach glaubte denn der Senat, sich beruhigen zu dürfen, und beauftragte den Ministerresidenten Pauli, die Ratificationsurkunde über den Vertrag und das Schlußprotokoll, die bis dahin zur Vorsicht zurück behalten war, der Dänischen Regierung zu übergeben und die dänische dafür entgegenzunehmen. Der Austausch geschah nach Beseitigung eines formellen Anstands, der sich noch erhob, am 27. Juli. Auf die Eingabe des Lübeck-Lauenburger Comités vom 4. Juli erfolgte am 28. August eine Resolution der Eisenbahn-Commission, welche nach eingeholter Genehmigung des Königs dem Comité gestattete, zur Vornahme des Nivellements zu schreiten. Die gleiche Genehmigung ertheilte der Senat am 1. September. Es wurde nun mit Eifer ans Werk gegangen und dasselbe so rasch gefördert, daß schon im Frühling 1848 ein vollständiger Bauplan nebst Kostenanschlag vollendet wurde. Da aber

Digitized by Google

traten die gewaltigen politischen Umwälzungen ein, welche das gesammte Vaterland bewegten und für längere Zeit jeden weiteren Schritt in der Sache unmöglich machten. Namentlich war es unmöglich, die nothwendigen Geldmittel herbeizuschaffen. Die Sorge dafür fiel, da die Lauenburgischen Landstände das Gesuch der Gesellschaft, sich mit einer Million Thaler zu betheiligen, ablehnten, gänzlich dem Senate von Lübeck zu. Erst am 15. December 1849 gelang es, einen Anleihevertrag über 3,200,000 ℛ mit der Königlich Preußischen Seehandlung in Berlin abzuschließen. Im Februar 1850 genehmigte die Statthalterschaft des Herzogthums Lauenburg das Statut der Gesellschaft, die Ausgabe von Actien und den Beginn des Baues. Am 15. October 1851 wurde die ganze 6,4 Meilen lange Bahn unter dem Jubel der Bevölkerung dem Verkehr übergeben.

Auf Fortsetzung der Bahn bis nach Lüneburg war die Aufmerksamkeit immer gerichtet geblieben. Die Strecke von Büchen nach Lauenburg mußte von der Hamburg-Berliner Eisenbahngesellschaft in Folge der von dem Könige von Dänemark ihr auferlegten Verpflichtung (S. 46) gebaut werden; die Strecke von Lüneburg bis an die Elbe fiel der Hannoverschen Regierung zu, die sich auch bei dem Elbübergang betheiligen mußte. Nun befriedigte zwar der Vertrag vom 23. Juni 1847 in Hannover nicht, erregte sogar einige Verstimmung gegen Lübeck, aber es gelang dem Senator Brehmer, der sich persönlich dahin begab, darzulegen, daß Lübeck mehr nicht habe erreichen können, sondern der Nothwendigkeit habe weichen müssen. Auch konnte die Regierung sich aus einem Schreiben des Grafen Reventlow vom 26. Juli, welches an das früher gegebene Versprechen, weitere Mittheilung zu machen, anknüpfte, noch sicherer überzeugen, daß Dänemark eine Fortsetzung der Büchener Bahn nach Lüneburg zwar ernstlich wolle, aber jede Theilnahme Lübecks an den Verhandlungen darüber entschieden abweise. Sie bezeugte daher (August 13) ihre fortdauernde Bereitwilligkeit, zur Herstellung der Bahn mitzuwirken, und beantragte die Ernennung sachverständiger Commissionen, um über geeignete Uebergangspunkte über die Elbe und über die an den Ufern zu treffenden Vorkehrungen sich zu verständigen.

Digitized by Google

Wegen inzwischen eingetretener Wahl des Senator Brehmer zum Vorsitzenden im Senate und längerer Abwesenheit des Synd. Elder von hier in andern öffentlichen Geschäften wurde dann die weitere Behandlung der Angelegenheit dem Senator Curtius übertragen, und dieser begab sich, nachdem verschiedene schriftliche Mittheilungen vorher stattgefunden hatten, zu Anfang des Mai 1850 persönlich nach Hannover. Er fand dort eine unveränderte Ueberzeugung von der Wichtigkeit der Bahn auch für die Interessen Hannovers, und wußte der Ansicht Eingang zu verschaffen, daß eine besondere Actiengesellschaft für eine so kurze Bahn sich nicht bilden werde, daß eben so wenig von der Stadt Lübeck nach den großen Opfern, die sie schon gebracht, die Uebernahme des Baues oder eine erhebliche Betheiligung bei den Kosten erwartet werden könne, daß daher die Hannoversche Regierung sie auf Staatskosten werde bauen müssen. Sollte aber dies bis zum Frühjahr 1852, zu welcher Zeit man damals die Lübeck-Büchener Bahn zu vollenden hoffte, geschehen, so war es nöthig, noch im Sommer 1850 die Bewilligung der erforderlichen Geldmittel bei der allgemeinen Ständeversammlung zu beantragen. Zu diesem Zwecke richtete die Direction der Lübeck-Büchener Eisenbahngesellschaft eine ausführlich motivirte Eingabe an das hannoversche Ministerium des Innern; der Senat, und auf dessen Wunsch auch die Statthalterschaft in Lauenburg, unterstützten dieselbe durch besondere Schreiben, und auch der Bürgerverein in Lüneburg stellte dem Ministerium die Verbindung Lüneburgs mit Lübeck durch eine Eisenbahn als für den Wohlstand der Stadt dringend erforderlich dar. Die Regierung war an und für sich nicht abgeneigt, die Sache rasch zu fördern, aber es wurden damals ohnehin schon bedeutende Summen (18 Millionen Thaler) für Eisenbahnbauten in Anspruch genommen; man besorgte ferner, durch eine Bahn von Lüneburg nach Lübeck die Einträglichkeit der, ihrer ganzen Länge nach am 1. Mai 1847 eröffneten, Bahn nach Harburg zu vermindern, und, was die Hauptsache war, für eine Bahn nach Lübeck war Zweierlei nothwendig, was von der Hannoverschen Regierung gar nicht oder nicht allein abhing, nemlich in ein bestimmtes Verhältniß zu der Büchen-Lauenburger Bahn zu treten, und die Regelmäßigkeit des Betriebs einer Fähre über die Elbe sicher zu stellen. Beides erforderte offenbar noch längere

Digitized by Google

Zeit und vielfache Verhandlungen, bei welchen es zum Theil nicht einmal klar vorlag, in welcher Weise sie eingeleitet werden sollten. Der Wunsch blieb demnach unerfüllt; die Arbeiten nach Büchen hin wurden aber mit solcher Energie betrieben, daß die Bahn nicht im Frühjahr 1852, wie ursprünglich beabsichtigt war, sondern, wie bemerkt, schon am 15. October 1851 eröffnet werden konnte.

Es ist nicht zu verkennen, daß aus der abgesonderten Vollendung dieser Bahnstrecke eine neue Schwierigkeit für die Lübeck-Lüneburger Bahn entstand. War nemlich schon 1847 bei den Verhandlungen in Kopenhagen die von Lübeck gewünschte Theilnahme an gemeinschaftlichen Verhandlungen über eine Bahn von Lübeck nach Lüneburg zurückgewiesen worden, so erklärte nun auch Hannover, die Erbauung einer Bahn von Lüneburg an die Elbe sei eine Sache, die Hannover allein angehe, und wegen des Ueberganges über die Elbe könne nur zwischen Hannover und Dänemark, als den beiden Territorialregierungen, verhandelt werden, Lübeck habe dabei nichts zu thun. Indessen verkannte man doch in Hannover die Wichtigkeit der Sache nicht, und, wenn man auch wegen der allgemeinen politischen Verhältnisse nicht gern die Initiative zu Verhandlungen mit Dänemark ergreifen wollte, so gelang es doch, nachdem die beiden früher zu Verhandlungen mit Lübeck ernannten Commissare, Dommes und Hoppenstedt, wegen anderweitiger Dienstverhältnisse diese Stellung aufgegeben hatten, noch im December 1851 die Bestellung eines neuen Commissars zu solchen Verhandlungen zu bewirken, wozu der Ministerialrath Nieper erwählt ward. Auch mochte es immer als ein Vortheil für die Sache selbst, wenn auch nicht für die Beschleunigung derselben, angesehen werden, daß man in Hannover sich zu der Ansicht hinneigte, eine Fähre werde immer eine ungenügende Uebergangsart bleiben, es müsse eine feststehende Brücke gebaut werden, auch einsah, daß es Lübeck nach allen schon für die Eisenbahn gebrachten Opfern nicht zugemuthet werden könne, die Kosten dazu herzugeben. Die Ansicht ging in dieser Beziehung dahin, daß von den Kosten etwa ein Drittel von der Hannoverschen Regierung, ein zweites Drittel von der Lauenburgischen zu übernehmen und der Rest durch eine Actiengesellschaft herbeizuschaffen sei, der man dann die ganze Einnahme überlassen könne. Auf diese Ansichten hin ging die Di-

Digitized by Google

rection der Lübeck-Büchener Eisenbahn weiter zu Werke. Sie veranlaßte die erforderlichen Untersuchungen und die Ausarbeitung eines vollständigen Planes der Ueberbrückung der Elbe bei Lauenburg zum Anschluß an eine Bahn nach Lüneburg. Die Arbeit mußte freilich längere Zeit in Anspruch nehmen. Erst im December 1852 wurde es möglich, die gesammten Vorlagen, nachdem sie hier geprüft und gebilligt waren, von Seiten des Senats gleichzeitig nach Hannover und nach Kopenhagen einzusenden, wobei in dem begleitenden Schreiben, unter Hervorhebung der Wichtigkeit der Sache und Erinnerung an die früheren Verhandlungen, um Prüfung der Pläne gebeten und auf das Erforderniß einer Verständigung unter den beiderseitigen Regierungen hingewiesen wurde. Aus Kopenhagen erfolgte auf diese Einsendung gar keine Erwiederung; aus Hannover ging wenigstens eine dankende Empfangsanzeige ein mit dem Versprechen, daß man die Arbeit prüfen und sich dann weiter darüber erklären wolle. Aber die weitere Erklärung blieb ebenfalls aus. Als dann, im Sommer 1854, Senator Curtius beauftragt wurde, sich einmal wieder persönlich nach Hannover zu begeben, war die Sache dort gänzlich in Vergessenheit gerathen, das Ministerium hatte gewechselt und von den dermaligen Ministern kannte keiner die früheren Verhandlungen. Sie erklärten indessen, daß sie es gerne sehen würden, wenn sie Veranlassung erhielten, sie wieder aufzunehmen. Das geschah alsbald durch ein Schreiben des Senats vom 8. Juli, doch ohne Erfolg. Nach fünf Wochen erwiederte das Ministerium in ganz allgemeinen und unbestimmten Ausdrücken, daß es die Verbindung mit Lübeck fortwährend schätze, wies aber dabei nur auf die der Herstellung solcher Verbindung noch entgegenstehenden Schwierigkeiten hin. Nicht besser ging es mit einer erneuerten, wiederum von Hannover aus indirect veranlaßten, Anrege im April 1855. Jetzt hieß es, die Hannoversche Regierung könne die erforderlichen Schritte zu einer Vereinbarung mit der Dänischen nicht eher thun, als bis es hinlänglich constatirt sei, daß diese darauf eingehen werde.

Es wurde daher nun ein anderer Weg versucht, um die Hannoversche Regierung zum Handeln zu bewegen. Zwei Mitglieder der hiesigen Eisenbahndirection und der Baudirector Benda hatten am 24. Juni 1855 auf dem Bahnhofe zu Büchen eine Zusammen-

Digitized by Google

kunft mit dem Betriebsdirector der Hamburg-Berliner Eisenbahngesellschaft, Baurath Neuhaus, dem Generaldirector der Hannoverschen Eisenbahnen, Hartmann, und dem Baurath Funk aus Hannover, und es wurde der Wunsch zu Protokoll ausgesprochen, daß eine Commission von technischen Mitgliedern oder höhern technischen Beamten der drei Eisenbahn-Verwaltungen ermitteln möge, welcher Ort für einen Brückenbau der geeignetste sei, auch Vorschläge darüber machen, welche Trajectanstalt sich bis zur Vollendung einer Brücke möchte einrichten lassen, um beladene Eisenbahnwagen von einer Bahn auf die andere zu führen, und daß höhere Wasserbaubeamte der Regierungen von Dänemark und Hannover dieser Commission beigeordnet werden möchten. Ferner wurde der Wunsch erklärt, daß, nachdem alle genannten Arbeiten vollendet und von den Regierungen genehmigt seien, die drei Eisenbahnverwaltungen sich über die Einrichtung des Betriebs von Lübeck nach Lüneburg verständigen möchten.

Diese Wünsche wurden zwar nicht sogleich zur That, aber sie bahnten doch den Weg. Zunächst verflossen noch wiederum sechs Monate ungenutzt. Dann endlich entschloß sich — ohne Zweifel hauptsächlich auf Betrieb des Generaldirectors Hartmann — im Januar 1856 die Hannoversche Regierung, eine abermalige Anforderung an die Dänische Regierung im Sinne des eben erwähnten Büchener Protokolls und in Gemäßheit des Inhalts desselben zu richten. Sie fügte hinzu, daß sie entschlossen sei, eine Eisenbahnverbindung mit der Ostsee herzustellen und, wenn ihr der Weg durch Lauenburg versagt werde, andere Wege aufzusuchen. Darin lag eine, freilich wohl kaum ernsthaft gemeinte, Hindeutung auf einen Anschluß an die Mecklenburgischen Bahnen zur Verbindung mit Wismar und Rostock. Außerdem aber bemerkte das Hannoversche Ministerium, daß die Höhe des dermalen bestehenden lauenburgischen Transitzolls einen Aufschwung des Verkehrs nicht erwarten lasse, und sprach zugleich die Hoffnung aus, daß Dänemark geneigt sein werde, diesen Zoll bedeutend zu ermäßigen.

Jede Erwähnung des Transitzolls war der Dänischen Regierung unangenehm. Sie wußte ganz wohl, welche Meinung man überall von demselben hatte, und verhehlte sich wahrscheinlich nicht, daß sie ihn nicht würde aufrecht halten können, sobald er einmal

Digitized by Google

ernsthaft zur Sprache und Verhandlung käme. Deshalb schnitt sie alle Erörterungen darüber, so weit sie irgend konnte, ab und erwiederte daher auch diesmal dem Hannoverschen Ministerium, daß sie bereit sei, einen Commissar zu den erwähnten technischen Arbeiten zu ernennen, hinsichtlich des Transitzolls aber sich ihre freie Entschließung vorbehalten müsse. Unter solchen Umständen glaubte Hannover, sich von weiterer Fortsetzung der Verhandlungen kein Resultat versprechen zu dürfen, und brach sie daher gänzlich ab.

Für Lübeck konnte darin nur noch ein Motiv mehr liegen für das Bestreben nach Befreiung von der drückenden Fessel, die auf unserm Handel lastete. Und in der That, es gelang den hauptsächlich von hier aus nach vielen Richtungen hin gegebenen Impulsen, zu bewirken, daß die Mächte, mit welchen Dänemark seit October 1855 über die Abschaffung des Sundzolls unterhandelte, den Transitzoll in diese Verhandlungen hineinzogen, und die Folge davon war, daß eine bedeutende Ermäßigung desselben (von 5 ß per 100 ℔ auf 1 ß) im Wege eines europäischen Vertrages festgesetzt wurde.

Als Dies erreicht war, und noch vor der förmlichen Unterzeichnung des Sundzollvertrages, welche am 14. März 1857 geschah, nahm Hannover die abgebrochene Verhandlung wieder auf. Es ernannte seinerseits den Oberbaurath Plener und den Baurath Funk zu Mitgliedern der technischen Commission, Dänemark, dem Beispiel folgend, den Justizrath Scheffer. Die Herren begannen ihre Arbeiten bald und hielten am 13. Juli 1857 — freilich waren nun seit der Conferenz in Büchen wiederum zwei ganze Jahre verflossen — mit Abgeordneten der Hamburg-Berliner und der Lübeck-Büchener Eisenbahndirection eine Zusammenkunft in Lauenburg, in welcher zwar von dem Bau einer Brücke nur noch wie von einer fernen und unsichern Eventualität die Rede war, doch über den Ort, wo am rechten Elbufer eine Fähranstalt angelegt werden könnte, ein bestimmter Vorschlag gemacht wurde. Die hannoverschen Commissarien waren nicht im Stande, mit gleich bestimmten Vorschlägen hinsichtlich des linken Elbufers hervorzutreten, verhießen jedoch, ihre Arbeiten möglichst zu beschleunigen und nach Beendigung derselben zu einer neuen Zusammenkunft einzuladen. Das thaten sie im November desselben Jahres. Da aber

Digitized by Google

trat ein unerwartetes Hinderniß ein. Der Abgeordnete der Hamburg-Berliner Direction erklärte plötzlich, daß er durch anderweitige Geschäfte verhindert sei, der Zusammenkunft beizuwohnen, und auch im Laufe des Jahres nicht dazu werde kommen können. Es war sogleich wahrscheinlich, daß diese Erklärung aus Abneigung gegen das Unternehmen und dem Wunsche, es, wenn nicht ganz zu verhindern, doch zu verzögern, hervorgegangen war, und bald traten sowohl eine solche Abneigung, als auch der Grund derselben bestimmter zu Tage. Gerade um jene Zeit nemlich entstand zuerst der Plan, eine directe Bahn von hier nach Hamburg zu bauen, und daran schloß sich, vermöge einer natürlichen Consequenz, der weitere, damals freilich nur in unbestimmten Ideen bestehende, Plan einer Eisenbahn von hier nach Kleinen. In beiden Plänen erblickte die Direction der Hamburg-Berliner Eisenbahngesellschaft mit Grund einen Nachtheil für ihre Bahn und beschloß, ihr Verhältniß zu dem lauenburger Unternehmen vorerst in der auf den 27. Januar 1858 anberaumten Plenarversammlung des Ausschusses ihrer Gesellschaft zur Sprache zu bringen. Wenn es dabei die Absicht war, den Vortrag so einzurichten, daß der Ausschuß die weitere Mitwirkung bei einer Lübeck-Lüneburger Bahn ablehnen möchte, so wurde diese Absicht vereitelt. Die Dänische Regierung hatte sich von der großen Wichtigkeit des Unternehmens nach und nach völlig überzeugt und nahm ein zu lebhaftes Interesse daran, als daß sie das Zustandekommen desselben von dem guten Willen einer Privatgesellschaft hätte abhängig machen sollen. Sie ließ daher schon vor der Versammlung in geeigneter Weise ihre Ansicht kund geben, daß sie den Anschluß einer Lauenburg-Lüneburger Bahn an die Büchen-Lauenburger wünsche, und daß daher in der Versammlung darüber, ob die Direction der Berlin-Hamburger Bahn dabei mitwirken wolle, nicht die Rede sein dürfe, sondern nur darüber, wie das Unternehmen auf die zweckmäßigste Weise zu Stande zu bringen sei. Aehnliche Erklärungen ließ sie, unter Hinweisung auf die betreffenden Paragraphen sowohl des Vertrags vom 8. November 1841 über die Berlin-Hamburger Eisenbahn als auch des preußischen Eisenbahngesetzes, in der Versammlung selbst abgeben. Es erfolgte daher der Beschluß, daß der bisherige Abgeordnete der Direction den fernern Verhandlungen beiwohnen und alle der Ge-

Digitized by Google

sellschaft obliegenden Verpflichtungen bereitwilligst erfüllen, weiter gehende Zugeständnisse aber nicht ohne die vorher eingeholte Genehmigung des Ausschusses machen solle.

Im Februar 1858 fand nun die für den November 1857 beabsichtigt gewesene Conferenz der Techniker statt, deren Hauptresultat darin bestand, daß man sich über die Stellen an beiden Ufern, wo eine Fähranstalt zweckmäßig angelegt werden könne, vollständig einigte. Damit war zwar der Plan der Erbauung einer stehenden Brücke factisch aufgegeben, aber doch zugleich eine feste Grundlage für das ganze Unternehmen gewonnen, und es war ein Verhältniß beseitigt, dessen Ordnung noch ungemeine Schwierigkeit würde dargeboten haben. Bei dem Bau einer Brücke nemlich wäre der Abschluß eines Staatsvertrages zwischen Hannover und Dänemark unumgänglich gewesen, und Das würde wegen der, aus den politischen Verhältnissen beider Staaten zu einander hervorgegangenen, gegenseitigen großen Verstimmung äußerst schwierig gewesen sein. Bei der Einrichtung einer Fähranstalt konnte von einem Staatsvertrage abgesehen, vielmehr die nöthige Vereinbarung unter den drei Eisenbahnverwaltungen, unter Genehmigung der Regierungen geschlossen werden. Das erschien für den Augenblick als ein Gewinn. Die Hannoversche Regierung that denn nun auch einen entscheidenden Schritt, indem sie bei der Ständeversammlung die Bewilligung der Geldmittel beantragte. Das Baucapital war zu 1,243,000 ℛ berechnet, inclusive der Fähranstalt, für welche 137,200 ℛ, und der Anschaffung der Betriebsmittel, wofür 173,250 ℛ veranschlagt waren. Die Bewilligung erfolgte im Juli 1858 unter den beiden von der Regierung selbst entgegengebrachten Bedingungen, daß zu dem Baue nicht eher geschritten werden dürfe, als bis durch einen Vertrag mit der Berlin-Hamburger Eisenbahngesellschaft die Benutzung der Büchen-Lauenburger Bahn und ferner auch der ungestörte Betrieb der Fähranstalt vollständig gesichert sei. Dagegen gab die Ständeversammlung eine andere zur Sprache gekommene Bedingung, daß nemlich Lübeck, um den Ernst seines Interesses bei dem Unternehmen zu zeigen, sich verpflichten müsse, mindestens den dritten Theil der Kosten zu übernehmen, bei weiterer Berathung auf.

Zu allen diesen Erfolgen war von hier aus theils im Wege

Digitized by Google

der Correspondenz, theils durch mündliche Rücksprachen und Aufklärungen bei persönlicher Anwesenheit des Senator Curtius in Hannover, wohin er zu diesem Zwecke einmal ganz eilig durch den Telegraphen berufen wurde, wesentlich mitgewirkt, sowohl um die Auffassungen und Entschließungen der Hannoverschen Regierung zu bestimmen, als auch um der Commission der Ständeversammlung, welche zur Vorberathung des Regierungsantrages gewählt war, die richtigen Ansichten von der Bedeutsamkeit des hiesigen Handels und der Ausgebreitetheit des Schiffahrtsverkehrs zu geben, auch sie über die Opfer zu belehren, welche Lübeck schon gebracht habe und noch bringen müsse, um sich in eine seinen Bedürfnissen entsprechende Verbindung mit dem übrigen Deutschland zu setzen.

Als die Geldmittel zur Verfügung standen, wurde mit den speciellen Vorarbeiten alsbald begonnen, und man überließ sich sowohl hier als in Hannover der Hoffnung, daß es möglich sein würde, die ganze Bahnstrecke bis zum Frühjahr 1860 zu vollenden und dem Verkehr zu übergeben. Zunächst aber mußte nun wegen der Büchen-Lauenburger Bahn eine Vereinbarung mit der Berlin-Hamburger Eisenbahngesellschaft getroffen werden. Dabei waren mehrere Wege denkbar. Entweder sie konnte die Bahn ganz und gar, etwa für die Kosten der Anlage, verkaufen, oder sie konnte der Lübeck-Büchener Eisenbahngesellschaft den Betrieb auf derselben überlassen, und zwar entweder den alleinigen Betrieb auch in Anschluß an die Züge auf der Hauptbahn, oder nur einen Mitbetrieb, so weit er für den Verkehr zwischen Lübeck und Lüneburg erforderlich war, oder endlich sie konnte den Betrieb selbst behalten, mußte aber dann, zunächst auf eine bestimmte Reihe von Jahren, gewisse Verpflichtungen hinsichtlich der Fahrpläne und des Tarifs übernehmen. Der Direction der hiesigen Eisenbahngesellschaft fiel es zu, die Verhandlungen einzuleiten, und sie ging dabei von der richtigen Voraussetzung aus, daß es nicht erreichbar sein werde, von der Berliner Direction größere Zugeständnisse zu erlangen, als für die Sicherung eines regelmäßigen Verkehrs erforderlich seien, daß daher von der Ueberlassung des alleinigen oder eines theilweisen Betriebes derselben, was man sonst gern gesehen hätte, nicht die Rede sein könne. Von dieser Ansicht also ausgehend setzte die hiesige Eisenbahndirection sich mit der Berliner in Verbindung

Digitized by Google

und legte ihr folgende Grundzüge einer abzuschließenden Vereinbarung vor:

1) Die Direction der Berlin-Hamburger Eisenbahngesellschaft räumt der Direction der Lübeck-Büchener Eisenbahngesellschaft die Befugniß ein, daß sie diejenigen Züge, welche sie außer und neben den fahrplanmäßigen Zügen auf der Büchen-Lauenburger Zweigbahn für den unmittelbaren Anschluß ihres Verkehrs an den der Königlich Hannoverschen Eisenbahnen für nothwendig erachtet, soweit die Direction der Berlin-Hamburger Bahn solche nicht selbst weiter führt, über die Büchen-Lauenburger Bahn führe. Die Direction der Berlin-Hamburger Bahn erhält den Brutto-Ertrag dieser Züge nach Maßgabe ihres Tarifs und erstattet der Lübeck-Büchener Eisenbahngesellschaft die Selbstkosten nach Maßgabe der Vereinbarung über diese bei Durchführung von Extrazügen.
2) Für den Verkehr der Lübeck-Büchener Bahn mit der Station Lüneburg wird ein Maximal-Tarifsatz zwischen der Berlin-Hamburger, der Königlich Hannoverschen und der Lübeck-Büchener Verwaltung vereinbart. Eine einseitige Erhöhung ihres Antheils an diesem Tarifsatze steht keiner der drei Verwaltungen zu, wogegen es jeder derselben unbenommen bleibt, eine Ermäßigung desselben nach ihrem alleinigen Ermessen jederzeit eintreten zu lassen.
3) Für die durchgehenden fremden Wagen zahlt diejenige Verwaltung, über deren Bahn solche fremde Wagen laufen, der Wageneigenthümerin eine näher zu vereinbarende Wagenmiethe.
4) Für die Benutzung der herzustellenden Trajectanstalt wird eine näher festzustellende Vergütung erhoben. Die Trajectanstalt wird abgesondert verwaltet. Die Erträge wie die laufenden Kosten derselben werden abgesondert verrechnet und nach Maßgabe des Antheils an den Anlagekosten unter die betheiligten Verwaltungen vertheilt.
5) Es wird unter den betheiligten Verwaltungen eine für die Dauer von zehn Jahren unkündbare Vereinbarung geschlossen.

Diese Grundzüge fanden beifällige Aufnahme, sie wurden mit einigen, ihr Wesen nicht ändernden Zusätzen und Modificationen

Digitized by Google

angenommen, und nur noch das Verlangen gestellt, daß die beiden Eisenbahnverwaltungen, die Hannoversche und die Lübeckische, Güter von und nach Orten, die östlich von Braunschweig liegen, nicht über Lauenburg, sondern über Magdeburg dirigiren sollten, wenn nicht Ersteres vom Absender ausdrücklich verlangt werde. Indessen glaubte die Berliner Direction zu einem näheren Eingehen auf die von ihr selbst für billig gehaltenen Grundzüge einer speciellen Ermächtigung ihres Ausschusses zu bedürfen, und beschloß diese zu beantragen. Darüber verzögerten sich die weiteren Verhandlungen bis zum 25. Januar 1859, an welchem Tage die nächste Versammlung des Ausschusses in Berlin statt fand, und dann noch länger. Denn bei der Verhandlung über den Gegenstand wurde von einigen Seiten bemerkt, der Getreidehandel Hamburgs leide schon jetzt durch die Concurrenz Harburgs Nachtheile, welche durch die beabsichtigte Verbindung noch größer zu werden drohten. Es wurde daher beschlossen, den Antrag der Direction einer Vorprüfung durch eine zu ernennende Commission zu unterwerfen, welche ihn unter Berücksichtigung der vorgetragenen Bemerkungen zu berathen und in der nächsten Versammlung im März zu berichten habe. Diese Commission empfahl jedoch dem Ausschuß, den Antrag, vorbehältlich der Genehmigung der bei den Actien Litt. B. betheiligten Regierungen, und mit dem Zusatze anzunehmen, daß die Gesellschaft sich mit einer bestimmten Summe bei der Trajectanstalt betheiligen möge, und so wurde er zum Beschluß erhoben. Die Beschlußnahme über den Betrag der Summe wurde bis auf weiteren Antrag der Direction ausgesetzt.

Nun war es denn so weit, daß zu einem Vertrage unter den drei Eisenbahnverwaltungen geschritten werden konnte. Zunächst übernahm es die Direction der hannoverschen Eisenbahnen, einen Entwurf anzufertigen, über welchen sie sich mit der hiesigen Direction vorläufig zu verständigen wünschte, ehe er nach Berlin gesandt wurde. Das wurde ohne große Schwierigkeit erreicht. Als aber dann der Entwurf der Berlin-Hamburger Direction vorgelegt wurde und mit ihren Bemerkungen begleitet zurückkam, zeigte sich eine so weit auseinandergehende Meinungsverschiedenheit hinsichtlich einer Menge zum Theil wichtiger Gegenstände, z. B. hinsichtlich des anzuschaffenden Inventars der Fähranstalt; der Art und Weise der

Digitized by Google

Anstellung der Beamten, der festzustellenden Tarife, der nach Ablauf der ersten zehn Jahre festzusetzenden Kündigungsfristen, daß im ersten Augenblick eine Vereinigung unmöglich schien. Dazu kam noch, daß die Berliner Direction es als zur Gültigkeit des Vertrags erforderlich erklärte, daß er von den sämmtlichen Regierungen bestätigt werde, durch deren Territorium die Berlin-Hamburger Bahn gehe, und die den Vertrag darüber vom 8. November 1841 geschlossen hätten, also von Preußen, Mecklenburg, Dänemark wegen Lauenburg, Lübeck und Hamburg wegen Bergedorf, und Hamburg allein. Namentlich dieser letzteren Forderung widersetzte sich die Hannoversche Direction entschieden, weil sie besorgte, daß Mecklenburg und Hamburg als Territorialregierungen die Genehmigung versagen möchten. Es wurde nun wieder die Aufgabe Lübecks, zu vermitteln und auszugleichen, und das gelang zwar am Ende, aber nicht ohne viele Mühe und abermaligen großen Zeitverlust. Das ganze Jahr 1859 verging darüber. Erst am 11. Januar 1860 fand wieder eine Versammlung der Techniker in Lauenburg Statt, in welcher man sich über die Einrichtung der Trajectanstalt und über das anzuschaffende Inventar, insbesondere darüber, daß ein Fährschiff ausreichen werde, definitiv vereinigte. Dann folgte am 25. Februar eine Conferenz von Abgeordneten der drei Eisenbahnverwaltungen in Hamburg, in welcher eine Einigung über die Tarifbestimmungen und über die Kündigungsfristen nach Ablauf von zehn Jahren erreicht wurde. Die Frage wegen formeller Bestätigung der Verträge ließ man vorläufig auf sich beruhen. Im März konnte nun eine neue Redaction des Entwurfs in Hannover ausgearbeitet und nach Berlin gesandt werden, von wo er im Mai mit Gegenbemerkungen begleitet zurückkam. Man war einander nun schon bedeutend näher gekommen. Daß dennoch jetzt eine abermalige längere Unterbrechung der Verhandlungen eintrat, hatte in anderweitigen unvermeidlichen Geschäften und persönlichen Verhältnissen der damit Beauftragten seinen Grund. Auch mußten nun die Berlin-Hamburger und die Lübeck-Büchener Eisenbahngesellschaft sich erst über den Antheil einigen, den jede von ihnen an den Kosten der Anlage der Trajectanstalt übernehmen sollte, und dieser wurde dahin bestimmt, daß die Lübeck-Büchener Gesellschaft sich verpflichtete, drei Achtel zu tragen, die Berlin-Hamburger ein Achtel.

Digitized by Google

Die andere Hälfte übernahm die Hannoversche Eisenbahndirection, welche mit der Anschaffung aller erforderlichen Geräthe beauftragt wurde. Dem Beitragsverhältniß entsprechend bestimmte sich auch der ideelle Eigenthumsantheil jeder Verwaltung an dem gesammten Inventar und die Theilung der Einnahmen. Der endliche Abschluß des Vertrags erfolgte, der erwähnten Unterbrechung wegen, erst am 5. December 1860 in Berlin. Die Berliner Direction war in mehreren wesentlichen Punkten von ihren ursprünglichen Forderungen zurückgetreten. Sie hatte in eine solche Bestimmung der Tarife gewilligt, wie die beiden anderen Verwaltungen sie für nothwendig hielten, um nicht den Verkehr von dem neuen erleichternden Wege, welchen man ihm öffnen wollte, durch dessen Kostspieligkeit zurückzuschrecken. Sie willigte auch ein, daß der Vertrag auch nach Ablauf der ersten zehn Jahre, für welche er zunächst geschlossen wurde, immer wieder auf zehn Jahre bindend sein sollte, wenn er nicht von einer oder der andern Seite gekündigt würde. Sie verlangte endlich auch nicht mehr, daß die Genehmigung aller bei der Berlin-Hamburger Bahn betheiligten Territorialregierungen eingeholt werden sollte, sondern war damit zufrieden, daß der Vertrag von dem dänischen Ministerium für die Herzogthümer Holstein und Lauenburg, von dem hannöverschen Ministerium des Innern und von dem Senate von Lübeck bestätigt werde.

Es mußte aber der Unterzeichnung des Vertrags noch eine andere nicht ganz leichte Verhandlung vorangehen. Man mußte auch die Möglichkeit ins Auge fassen, daß der Vertrag nach Verlauf von zehn Jahren von einem der Contrahenten gekündigt werde und eine Verständigung über die Bedingungen der Fortsetzung des Transportbetriebes nicht stattfinde. Daß darum der Transport, nachdem er zehn Jahre lang bestanden, nicht wieder aufhören könne und dürfe, darüber waren die Contrahenten des Vertrags einig, und es wurde daher in dem Vertrage selbst festgesetzt, daß für solchen Fall diejenigen Vorschriften als maßgebend anerkannt werden, welche der über die Herstellung einer Eisenbahnverbindung zwischen Berlin und Hamburg von den dabei betheiligten Regierungen abgeschlossene Vertrag vom 8. November 1841 nebst Schlußprotokoll und die darin angezogenen gesetzlichen Bestimmungen enthalten. Dieser Vertrag bestimmt in Art. 16: „Jeder der contrahirenden Regierungen

Digitized by Google

bleibt es überlassen, innerhalb ihres Gebiets die Anschließung und Einmündung von Zweig- oder Seitenbahnen an die beabsichtigte Eisenbahn in jeder Richtung zu gestatten oder selbst zu veranstalten". Die erwähnten gesetzlichen Bestimmungen beziehen sich auf das preußische Eisenbahngesetz vom 3. November 1838, welches unter andern verfügt, daß die Regierung es unter Umständen einer Eisenbahngesellschaft auferlegen kann, anderen Gesellschaften die Benutzung ihrer Bahn gegen gewisse, ihren Grundzügen nach in dem Gesetze selbst bestimmte, Leistungen zu gestatten. Hiernach hatte also die Dänische Regierung, in deren Territorium Lauenburg damals lag, es in ihrer Macht, in dem zwar nicht wahrscheinlichen, aber doch möglichen Falle, daß nach Aufhebung des Vertrags eine gütliche Vereinbarung nicht zu erreichen wäre, den Anschluß der Lüneburger Bahn an die Lauenburg-Büchener und die Benutzung dieser letztern Bahn durch die Lübeck-Büchener Gesellschaft ihrerseits zu verfügen. Aber Dies erschien der Hannoverschen Regierung noch nicht als eine vollständige und unbedingte Sicherheit für die ungestörte Fortdauer des Verkehrs. Sie wünschte, vor der Unterzeichnung des Vertrags auch darüber Gewißheit zu haben, daß die Dänische Regierung von der ihr beiwohnenden Macht eintretenden Falls wirklich Gebrauch machen werde, und beantragte bei derselben eine dahin gehende officielle Erklärung. Die Dänische Regierung, welche das Zustandekommen der Bahn sowohl wegen der in dem Eisenbahnvertrage von 1847 gegen Lübeck von ihr übernommenen Verpflichtung als auch im Interesse Lauenburgs aufrichtig wünschte, ließ sich bereit finden, die Ausstellung der beantragten Erklärung nach erfolgter Genehmigung des abzuschließenden Vertrags schon zum voraus zu versprechen. Bei dieser wie bei mehreren andern Gelegenheiten hatten auch die Bemühungen des hanseatischen Ministerresidenten in Kopenhagen, Dr. Krüger, einen wirksamen Einfluß, um die Entschließungen der Dänischen Regierung zu bestimmen.

Aus dem Vertrage muß noch hervorgehoben werden, daß auch der nur vorläufig, nicht aber für immer aufgegebene Gedanke an einen Brückenbau darin einen Ausdruck fand. Es wurde nämlich festgesetzt, daß eine Aenderung der Vertragsverhältnisse werde stattfinden müssen, wenn die beiden Regierungen der Staatsgebiete an

Digitized by Google

dem linken und rechten Elbufer die Verbindung beider Ufer mittelst einer festen Brücke gutheißen oder beschließen sollten. Wie unendlich viel rascher, bequemer und sicherer die Verbindung mittelst einer Brücke sein würde, als sie durch eine Fähre geschehen konnte, verkannte man schon damals nicht.

In solcher Weise wurde der Vertrag verabredet und vorläufig abgeschlossen; zur wirklichen Unterzeichnung desselben aber konnten die Unterhändler erst schreiten, wenn sie dazu von ihren Commitenten, den Eisenbahnverwaltungen, ermächtigt waren, und erst nach der Unterzeichnung konnte er den drei Regierungen zur Bestätigung vorgelegt werden.

In Hannover wurde nicht gesäumt. Der dortige Generaldirector der Eisenbahnen und Telegraphen, Hartmann, der den Vertrag selbst mit verhandelt hatte, erhielt sehr bald von dem ihm vorgesetzten Ministerium die Ermächtigung, ihn zu unterzeichnen. Er unterzeichnete ihn demnach in drei Exemplaren und sandte diese nach Berlin, damit sie auch dort unterzeichnet und dann zu gleichem Zwecke nach Lübeck gesandt würden.

In Berlin konnte es der Natur der Sache nach so rasch nicht gehen, da der dortigen Direction von dem Ausschusse der Gesellschaft die Ermächtigung, auf den Vertrag einzugehen, nur unter der Voraussetzung der Zustimmung der bei der Hamburg-Berliner Bahn als Actionaire betheiligten Regierungen von Mecklenburg und Hamburg gegeben war. Ihnen mußte er also erst zur Prüfung mitgetheilt werden. Beide erklärten, Mecklenburg unter dem 25. Januar, Hamburg unter dem 16. März 1861, sich damit einverstanden, daß der Vertrag an die nächste Generalversammlung gebracht werde, genehmigten ihn also zwar indirect schon ihrerseits, verzögerten aber die weitere Entscheidung wiederum bis zum nächsten Mai. Der Senat von Hamburg hatte seiner Erklärung die Bemerkung hinzugefügt, daß er die Entscheidung darüber, ob er als Territorialregierung dem Vertrage seine Zustimmung geben könne und unter welchen Bedingungen, sich noch vorbehalten müsse.

Dieser Vorbehalt gab der Berliner Direction Veranlassung, auf ihre frühere Ansicht, daß es nothwendig sei, die Einwilligung sämmtlicher, bei dem Vertrage von 1841 betheiligten Regierungen nachzusuchen, zurückzukommen, und sie reichte zu diesem Zwecke den

Digitized by Google

Vertrag im April bei dem Preußischen Eisenbahncommissar ein. Es war klar, daß daraus ein neuer Verzug von unabsehbarer Dauer entstehen mußte. Denn dies Verfahren konnte schon an und für sich der Anfang eines langen Principienstreits werden. Wenn die Regierungen sich in diesem Falle dafür entschieden oder auch nur zugaben, daß eine nur das Territorium einer einzelnen Regierung berührende Angelegenheit der vorgängigen Verständigung unter allen fünf Regierungen bedürfe, so konnte und mußte solche Entscheidung zu äußerst wichtigen, die Freiheit jeder einzelnen Regierung ungemein beeinträchtigenden Consequenzen führen. Außerdem lag, selbst wenn man sich über dies Princip einigte, die Gefahr in Bezug auf Mecklenburg und Hamburg nicht blos im Verzuge. Zwar als Actionaire der Gesellschaft hatten beide Regierungen ihre Zustimmung zu dem Vertrage nach Dem, was vorlag und was vorangegangen war, nicht wohl verweigern können, aber als Territorialregierungen konnten sie andere Rücksichten nehmen. Nun war es zwar, was Mecklenburg betrifft, augenscheinlich, daß das projectirte Unternehmen einem großen Theile des Landes äußerst wünschenswerth und vortheilhaft sein müsse, aber der Nutzen mußte doch noch größer sein, wenn die Verbindung nicht über Lauenburg, sondern über Boitzenburg ging. Zeigte sich nun eine Möglichkeit, den Bau über Lauenburg zu verhindern und das früher von der Regierung lebhaft betriebene, von Hannover freilich nicht begünstigte Project eines Baues über Boitzenburg wieder aufzunehmen, so lag die Besorgniß immerhin nahe, daß die Mecklenburgische Regierung den Anlaß, der sich ihr darbot, benutzen möchte. Indessen erwies sich diese Besorgniß später als unbegründet. Etwas anders stand es mit Hamburg. Dort konnte nicht übersehen werden, daß die Lübeck-Lüneburger Bahn dahin wirken müsse, das Abhängigkeitsverhältniß, in welchem der Lage der Verhältnisse nach der lübeckische Handelsverkehr von Hamburg steht, zu lösen und ihm eine größere Selbständigkeit zu geben, und daß auch der bis dahin wesentlich auf den hamburger Markt angewiesene mecklenburgische Getreidehandel sich auch nach anderen Richtungen hin entwickeln werde. Es war ferner bekannt, daß der Senat von Hamburg jede Gelegenheit benutze, um auf die Abschaffung oder wenigstens Ermäßigung der immer noch erheblichen Transitzölle, welche auf der Berlin-Hamburger Eisenbahn lasteten,

Digitized by Google

hinzuwirken. Bei dem lauenburgischen Transitzoll konnte nicht von Ermäßigung, sondern nur von Abschaffung die Rede sein. Wie wenig es nun auch denkbar war, daß die Dänische Regierung einem in Veranlassung eines Vertrags über die Trajectanstalt und in Verbindung damit gestellten Antrage auf Abschaffung des Transitzolls sollte Gehör geben, so konnte man doch nicht wissen, was Hamburg thun werde.

Unter solchen Umständen war es zwar wiederum ein Fortschritt in der Entwickelung der Angelegenheit, daß die Generalversammlung der Actionaire der Berlin-Hamburger Bahn den Vertrag am 25. Mai 1861 einstimmig genehmigte. Aber gefährdet erschien das Zustandekommen des ganzen Unternehmens noch immer, und man mußte hier in Ueberlegung nehmen, ob die Verbindung mit Lüneburg nicht in anderer Weise zu erreichen sei. Möglich war dies bei dem vorhandenen und entschiedenen guten Willen der Dänischen und der Hannoverschen Regierung ohne Zweifel, aber freilich nicht ohne zeitraubende Untersuchungen und Verhandlungen. Denn es mußte dann erst ein Vertrag über eine Trajectanstalt zwischen Dänemark und Hannover geschlossen und darauf von beiden Regierungen ein Abkommen mit der Berlin-Hamburger Eisenbahn über die Benutzung der Büchen-Lauenburger Bahn getroffen werden. Wie außerordentlich unangenehm und aufregend dies beständige Wiederverschwinden eines Zieles sein mußte, dem man schon so lange zustrebte und welchem man schon mehrmals nahe zu sein hatte glauben dürfen, sagt sich leicht von selbst.

Im Juni erging nun ein Schreiben des Preußischen Eisenbahncommissars an die Commissare der übrigen Regierungen des Inhalts, daß nach Ansicht der Preußischen Regierung der von den drei Eisenbahnverwaltungen abgeschlossene Vertrag der Bestätigung der sämmtlichen Regierungen bedürfe. Die Commissare wurden ersucht, die Erklärungen ihrer Regierungen über die Angelegenheit zu veranlassen; zugleich wurde indessen ausgesprochen, daß die Preußische Regierung gegen den Vertrag selbst nichts zu erinnern finde.

Der hiesige Senat antwortete zuerst, er halte die Zustimmung aller Regierungen zu dem Vertrage nicht für erforderlich, genehmige ihn aber seinerseits; er umging also die Principienfrage. Ganz ähnlich wurde von Seiten der Dänischen Regierung verfahren. Die Mecklenburgische Regierung erwiederte, sie genehmige den Vertrag;

Digitized by Google

sollte aus der für erforderlich erachteten Zustimmung aller Regierungen ein Hinderniß für die Sache selbst entstehen, so werde sie vor allen Dingen die Principienfrage zur Entscheidung bringen müssen. Die Hamburgische Erklärung ließ am längsten auf sich warten. Sie erfolgte erst nach einer abermaligen Mahnung des Preußischen Eisenbahn-Commissars am 20. Juli und besagte, daß der Senat die Genehmigung der Territorial-Regierungen nicht für erforderlich halte, übrigens gegen den Vertrag nichts einzuwenden habe; die Genehmigung der Regierungen werde nachgesucht werden müssen, wenn in Folge des Vertrags der Fahrplan auf der Hamburg-Berliner Bahn geändert werden solle, und für den Zeitpunkt behalte der Senat sich vor, auf den Transitzoll zurückzukommen. Nach Eingang dieser Erklärungen unterzeichnete die Direction in Berlin am 5. August den Vertrag; hier geschah es am 6. und er wurde dann sofort nach Kopenhagen geschickt, um mit der Genehmigung des Dänischen Ministeriums für Holstein versehen zu werden. Dort war auf den Betrieb der hiesigen Eisenbahndirection und unter Mitwirkung des hanseatischen Ministerresidenten Vorkehrung getroffen, die Entscheidung zu beschleunigen. Der Vertrag war dort schon bekannt und von den verschiedenen Ministerien, die dabei zu concurriren hatten, schon begutachtet worden. Man durfte also hoffen, daß keine Verzögerung eintreten werde. Und doch sollte nochmals eine Schwierigkeit sich erheben. Als man die Acten nachsah, um die Erklärung des Gesammtministeriums schließlich festzustellen, fand sich unerwarteter Weise, daß die gutachtliche Erklärung des Kriegsministeriums fehlte, und als diese gefordert wurde, fehlte der zur Abgabe derselben nothwendige Bericht des Generalcommandos in Kiel. Daß nicht mehr als ein paar Wochen vergingen, bis diese Berichte herbeigeschafft wurden, war theils dem Eifer des Ministerresidenten, theils dem guten Willen der Dänischen Regierung zu danken. Und es fehlte wenig daran, daß sich nicht noch eine viel schlimmere Schwierigkeit erhoben hätte. Der Kriegsminister erklärte auf Grund des ihm zugegangenen Berichts einige militairische Sicherheitsmaßregeln in Lauenburg für nothwendig, deren Kosten die Gesellschaften würden tragen müssen. Aber es mochte doch wohl dem Dänischen Ministerium als zu wenig übereinstimmend mit allen seinen bisher kundgegebenen Absichten und

Digitized by Google

Ansichten erscheinen, wenn man nun noch in dem Augenblicke, da der endliche Abschluß der Sache mit Spannung erwartet wurde, mit einer neuen Erschwerung hervortreten wollte. Das Bedenken wurde daher beseitigt, der Vertrag dem Könige zur Genehmigung empfohlen, und, nachdem diese ertheilt war, auf Grund derselben auch von dem Ministerium für Holstein genehmigt. Inzwischen waren auch die oben erwähnten Declarationen vorbereitet und ausgefertigt worden, welche die drei Regierungen von Dänemark, Hannover und Lübeck gegen einander austauschen wollten, worin insbesondere die Dänische Regierung das gewünschte Versprechen abgab, daß sie eine Unterbrechung des Verkehrs durch die ihr zuständige Gewalt über die Berlin-Hamburger Eisenbahn, falls es nöthig sein sollte, verhindern werde. Alles kam denn endlich am 26. September zu Stande, und die Documente wurden sogleich hieher, und, nachdem hier inzwischen auch die Genehmigung des Senats erwirkt war, nach Berlin und nach Hannover expedirt.

Und noch war das sehnlichst erstrebte Ziel nicht erreicht. Die Dänische Regierung hatte ihrer Genehmigung eine Anzahl an und für sich unverfänglicher und natürlicher Bedingungen hinzugefügt. Eine derselben betraf das Erforderniß einer Prüfung der speciellen Pläne auch der Trajectanstalt durch eine Dänische technische Oberbehörde. Daran nahm die Hannoversche Regierung wenigstens in sofern Anstoß, als sie behauptete, wegen des ihren Ständen gegebenen Versprechens auch den Bau der Bahn von Lüneburg an die Elbe nicht eher beginnen zu können, als bis die vorgeschriebene Prüfung geschehen sei, da vorher die Benutzung der Bahn nicht vollständig gesichert erscheine. An ein paar anderen Bedingungen nahm die Direction der Berlin-Hamburger Bahn Anstoß, weil sie, nach ihrer Ansicht, theils mit dem unter den drei Gesellschaften geschlossenen Vertrage von 1860, theils mit dem Staatsvertrage von 1841 nicht übereinstimmten. Sie machte daher den beiden anderen Directionen gar keine Mittheilung darüber, daß die Genehmigung des Vertrags durch die Dänische Regierung eingegangen sei, und somit fehlte der nothwendige Abschluß der Sache. Alle schon früher hervorgetretenen Zweifel, ob es ihr wirklich Ernst sei, die Trajectanstalt zu Stande kommen zu lassen, oder ob sie nun abermals einen Vorwand finde, zurückzutreten, wurden von neuem rege. Eine Zurücknahme oder

Digitized by Google

auch nur Abänderung der einmal von der Dänischen Regierung gestellten Bedingungen war, da sie auf einer Königlichen Resolution beruhten, wenn nicht ganz und gar unthunlich, doch mit sehr großen Schwierigkeiten verknüpft. Das konnte auch die Direction nicht verkennen, und sie mußte bei näherer Rücksprache auch zugeben, daß die Dänischen Forderungen kaum etwas Anderes enthielten, als was, selbst wenn es nicht schriftlich niedergelegt wäre, als selbstverständlich hätte angesehen werden müssen. Doch nahm sie an drei Punkten fortwährend Anstoß, daß sie in gewissen benannten Fällen verpflichtet sein sollte, vor dem Lauenburgischen Hofgericht in erster Instanz Recht zu nehmen, daß die Regierung sich für Abänderungen und Erweiterungen des ursprünglich angenommenen Planes und für Erhöhungen der vertragsmäßig festgestellten Maximaltarife ihre Genehmigung vorbehalten wollte, daß die Bestellung eines im Herzogthum Lauenburg wohnenden Bevollmächtigten für die Trajectanstalt verlangt wurde; endlich schienen ihr auch einige Forderungen in Bezug auf das Postwesen über das in ähnlichen Fällen übliche Maß hinauszugehen. Diese Bedenken trug sie in einer ausführlichen Eingabe unter dem 30. December 1861 dem Lauenburgischen Eisenbahn-Commissar vor, der sie nach Kopenhagen übersandte. Die Dänische Regierung blieb auch jetzt, wie während der ganzen langen Verhandlung, der Verpflichtung eingedenk, die sie in dem Eisenbahnvertrage mit Lübeck 1847 übernommen hatte, die Verbindung zwischen Lauenburg und Lüneburg mittelst erleichterten Elbübergangs zu unterstützen und zu fördern. Da sie, auch abgesehen von dieser Verbindlichkeit, den aufrichtigen Wunsch hegte, die Trajectanstalt zu Stande gebracht zu sehen, gelang es den unverdrossenen und umsichtigen Bemühungen des Ministerresidenten Dr. Krüger, einen Ausgleich zu vermitteln. Das Ministerium für die Herzogthümer, welches im Auftrage des Königs die Genehmigung des Vertrags ausgesprochen hatte, ließ sich bereitwillig finden, über die Bedeutung, Absicht und Tragweite der von ihm hinzugefügten Bedingungen eine Erklärung zu geben, welche geeignet war, die Berlin-Hamburger Eisenbahndirection zu beruhigen. Damit war endlich die letzte Schwierigkeit gehoben. Die letzten Verhandlungen hatten einen Zeitverlust von fast sieben Monaten verursacht. Im April 1862 wurden die mit den Bestätigungsclauseln der

Digitized by Google

Regierungen versehenen Exemplare des am 5. December 1860 geschlossenen Vertrags unter den Eisenbahnverwaltungen ausgetauscht. Unmittelbar darauf begann die Arbeit und wurde mit Eifer und ohne weiteres Hinderniß zu Ende geführt. Am 15. März 1864 konnten die Trajectanstalt und die Bahn zwischen Lauenburg und Hohnstorf dem öffentlichen Verkehr übergeben werden.

Inzwischen war auch schon eine Eisenbahn zwischen Lübeck und Hamburg im Bau und war der Vollendung schon nahe gekommen. Die Darstellung wird sich von nun an kürzer fassen müssen.

Durch den am 14. März 1857 abgeschlossenen Vertrag über die Ablösung des Sundzolls mußten die Ansichten der Dänischen Regierung hinsichtlich dieser Bahn sich wesentlich ändern. Da die Wasserstraße zwischen Nordsee und Ostsee von allen Abgaben befreit war, die Landwege dagegen durch den nun anerkannten und der Herabsetzung ungeachtet immer noch erheblichen Transitzoll eine willkommene Einnahme gewährten, lag es in ihrem Interesse, den Landverkehr zu befördern, und offenbar war eine directe Bahn der kürzeste und folglich für den Verkehr vortheilhafteste Weg. Ohnehin hatte die Hoffnung, die man bei der Erbauung der Bahn von Altona nach Kiel zum Theil gehegt hatte, daß es gelingen würde, Lübecks Bedeutung für den Ostseehandel auf Kiel zu übertragen, sich nicht verwirklicht und war aufgegeben. Die Erfahrung hatte ergeben, daß die Altona-Kieler und die Lübeck-Büchener Bahn neben einander bestehen und beide gedeihen konnten. Da nun Lübeck auch bei den Sundzollverhandlungen Gelegenheit fand, sich Dänemark willfährig und entgegenkommend zu erweisen, wurde es nicht schwer, die Concession zu erlangen. Der zwar begreifliche, doch sachlich nicht begründete Widerstand, welchen die Städte Altona und Kiel leisteten, konnte gegen die großen Vortheile, welche die Bahn dem europäischen Handel, sowie auch einem großen Theile von Holstein gewährte, nicht in Betracht kommen. Die Lübeck-Büchener Eisenbahngesellschaft mochte wohl zweifelhaft sein, ob sie selbst die Hand dazu bieten solle, eine Bahn zu erbauen, welche voraussichtlich der Bahn nach Büchen den größten Theil ihres Verkehrs entziehen mußte. Aber es war einleuchtend, daß eine allen Verhältnissen nach so naturgemäße Bahn früher oder später einmal sicher würde

Digitized by Google

gebaut werden, und darum war es von Wichtigkeit, sie selbst zu besitzen, um in ihr einen Ersatz für den Verlust zu finden, den die Büchener Bahn nothwendig durch sie erleiden mußte. Diese Erwägung bewog die Direction, um die Concession nachzusuchen, und sie erhielt sie am 5. September 1857. Bei den Vorverhandlungen hatte die Dänische Regierung den lebhaften Wunsch geäußert, daß der Plan von Anfang an eine noch weitere Ausdehnung erhalten und zugleich auf den Bau einer Bahn von Lübeck nach Neustadt, eventuell auch Eutin, erstreckt werden möge. Da aber vorauszusehen war, daß das Baucapital nicht anders als durch eine Seitens der Stadt Lübeck aufzunehmende Anleihe würde aufgebracht werden können, fürchtete man in Lübeck, ein allzugroßes Risico zu übernehmen, und die Dänische Regierung stand schließlich davon ab, ihren Wunsch als Bedingung hinzustellen. Doch gab der Senat das schriftliche Versprechen, daß er eine Bahn nach Neustadt thunlichst befördern, auch seine Stellung als Hauptactionair der Lübeck-Büchener Gesellschaft verwenden wolle, um sie zu Stande zu bringen.

In Hamburg zeigte sich anfangs geringer Eifer für den Plan. Die Dänische Regierung hatte die Forderung gestellt, daß Waarentransporte aus dem Gebiete des Königs kommend oder dahin gehend, welche zur Beförderung mit der Bahn oder nach Beförderung mit derselben durch die Stadt Hamburg oder deren Gebiet gehen, auf Lastwagen in ungebrochener Ladung und ununterbrochener Durchfuhr passiren, von jeder Transitodeclaration frei sein sollten. Aehnliche Verpflichtungen hatte Hamburg schon 1840 in einem Vertrage mit Dänemark und 1841 in einem Vertrage über Verbindung der Bergedorfer mit der Berlin-Hamburger Bahn übernommen, aber sie widersprachen den in Hamburg damals noch geltenden Ansichten, und man machte große Schwierigkeiten. Ueberdies hielt man eine Verbindungsbahn zwischen dem Berlin-Hamburger und dem Altona-Kieler Bahnhof, welche damals in Unterhandlung stand, für nothwendiger, als die Bahn nach Lübeck, und wollte sich auf diese nicht eher einlassen, als bis jene erreicht sei. So dauerte es fast ein Jahr, bis der Staatsvertrag zwischen Dänemark, Lübeck und Hamburg zu Stande kam. Erst am 5. Juni 1858 wurde er abgeschlossen.

Viel mehr Mühe und Zeit kostete es dann noch, die Verhältnisse der Bahn in ein richtiges Verhältniß zu dem dänischen Zoll-

Digitized by Google

system zu bringen. In Harburg und Wittenberge, beim Eintritt in das Zollvereinsgebiet, ließen sich die Reisenden eine Zollrevision ihres Gepäcks und den damit verbundenen Aufenthalt, ungern genug, gefallen. Sollte dasselbe Verfahren auf eine Fahrt zwischen Lübeck und Hamburg angewandt werden, die anderthalb bis zwei Stunden dauerte, kaum fünfviertel Stunden durch Holstein ging, so war mit ziemlicher Sicherheit voraus zu sehen, daß die weitaus größere Zahl der Reisenden den unbelästigten Weg über Büchen wählen würde, zumal da dieser, ungeachtet weit größerer Längenausdehnung, möglicher Weise der schnellere werden konnte. Anfangs indessen wurde in der That gefordert, daß jeder Zug beim Eintritt in das dänische Zollgebiet einer zollamtlichen Revision unterliege und daß die bauende Gesellschaft die dazu erforderlichen Gebäude und Einrichtungen, auch Beamtenwohnungen, auf ihre Kosten herzustellen habe. Erst bei weiterer Erwägung stellte sich die Sachlage klar heraus, und man konnte nicht verkennen, daß bei consequenter Durchführung solcher Forderungen die gegebene Concession eine illusorische gewesen sein würde. Man mußte also suchen, ob es nicht möglich sei, eine Weise zu finden, in welcher die wirklichen Interessen des dänischen Zollwesens diejenige Berücksichtigung fanden, die ihnen nicht versagt werden durfte, und in welcher dennoch das Bestehen der Bahn möglich war. Verständige, von der Lübecker Eisenbahndirection ausgegangene Vorschläge erwarben sich schließlich die Zustimmung der Dänischen Regierung: die ganze Bahn wurde gewissermaßen als ein Zoll-Auslandsgebiet angesehen; an allen Anhaltspunkten wurden eingefriedigte Bahnhöfe und Zollämter eingerichtet, so daß es unmöglich war, die Bahn anders als vermittelst Durchgangs durch ein Revisionslocal, in welchem die Zollabfertigung geschehen konnte, zu verlassen. So war für alle Einfuhr in Holstein sichere Controle gegeben. Die Zollabfertigung und Zollcontrole der zwischen den Endpunkten Lübeck und Hamburg sich bewegenden Güter wurde, da Hamburg sich weigerte, fremde Zollbeamte auf dem Lübecker Bahnhofe in Hamburg zuzulassen, von einem auf dem Bahnhof in Lübeck errichteten Dänischen Zollamte wahrgenommen. Passagiergepäck wurde, mit Ausnahme eigentlicher Reisebedürfnisse, in besonderen verschlossenen Wagen befördert. Dänische Zollbeamte durften die Züge begleiten, um Auswerfen von Waaren aus den

Digitized by Google

Wagen zu verhindern. Eine Revision der Personenwagen durfte stattfinden, aber sie mußte, Verdachtfälle ausgenommen, eine summarische sein, weder einen Aufenthalt noch eine Belästigung der Reisenden verursachen. Dem Ministerresidenten Dr. Krüger fiel die Aufgabe zu, der Dänischen Regierung nachzuweisen, daß alle diese Maßregeln zweckmäßig, ausführbar und ihr unnachtheilig seien. Es war keine leichte Aufgabe. Schwieriger noch war es, sie zu überzeugen, daß in dem vorliegenden Falle eine jederzeit widerrufliche Concession nicht genüge. Die Anlage erforderte eine Kapitalverwendung etwa von zehn Millionen Mark. Es konnte der Stadt Lübeck nicht angesonnen werden, eine solche Anlage zu unternehmen, wenn nicht die Benutzung derselben gegen willkürliche Störungen gesichert war. Die Dänische Regierung mußte sich daher entschließen, das, was sie zugestanden hatte, auch im Wege des Vertrags sicher zu stellen. Und da von ihr nicht verlangt werden konnte, daß sie sich für alle Zeiten binde, so hatte in diesem Falle die Kündigungsclausel eine ungewöhnliche Wichtigkeit. Man einigte sich schließlich über eine vorläufig zehnjährige Dauer des Vertrags. Der Umsicht und Beharrlichkeit des Dr. Krüger gelang es, dies Alles nach und nach zu Stande zu bringen und dabei den guten Willen der Dänischen Regierung rege zu erhalten, weil sie einsah, daß sie nur Billiges, sachlich Begründetes zugestand. Daß die Verhandlungen einen Zeitraum von vier Jahren in Anspruch nahmen, war eine nothwendige Folge der Schwierigkeit der Aufgabe. Am 19. Juli 1862 wurde der Vertrag abgeschlossen, an demselben Tage noch ein anderer, durch welchen die Verhältnisse des auf dem Bahnhof in Lübeck zu errichtenden Dänischen Zollamts geregelt wurden. Die Contrahirung einer Anleihe machte geringe Schwierigkeiten, Anerbietungen wurden von verschiedenen Seiten entgegengebracht, so daß es möglich war, 3½ Millionen Thaler unter damals ungewöhnlich günstigen Bedingungen anzuleihen. Der Bau wurde alsbald in Angriff genommen und mit Energie gefördert, doch traten auch unerwartete Terrainschwierigkeiten hervor, so daß die Eröffnung der Bahn, die man bis zum Frühling des Jahres 1865 fertig zu stellen gehofft hatte, sich um mehrere Monate, bis zum 1. August, verzögerte. Bekanntlich hatte der Gang der Ereignisse an diesem Tage die Trennung Holsteins von Dänemark schon vollzogen und es ganz

Digitized by Google

dem Deutschen Reiche wiedergegeben. Um so mehr gewährt es einen befriedigenden Eindruck, wahrzunehmen, daß die letzte Verhandlung, die Dänemark jemals mit Lübeck geführt hat, von einem Geiste der Gerechtigkeit und Versöhnlichkeit erfüllt war. In vielen früheren Verhandlungen war nur zu sehr das Gegentheil der Fall.*)

Schon während der Arbeit an der Hamburger Bahn entstand der Gedanke, daß es möglich sein werde, eine kürzere Verbindung zwischen Stettin und Hamburg, als damals über Berlin bestand, vermittelst einer ganz Mecklenburg durchschneidenden und auf Lübeck zu führenden Eisenbahn herzustellen. Nur ein Theil einer solchen Bahn, die Strecke von Kleinen nach Güstrow, war schon vorhanden. Englische Kapitalisten, die den Bau einer Bahn von Belgard nach Dirschau übernommen hatten, faßten den Entschluß, sich durch Erbauung einer Bahn von Lübeck nach dem an der Bahn von Schwerin nach Wismar belegenen Stationsorte Kleinen an der Herstellung jenes kürzeren Weges zu betheiligen. Sie bedienten sich der Vermittelung eines lübeckischen Handlungshauses, welches im April 1863 den ersten Schritt zur Ausführung des Plans that, indem es bei den Regierungen von Lübeck, Mecklenburg-Schwerin und Mecklenburg-Strelitz um Gestattung zunächst eines vorläufigen Nivellements nachsuchte. In Lübeck wurde das Gesuch ohne Weiteres gern gewährt. In Schwerin hatte man mancherlei Bedenken, dachte auch an eine Concurrenzbahn von Schwerin nach Büchen, die Städte Rostock und Wismar widerstrebten ebenfalls. Aber der Großherzog Friedrich Franz II. erkannte mit dem ihm eignen klaren

*) Nach einer bei den Acten befindlichen Privataufzeichnung hat der Dänische Unterhändler der Verträge von 1840 (S. 34) und 1847, Etatsrath Francke, später, nachdem er in Sachsen-Coburgischen Staatsdienst übergetreten war, geäußert: „Die Bahn von Lübeck nach Hamburg ist nothwendig und läßt sich nicht hindern, selbst wenn sie inländischen Bahnen schaden sollte. Ich finde es auch ganz angemessen, daß der Lübeck-Büchener Gesellschaft die Concession ertheilt worden ist, da man gegen Lübeck großes Unrecht begangen, indem man ihm so viele Hindernisse in den Weg gelegt hat. Es gehört zu meinen unangenehmsten Erinnerungen, daß ich wiederholt durch meine Stellung genöthigt gewesen bin, Lübeck Schaden zuzufügen. Man hat viel gegen Lübeck verschuldet."

Digitized by Google

Blicke sogleich die großen Vortheile, welche die Ausführung des ganzen Plans dem Lande gewähren müsse, und widmete ihm von Anfang an seine persönliche Unterstützung, die er seitdem fortdauernd bethätigte. Es wurden dann Commissare ernannt, um sich unter einander und mit den Unternehmern über die Bedingungen zu verständigen, unter denen man geneigt sein würde, ihnen das Nivellement zu gestatten und demnächst nach erfolgter Genehmigung des Bauplans den Bau und Betrieb der Bahn zuzusichern. Die desfallsigen Verhandlungen nahmen einen sehr langsamen Gang, wozu der Umstand viel beitrug, daß das lübeckische Handlungshaus mehrfach mit seinen Auftraggebern in England correspondiren mußte. Letztere erboten sich übrigens, als Garantie dafür, daß sie die ernstliche Absicht und auch die Mittel hätten, den Bau auszuführen, eine Caution von 60,000 Thalern einzuzahlen. Unter Annahme dieses Erbietens wurde die Nivellements-Concession im December des Jahres ertheilt und die Caution im Februar 1864 wirklich eingezahlt und unter die drei Regierungen nach Verhältniß der Strecken, mit denen sie bei der Bahn betheiligt waren, vertheilt. Im weiteren Verlaufe des Jahres wurden Baupläne und Kostenanschläge ausgearbeitet, auch Verhandlungen unter den drei Regierungen über den erforderlichen Staatsvertrag geführt, der am 22. October zum Abschluß kam. Dabei wurde, obgleich bekannt geworden war, daß ein Bankhaus in Liverpool im Hintergrunde stehe, angenommen, daß eine Actiengesellschaft sich bilden und die Direction derselben ihren Sitz in Lübeck haben werde. Die Regierungs-Commissare entwarfen auch, im Einvernehmen mit dem lübecker Handlungshause und den englischen Unternehmern, ein Gesellschaftsstatut, welches die Genehmigung der Regierungen finden würde. Dem Bankhause aber wurde die Verpflichtung auferlegt, innerhalb einer bestimmten Frist die Bildung einer Actiengesellschaft zu veranlassen und an die Direction derselben 10 Procent des auf 3,700,000 Thaler veranschlagten Baukapitals zur sofortigen Verwendung einzuzahlen. Die angebotene Erhöhung der eingezahlten Caution auf 100,000 Thlr. wurde angenommen. Auf den besonderen Wunsch der Schwerinischen Regierung übernahm das Bankhaus sogar die Verpflichtung, die Bahn bis zu Ende des Jahres 1867 fertig zu stellen. Die Actiengesellschaft bildete sich dann in der That; eine Direction

Digitized by Google

wurde gewählt, der zehnte Theil des Baukapitals eingezahlt und die definitive Bau- und Betriebs-Concession am 20. December 1865 ertheilt. Die Arbeiten begannen wirklich. Auch wurde im Januar 1866 mit der Direction der Lübeck-Büchener Eisenbahngesellschaft über die Mitbenutzung des Lübecker Bahnhofs verhandelt, und die letztere Gesellschaft gestand der Lübeck-Kleinen Bahn unter gewissen Voraussetzungen und näheren Bestimmungen einen Gewinn-Antheil an der Netto-Einnahme zu, die den lübeckischen Bahnen aus dem Verkehr der Lübeck-Kleinen Bahn zufallen würde. Zum Abschluß eines förmlichen Vertrags über beide Punkte kam es nicht, da das Liverpooler Bankhaus von Unfällen betroffen wurde, die es ihm unmöglich machten, die übernommenen Verpflichtungen weiter zu erfüllen. Die Hoffnung, die man eine Zeitlang hegte, daß andere Häuser an die Stelle treten würden, verwirklichte sich nicht, es wurde klar, daß die Bahn auf die bis dahin angenommene Weise nicht zu Stande kommen könne. Da erklärte der Großherzog von Mecklenburg-Schwerin, daß er selbst geneigt sei, den Bau und später den Betrieb zu übernehmen, falls die Actiengesellschaft sich auflöse und die Direction ihm ihre sämmtlichen Activa überliefere, wobei er sie gegen alle an sie etwa noch zu machenden Ansprüche zu vertreten haben würde, auch die beiden anderen Regierungen ihm den ihnen überwiesenen Antheil an der eingezahlten Caution zur Mitverwendung für den Bau überlassen wollten. Das Erbieten wurde angenommen. Zur Ausführung desselben mußte bis zum Ablauf des Jahres 1867 gewartet werden. Erst dann war es nach Inhalt der Concessionsbedingungen möglich, die ertheilte Concession für erloschen, die Caution für verfallen zu erklären. Selbstfolge davon war die Auflösung der Gesellschaft. Der im Jahre 1864 unter den drei Regierungen zu Stande gekommene Vertrag war auf die neuen Verhältnisse nicht mehr anwendbar, er mußte außer Kraft gesetzt und ein neuer abgeschlossen werden. Das geschah am 25. Mai 1868. Dann setzte der Großherzog zur Ausführung des Baues eine eigne Bau-Commission ein, die sich ihrer Aufgabe mit Eifer unterzog und der es an Mitteln niemals fehlte. In zwei Jahren war der Bau vollendet, und am 1. Juni 1870 konnte die Bahn dem öffentlichen Verkehr übergeben werden. Da nun auch die Bahnen von Güstrow nach Neubrandenburg und von da nach

Digitized by Google

Pasewalk fertig geworden waren, war die ursprünglich beabsichtigte Verbindung zwischen Hamburg und Stettin hergestellt.

Eine Eisenbahn nach Eutin lag längst in den Wünschen Lübecks. Dem 1839 von Dänemark eingeführten Zollsystem war der Großherzog von Oldenburg von Anfang an für das Fürstenthum Lübeck beigetreten. Eine ausgedehnte Zolllinie trennte das lübeckische Gebiet von den Gegenden, mit welchen es volkswirthschaftlich von jeher in der engsten Verbindung stand. Eine Eisenbahn nach Eutin konnte die Nachtheile der künstlich geschaffenen Trennung wenigstens einigermaßen ausgleichen. Schon 1857 bildete sich ein Comité zu diesem Zwecke und suchte um die Erlaubniß zur Vornahme eines Nivellements nach. Der Großherzog von Oldenburg und der Senat von Lübeck gaben ihre Einwilligung sogleich. Die Dänische Regierung, die ebenfalls angegangen werden mußte, weil eine kurze Strecke der Bahn holsteinisches Gebiet durchschnitt, zögerte und hat ungeachtet wiederholter Anforderungen niemals eine Erklärung abgegeben. Die vom Deutschen Bunde nach Holstein gesandten Commissare gestatteten im Juni 1864 zwar das Nivellement, stellten aber zugleich unannehmbare Bedingungen. Sie verlangten die Richtung der Bahn nach dem zwischen Eutin und Neustadt gelegenen Orte Süsel mit Abzweigungen nach beiden Orten, ferner die Vollendung des Nivellements in sechs Wochen. Ersteres widersprach völlig den Interessen der Bahn, Letzteres war unmöglich. Die Bundescommissare waren aber zu einer Zurücknahme ihres Bescheides nicht zu bewegen. Die Angelegenheit gerieth daher abermals ins Stocken und ruhte wiederum ein Jahr. Erst die am 7. December 1864 in die Verwaltung Holsteins eingetretene oberste Civilbehörde gab am 10. August 1865 günstigeren Bescheid. Nun wurde zum Nivellement und zur Aufstellung eines Bauplans geschritten. Im Mai 1866 war er fertig und das Baukapital auf 1,800,000 Thaler berechnet. Kurz darauf, Aug. 23, 1866, gab der Prager Friede Holstein in die Herrschaft Preußens, und durch Patent vom 12. Januar 1867 erklärte der König die Einverleibung des Herzogthums in Preußen. Nun wurde eine thunlichst kurze Verbindung zwischen Berlin und Kiel wegen der mehr und mehr hervortretenden Verkehrsinteressen, hauptsächlich aber aus

Digitized by Google

strategischen und administrativen Gründen, zu einer Aufgabe von hoher Wichtigkeit. Für Lübeck wurde es wichtig, dabei nicht umgangen zu werden. Die Preußische Regierung war bereit, einem vorgelegten Plane, der Lübeck nicht berührte, die Zustimmung zu versagen, forderte aber dringend die Erbauung der Bahn nach Eutin. Durch Einfügung dieser Bahn würde, da die Bahnen von Kleinen nach Lübeck und von Kiel über Ploen nach Eutin schon in Ausführung begriffen waren, eine Verbindung erreicht, die in anderer Weise nur unerheblich abgekürzt werden konnte. Zugleich aber lehnte Preußen jede Betheiligung an den Kosten entschieden ab und bereitete dadurch für die Ausführung des Unternehmens eine ernste Verlegenheit. Die Herbeischaffung des Baukapitals erwies sich nun als recht schwierig. Lübeck hatte als Zuschuß zur Verzinsung der für Eisenbahnbauten aufgenommenen Anleihen im Jahre 1867 nach Abzug der zu erwartenden Dividende noch einen Zuschuß von 140,000 Thalern zu zahlen. Für Oldenburg konnten nach der Verfassung des Landes nur die Finanzen des Fürstenthums Lübeck in Betracht kommen, deren Mittel nicht weit reichten. Die Contrahirung einer neuen Anleihe erschien demnach unthunlich. Da aber die Bahn ohne staatsseitige Unterstützung nicht zu Stande kommen konnte, so kam man auf den Gedanken, daß die Regierungen eine Zinsgarantie für das veranschlagte Baukapital übernehmen könnten; Lübeck ein Drittel, Oldenburg ebenfalls ein Drittel, und um die Uebernahme des letzten Drittels wollte man die Preußische Regierung ersuchen, für welche die Bahn von so großer Wichtigkeit war. Der Großherzog von Oldenburg zeigte sich sogleich bereit, die Preußische Regierung machte Schwierigkeiten. Ehe sie eine bestimmte Erklärung abgab, trat ein aus Frankfurter und Berliner Bankhäusern bestehendes Consortium mit einem Anerbieten hervor, welches man unter den eingetretenen Umständen nicht abweisen zu dürfen glaubte. Darnach sollte das Baukapital in zwei Theile zerfallen, 800,000 Thaler Stammactien und eine Million Prioritäts-Obligationen. Nur für die letzteren sollten die Regierungen eine Zinse von 5 Procent und ein halb Procent als Amortisation garantiren, doch sollten immer die ersten 35,000 Thaler des Reinertrags für beide Zwecke verwandt werden, so daß nur in dem Falle, daß die Betriebs-Einnahmen nur die Kosten des Betriebes decke, die Regie-

Digitized by Google

rungen die ganze übernommene Summe, 55,000 Thaler, zu zahlen haben würden. Auf dies Anerbieten gingen beide Staaten, Oldenburg und Lübeck, ein. Es gewährte den zwiefachen Vortheil, daß die zu leistende Zahlung nicht unerschwinglich und daß sie auch nicht für immer, sondern voraussichtlich nur für eine bestimmte Reihe von Jahren erforderlich war. Andererseits verband sich ein Nachtheil damit. Man war bisher immer von dem Gedanken ausgegangen, daß die Lübeck-Büchener Eisenbahngesellschaft den Bau und Betrieb der Bahn übernehmen würde; diesen Gedanken mußte man nun aufgeben und es geschehen lassen, daß für eine Bahn von kaum 4½ Meilen Länge eine eigne Gesellschaft und Verwaltung sich bildete; die Umstände brachten das mit sich. Mit den Unternehmern, an deren Spitze das Bankhaus Erlanger & Söhne in Frankfurt am Main stand, wurde man bald einig; eine Verständigung mit der Lübecker Eisenbahndirection über die Einführung der Bahn in ihren Bahnhof und die Mitbenutzung desselben ebenfalls erreicht. Vor Abschluß der Verhandlungen wurde die Preußische Regierung nochmals um Betheiligung ersucht, es erfolgte jedoch jetzt schließlich eine ablehnende Erklärung. Oldenburg und Lübeck entschlossen sich daher, die geforderte Garantie gemeinschaftlich und zu gleichen Theilen zu übernehmen. Hierüber und über andere die Bahn betreffende Verhältnisse wurde am 7. April 1870 ein Staatsvertrag abgeschlossen. Der Bau begann sogleich und wurde in drei Jahren vollendet. Am 10. April 1873 konnte die Bahn eröffnet werden. Der Betrieb hat so gute Resultate ergeben, daß die beiden Regierungen in keinem Jahre die volle von ihnen übernommene Summe haben zahlen müssen, im Jahre 1884 nur etwas über 21,000 *M.*

Die Elbtrajectanstalt bei Lauenburg, die, nach vieler Mühe zu Stande gebracht, anfangs als eine wesentliche Erleichterung und Verbesserung des Verkehrs freudig begrüßt wurde, erwies sich bald als ungenügend, ihren Zweck zu erfüllen. Abgesehen von andern Störungen, die jederzeit vorkommen konnten, mußten Unterbrechungen des Betriebs bei starkem Frost und bei Eisgang nothwendig eintreten, und das war fast in jedem Winter kürzere oder längere Zeit der Fall. Dabei entwickelte sich der Verkehr in ungeahnter Weise. Die Menge der beförderten Güter betrug 1864

Digitized by Google

328,425 Centner und stieg 1870 auf 3,016,358 Centner. Zwar nicht in gleichem Grade, doch ebenfalls erheblich, mehrte sich der Personenverkehr. Zur Bewältigung des Gütertransports, für welchen ursprünglich nur ein Schiff bestimmt war, wurde schon 1868 ein zweites angeschafft, aber beide Schiffe vermochten nicht mehr die an den Ufern sich häufenden Waarenmengen prompt überzuführen. Die Einstellung einer größeren Anzahl von Schiffen war unter den obwaltenden localen Verhältnissen nicht thunlich. Wenn nun auch vorauszusehen war, daß die Vollendung der im Bau begriffenen Brücke bei Harburg der Trajectanstalt Vieles, namentlich den Gesammt-Verkehr von und nach Hamburg, entziehen würde, so stand doch die Thatsache fest, daß zwischen Lübeck und Lüneburg im Jahre 1870 1,052,014 Centner zum Versand gekommen waren, und war zu erwarten, daß auch der verbleibende Verkehr sich mehren und selbst für diesen eine Trajectanstalt immer unzulänglich sein würde.

Nachdem Klagen schon häufig laut geworden waren, that im August 1871 die Hannoversche Eisenbahndirection den ersten Schritt, eine feste Brücke herbeizuführen, indem sie die Lübeck-Büchener Direction aufforderte, gemeinschaftlich mit ihr die Kosten zu den Vorarbeiten herzugeben. Der Aufforderung wurde bereitwillig entsprochen. Beide Verwaltungen glaubten und wünschten, das Werk ohne Theilnahme der Berlin-Hamburger Direction ausführen zu können, die bei den Verhandlungen über Anlage der Trajectanstalt so viele Schwierigkeiten gemacht hatte und an der Brücke geringes Interesse haben zu können schien. Unerwarteter Weise nahm dieselbe ein Recht auf Mitwirkung in Anspruch. Gleichzeitig war sie in Unterhandlung mit dem Lübeckischen Staate über den Verkauf seiner Eisenbahnen, und es kam darüber am 5. April 1872 ein Vertrag zu Stande, in welchem sie sich verpflichtete, die Hälfte der Kosten des Brückenbaues zu übernehmen. Der Umstand, daß die Preußische Regierung diesem Vertrage die Bestätigung weder ertheilte noch bestimmt versagte, brachte dann einen langen Stillstand hervor. Im Laufe des Jahres 1872 einigten sich die Eisenbahnverwaltungen über die zum Brückenbau geeignete Stelle, über die der Brücke zu gebende Höhenlage, über die nöthigen Stromregulirungen und Anderes, sodaß die Pläne darnach ausgearbeitet werden konnten, aber weiter konnte man bei der Unklarheit der Verhältnisse nicht

Digitized by Google

gehen. Erst im März 1874 wurden die Verhandlungen wieder aufgenommen, und nun kam es in Frage, in welchem Verhältniß die drei Eisenbahnverwaltungen zu den Kosten beitragen sollten. Das Baukapital war auf 1,340,000 Thaler berechnet. Da der Kaufvertrag der lübeckischen Eisenbahnen nicht in Kraft getreten war, trat auch die Berlin-Hamburger Direction von der in demselben übernommenen Verpflichtung zurück und wollte das Beitragsverhältniß in demselben Verhältniß geordnet wissen, wie früher bei der Trajectanstalt, wonach sie den achten Theil herzugeben haben würde. Sie ließ sich durch Vorstellungen bewegen, den sechsten Theil zu übernehmen, aber weiter ging sie nicht. Die Preußische Regierung hatte von Anfang an erklärt, daß sie bereit sei, die Hälfte der Kosten zu tragen und beharrte bei ihrem Entschlusse, gab nur zu, daß die Kosten für die Anschluß-Arbeiten auf dem linken Elbufer von der hannoverschen Staatsbahn, auf dem rechten von den beiden andern Eisenbahnverwaltungen ausgeführt werden möchten. Das gemeinschaftlich aufzubringende Baukapital reducirte sich dadurch auf rund eine Million Thaler. Der dritte Theil dieser Summe wurde von Lübeck gefordert, und es trat ein Zeitpunkt ein, in welchem das Zustandekommen der Brücke von Lübecks Erklärung abhing. Da durfte man sich hier der Erwägung nicht verschließen, daß zur Aufrechthaltung des Verkehrs die Brücke nothwendig sei, daß durch dieselbe für Lübeck der kürzeste und geradeste Weg nach dem Westen und Süden von Deutschland und noch darüber hinaus hergestellt, zugleich ein weites, von der Verbindung mit Hamburg unabhängiges Handelsgebiet geschaffen, auch der eventuelle Verkaufswerth der Eisenbahnactien erheblich gewinnen werde. Andere, ebenfalls richtige, Erwägungen mußten zur Zeit in den Hintergrund treten. Eine dringende Eingabe der Handelskammer, die von dem Stande der Verhandlungen Kunde erhalten hatte, blieb nicht ohne Einfluß. Lübeck gab denn gegen Ende des September die Erklärung ab, daß es den ungedeckten Rest der Kosten zum Höchstbetrage einer Million Mark übernehmen wolle, machte aber dabei zugleich auf die Nothwendigkeit aufmerksam, Maßregeln zur Sicherstellung eines einheitlichen und ungestörten Betriebs schon im Vorwege zu treffen. Der preußische Landtag bewilligte dann für das Jahr 1875 die erste Rate mit 600 000 *M*, aber es kam in diesem Jahre noch nicht zum

Digitized by Google

Bau. Es kostete noch viele Mühe und viele Zeit, bis die Eisenbahnverwaltungen sich über Vertheilung der Kosten der Bahn-Anschlußarbeiten und über den Betrieb einigten. In letzterer Beziehung war man bald darüber einverstanden, daß durchgehende Züge zwischen Lübeck und Lüneburg unter Ausschluß des Wechsels des Fahrpersonals und Fahrmaterials auf der ganzen Route eingerichtet werden müßten. Ueber alle dabei in Betracht zu ziehenden Einzelheiten aber einigte man sich erst nach mehrfachen Conferenzen am 26. April 1876. Die Berlin-Hamburger Direction überließ den beiden andern Verwaltungen den regelmäßigen Betrieb, und behielt sich nur vor, eigne Züge einzulegen, so oft ihre besonderen Interessen es fordern möchten. Dann wurde die lange vorbereitete Arbeit sofort in Angriff genommen, und am 1. November 1878 konnte der erste Personen- und Güterzug über die vollendete Brücke geführt werden. Die von der Lübeck-Büchener Verwaltung gemachten Ausgaben haben bis zu Ende des Jahres 1884 929,021 ℳ betragen.

Eine Eisenbahn nach Travemünde gehörte lange Zeit zu den Gegenständen, denen man in Lübeck mit Besorgniß entgegensah, weil man fürchtete, daß Travemünde sich dadurch auf Kosten der Stadt Lübeck heben werde. Ein Antrag auf Bewilligung der für die Vorbereitung erforderlichen Geldmittel, den der Senat 1846 an die Bürgerschaft richtete, fand zwar die Zustimmung von sechs der damaligen bürgerlichen Collegien, während die übrigen fünf Einspruch erhoben, aber zur Ausführung kam er doch nicht. Man war damals so eifrig bemüht, die Concession zu einer Bahn nach Büchen zu erlangen und, als sie erreicht war, diese Bahn auszuführen, daß der Gedanke an eine Bahn nach Travemünde fast in Vergessenheit gerieth. Erst 1864 wurde er, und nun mit lebhaftem Eifer, wieder aufgenommen, wenigstens von Seiten des Senats, dem es zur Erhaltung der Handelsverbindungen mit dem skandinavischen Norden nothwendig erschien, eine Einrichtung zu treffen, welche dem Post-, Güter- und Personenverkehr schon von der Meeresküste an eine leichte und sichere, selbst durch Eisgang niemals gestörte Beförderung nach der Stadt gewährte. Aber die früheren Bedenken waren noch nicht überwunden. Die Handelskammer erklärte in einem Gutachten die Bahn zwar an und für sich für zweckmäßig, hielt es

Digitized by Google

aber doch für richtiger, alle Kraft auf die Verbesserung des Fahrwassers zu verwenden. Dieser Auffassung trat auch die Bürgerschaft 1866 bei, und der Antrag des Senats wurde, wenngleich mit der geringen Majorität von drei Stimmen und unter einem Vorbehalt, abgelehnt. Die Nothwendigkeit, den an Größe und Tiefgang immer zunehmenden Schiffen einen erleichterten Zugang zu schaffen, verkannte Niemand. Die bisher ausgeführten Verbesserungen des Fahrwassers genügten nicht mehr, zu einer umfassenden Correction der Trave mußte man schreiten, um eine den Ansprüchen der Schiffahrt genügende Wasserstraße zu gewinnen. Drei Millionen Mark wurden auf Antrag des Senats 1875 von der Bürgerschaft dazu bewilligt. Es dauerte jedoch noch mehrere Jahre, bis über die Art und das Maß der nothwendigen Verbesserungen ein bestimmter Plan gefaßt werden konnte. Als dieser zur Ausführung kam, trat das Bedürfniß, eine vorzugsweise für den Güterverkehr bestimmte Eisenbahn nach Travemünde zu erbauen, wenigstens zur Zeit in den Hintergrund, auf Post- und Personenverkehr war hauptsächlich Rücksicht zu nehmen. Dafür genügte schon eine Secundärbahn, die von vorne herein normalspurig angelegt werden konnte, so daß sie sich bei eintretendem Bedürfniß in eine Vollbahn umwandeln ließ. Die Herstellung und der Betrieb einer solchen Bahn erforderten weit geringere Mittel, als die Herstellung einer Vollbahn. Für das Gedeihen Travemündes erschien sie als eine Lebensfrage, für die beiden andern lübeckischen Bahnen, namentlich für die Bahn nach Hamburg, konnte sie nur förderlich sein. Unter solchen Umständen verschwanden die Besorgnisse, die man hinsichtlich der Stadt Lübeck gehegt hatte, auch bei der Bürgerschaft so vollständig, daß nun von ihr selbst eine Anrege ausging, die zurückgelegten Pläne weiter zu verfolgen. Verhandlungen mit einer fremden Regierung waren dabei nicht erforderlich, denn die Bahn konnte ganz auf lübeckischem Gebiete ausgeführt werden, jedoch konnte die Ausführung erst nach Eröffnung des Kanals geschehen. Der wirkliche Bau begann am 1. Nov. 1881 und war am 1. August 1882 so weit gefördert, daß der Personenverkehr seinen Anfang nehmen konnte. Der Güterverkehr begann am 15. October desselben Jahres. Der Personenverkehr hat die Erwartungen übertroffen, der Güterverkehr ist unbedeutend geblieben.

Digitized by Google