

Denkschrift

für die

Herstellung einer Eisenbahnverbindung
Hamburg—Lübeck—Fehmarn—Laaaland—
Kopenhagen.

Archiv:

Stadt Fehmarn
Der Bürgermeister
Burg auf Fehmarn
Am Markt 1
23769 Fehmarn

403.

G/L.

Verkehrs- und wirtschaftsgeographischer Überblick.

Für die Vermittlung des durchgehenden Reisenden- und Güterverkehrs zwischen Deutschland und den drei skandinavischen Ländern bestehen heute bekanntlich die folgenden Hauptverbindungen:

1. Hamburg—Fredericia—Kopenhagen, deren Eisenbahnfähre über den Kleinen Belt (3 km) im Jahre 1872 und deren Eisenbahnfähre über den Großen Belt (26 km) im Jahre 1883 in Betrieb genommen worden ist;
2. die Postdampferverbindung über Kiel—Korsör, eröffnet im Jahre 1880;
3. die Eisenbahnverbindung über Warnemünde—Gjedser, die als Postbootbetrieb auf dieser Strecke im Jahre 1886 und als Eisenbahnfähre am 1. Oktober 1903 dem Betrieb übergeben worden ist;
4. die neueste Verbindung über Saffnij—Trelleborg, eröffnet am 6. Juli 1909.

Die daneben bestehenden regelmäßigen Dampferlinien mit Personen- und teilweise mit Postbeförderung von Lübeck und Stettin nach Dänemark und Schweden sowie von Hamburg nach Norwegen können in diesem Zusammenhang ausscheiden, weil der Reisendenverkehr sich ihrer in der Hauptsache nur in der warmen Jahreszeit zu bedienen pflegt.

Wie jene Zusammenstellung zeigt, dient als Vermittlerin des deutsch-skandinavischen Verkehrs bei drei Hauptlinien die auch für den Güterumschlag aller nordischen Länder im Vordergrunde stehende dänische Hauptstadt Kopenhagen, in der alle wichtigen Land- und Seewege zwischen dem Kontinent und den skandinavischen Gebieten zusammenlaufen. Erst in jüngster Zeit ist für den schwedischen und einen erheblichen Teil des norwegischen Verkehrs Kopenhagen aus dieser Vorzugsstellung durch die Eröffnung der jetzigen Saffnij-Route herausgedrängt worden, welche vor der Einrichtung des Fährendienstes unter den deutsch-skandinavischen Verbindungen keine führende Rolle zu spielen vermochte.

Wenn die Anzahl der zwischen Deutschland und Skandinavien bestehenden Routen angesichts der nicht sonderlich dichten Bevölkerung jener Länder zunächst überraschend erscheinen mag, so ist doch zu bedenken, daß alle jene Linien, soweit die skandinavischen Ländergebiete in Frage kommen, zugleich mehr oder weniger natürlich gegebene Binnenverkehrslinien sind. Vor allem aber ist zu beachten, daß jene drei wirtschaftlich in mannigfacher Hinsicht verwandten Länder zusammengenommen heute schon mit Deutschland einen recht bedeutenden Handelsverkehr unterhalten. Im Außenhandel Deutschlands stehen nämlich die drei skandinavischen Staaten (Dänemark, Schweden und Norwegen) heute an sechster Stelle.

Spezialhandel des Deutschen Reiches (1910)		
mit Rußland	1934	Millionen Mark
= Großbritannien	1869	" "
= den Vereinigten Staaten von Amerika	1820	" "
= Österreich-Ungarn	1581	" "
= Frankreich	1052	" "
= den skandinavischen Staaten (Dänemark, Schweden, Norwegen)	907	" "

Dabei ist es bemerkenswert, daß gerade der Warenaustausch Deutschlands mit den skandinavischen Ländern sich in einer starken Entwicklung befindet. Legt man beispielsweise mit der deutschen Reichsstatistik für eine vergleichsweise Betrachtung der Entwick-

lung des Außenhandels die Jahre 1902 und 1910 zugrunde, so ist innerhalb dieser Periode der **Außenhandel** Deutschlands gewachsen.

insgesamt	um	59 %
mit Europa	=	51 =
= Norwegen	=	101 =
= Frankreich	=	89 =
= Dänemark	=	87 =
= Rußland	=	83 =
= Schweden	=	79 =
= den Vereinigten Staaten von Amerika	=	35 =
= Österreich-Ungarn	=	34 =
= Großbritannien	=	23 =

Es ist daher ohne weiteres klar, daß einem so lebhaften Warenverkehr auch ein beträchtlicher Personenverkehr gegenüberstehen muß, um so mehr, als Deutschland vor allem mit Norwegen und Schweden sowie mit Kopenhagen einen sehr umfangreichen Touristenverkehr unterhält, der sich allerdings seinem Umfange nach leider der statistischen Erfassung entzieht.

Vorzugsweise Bedeutung des europäischen Westens für Skandinavien.

Überblickt man jene oben genannten Verbindungen, so liegt es auf der Hand, daß gerade die leistungsfähigsten beiden Linien, die über Gjedser—Warnemünde sowohl wie die über Trelleborg—Safniß, ihrer natürlichen Lage nach in der Hauptsache auf den Verkehr mit **De r l i u** zugeschnitten sind, während der Verkehrsweg nach **S a m b u r g** und darüber hinaus von Safniß bzw. von Warnemünde ab fast im rechten Winkel von der Berliner Haupttroute abzweigt. Einen ähnlichen rechten Winkel weist ferner auch der ohnehin mit seinen 522 Kilometern übermäßig lange Reiseweg über Fredericia nach Hamburg auf. Der heute an sich kürzesten Verbindung über Korsör—Kiel (356 km) endlich kann naturgemäß wegen der 135 Kilometer (73 Seemeilen) langen, fast 5½ Stunden währenden Seereise nur eine beschränkte Bedeutung zukommen, besonders während der mindestens die Hälfte des Jahres füllenden rauhen Jahreszeit, in der eine solche Ostseereise erheblich unter den Unbilden der Witterung zu leiden hat.

Die hierin zum Ausdruck kommende offenkundige Vernachlässigung des skandinavischen Verkehrs mit Westdeutschland und Westeuropa ist um so bemerkenswerter, als für alle drei skandinavischen Staaten der Handelsverkehr mit dem westlichen Ländergebiet den Warenaustausch mit den östlichen Gebieten um das Vielfache übertrifft.

Sehen wir von **N o r w e g e n** ganz ab, dessen Handel auf Grund der verkehrsgeographischen Lage Norwegens, abgesehen von einem gewissen Handelsverkehr mit den nördlichen Küstengebieten Rußlands, selbstverständlich absolut auf den Beziehungen mit dem Westen beruht, so ergibt sich für Schweden und Dänemark das folgende Bild:

Für **S c h w e d e n** wie für **D ä n e m a r k** bildet der Warenaustausch mit **E n g l a n d** den großen Hauptbestandteil ihres Handels.

Auf **G r o ß b r i t a n n i e n** entfallen in Einfuhr und Ausfuhr (1910):

bei Schweden 400 Millionen Mark, d. i. fast ein Viertel,

bei Dänemark 516 Millionen Mark, d. i. weit über ein Drittel des gesamten Außenhandels jener Staaten!

Nimmt man den Außenhandel mit den übrigen europäischen Ländern sowie mit Nordamerika (unter Fortlassung der weder dem Westen noch dem Osten zuzurechnenden Länder Deutschland, Italien und der Schweiz) hinzu, so entfallen auf den

	H a n d e l S c h w e d e n s		D ä n e m a r k s:	
mit den s ü d l i c h e n und östlichen Gebiets- teilen (Rußland, Finnland, Österreich-Ungarn, Türkei)	90 Millionen Mark		77 Millionen Mark	
mit den w e s t l i c h e n Gebietsteilen (England, Holland, Belgien, Frankreich, Spanien, Portugal, Nordamerika)	650	=	640	=
	d. i. das siebenfache		d. i. das achtfache	
	des östlichen Verkehrs.			

Dieses Überwiegen des westlich gerichteten Güterverkehrs zeigt sich, wenn auch natürlich nicht in demselben Maße, auch für den Verkehr der skandinavischen Länder mit **D e u t s c h l a n d**.

Nach der Statistik der Güterbewegung auf deutschen Eisenbahnen entfallen (1910)

	im deutsch-schwe- dischen Verkehr:	im deutsch- dänischen Verkehr:
auf die Gebiete rechts der Elbe	29 000 t	44 000 t
auf die Gebiete links der Elbe	37 000 t	334 000 t

Setzen wir endlich für den Seeverkehr die östlichen deutschen Hafenstädte Stettin und Königsberg (Danzig ist leider hierfür nicht zu ermitteln) den westlichen Hafenstädten Lübeck, Kiel, Hamburg und Bremen gegenüber, so entfallen (1910)

	im deutsch-schwe- dischen Verkehr:	im deutsch- dänischen Verkehr:
auf den Verkehr mit den östlichen Hafen- städten	915 000 t	209 000 t
auf den Verkehr mit den westlichen Hafenstädten	1 322 000 t	487 000 t

Vorgeschichte der Fehmarn-Route.

Angeichts dieser weit überragenden Bedeutung des westlich und südwestlich gerichteten Güterausstausches der skandinavischen Länder muß es in der Tat wundernehmen, daß nicht längst eine diesem Güterverkehr sowie dem hiermit in engem Zusammenhange stehenden Reisendenverkehr vorzugsweise dienende Verkehrsroute zur Durchführung gelangt ist, um so mehr, als eine geradezu natürlich gegebene Linie für diesen Verkehr vorhanden ist in der Richtung Hamburg—Lübeck—Fehmarn—Laaaland—Kopenhagen.

Legt man nämlich ein Verkehrsquadrat über die Plätze Hamburg—Warnemünde—Kopenhagen und Fredericia, so ergibt sich als Diagonale dieser Figur die Strecke Hamburg—Lübeck—Fehmarn—Laaaland—Kopenhagen. Diese Diagonale verbindet, wenn man sie nach Norden und Süden weiterzieht, auf dem kürzesten Wege Stockholm über Hamburg mit Köln und Büssingen, und sie vermittelt zugleich die besten Anschlüsse im Norden mit Göttenburg und Kristiania, im Westen mit London, Brüssel, Paris, Madrid usw., wie die späteren Entfernungsberechnungen noch im einzelnen beweisen werden.

Berücksichtigt man dies, so ist es in der Tat nicht verwunderlich, daß der Plan dieser Fehmarn-Route schon recht weit zurückliegt.

Einem diese Verbindung behandelnden Projekt des Ingenieurs und Landmessers Kröhnke in Glückstadt vom Jahre 1865 — das mit einem Ausbau der Bahnen Südseelands, Fallstems und Laalands, einer Dampffähre zwischen Laaland und Fehmarn, einer Durchdämmung des Fehmarnsundes sowie einer Bahnverbindung über Oldenburg—Neustadt nach Hamburg rechnete — ist unter lebhafter Mitwirkung der Privatbank in Kopenhagen schon im Jahre 1866 die dänische Staatskonzession erteilt worden. Unmittelbar darauf ist dann auch schon auf deutscher Seite ein Abkommen zwischen Neustadt und dem Fehmarnsunde ausgeführt worden. Wenn dann dieses in Deutschland von der Norddeutschen Bank in Hamburg sowie von der Diskonto-Gesellschaft in Berlin geförderte Projekt wegen der starken anderweitigen Finanzspruchnahme der genannten Banken in jenen politisch stark bewegten Zeiten zurückgestellt, und später die sich stark entwickelnde deutsche Reichshauptstadt zeitweise in den Vordergrund der skandinavischen Verkehrsinteressen getreten ist, so ist jener Gedanke in der Zwischenzeit doch nie ganz zur Ruhe gekommen. Er hat sich namentlich im dänischen Laaland und in Kopenhagen ständig wach erhalten und hat in jüngster Zeit durch die Eröffnung der Saknig-Trelleborg-Route für Dänemark wieder eine starke aktuelle Bedeutung gewonnen. Dies trat klar zutage einmal in der Tatsache, daß man bei der Anlegung des in diesem Sommer eröffneten Hafens bei Rødbby in Südlalaand (Syltholm) von vornherein auf die voraussichtliche einstige Bestimmung dieses Hafens als Fährhafen für die Fehmarn-Linie weitgehend Rücksicht nahm. Es offenbarte sich ferner darin, daß man in der dänischen Öffentlichkeit den Bestrebungen eines in Neustadt i. S. begründeten und von Lübeck lebhaft unterstützten Komitees zur Errichtung einer zunächst lediglich für lokale Zwecke bestimmten Nebenbahn von Schwartau nach Neustadt i. S. ein ganz besonderes Interesse entgegenbrachte, weil man dort in dieser Bahn ein gegebenes Bindeglied für die erhoffte große neue deutsch-dänische Route erblickte. Als daher im Jahre 1910 die Handelskammer Lübeck Veranlassung nahm, sich mit den beteiligten Verkehrskreisen und den amtlichen sowie kommerziellen Instanzen Laalands und Kopenhagens persönlich in Fühlung zu setzen, ergab sich sogleich eine weit-

Krohnke

gehende Übereinstimmung über die Notwendigkeit einer baldigen Herstellung dieser Verkehrslinie. Unter dem Vorsitz Hamburgs wurde alsdann im Herbst 1910 ein aus Vertretern der amtlichen kommerziellen Körperschaften Hamburgs und Lübecks und der Grosseren Societät in Kopenhagen sowie aus Magistratsvertretern der beteiligten Städte Neustadt i. S., Burg auf Fehmarn und Rødbby bestehendes deutsch-dänisches Komitee zur Förderung jener Verbindung gebildet, das seine nächste und wichtigste Aufgabe darin erblickte, in einem nach der eisenbahnbaulichen und wasserbautechnischen Seite sorgfältig ausgearbeiteten generellen Projekt die Bauwürdigkeit einer neuen Verkehrsverbindung Hamburg—Lübeck—Fehmarn—Laaaland—Kopenhagen näher zu prüfen.

Dieses Projekt liegt, soweit Deutschland dabei in Frage kommt, heute abgeschlossen vor.

Linienführung und Baubeschreibung.

Von der Lübeck-Travemünder Eisenbahn in Schwartau (Station Waldhalle) — 5,3 km von Lübeck und 68,3 km von der Mitte des Hamburger Hauptbahnhofes entfernt — abzweigend, führt die zunächst ungefähr dieselbe Haupttrichtung wie die projektierte Nebenbahn Schwartau—Neustadt verfolgende neue Hauptbahn über die Bahnhöfe Matekau, Timmendorf, Scharbeutz und Hassfrug nach Neustadt i. S. (23,4 km), wo sich wegen der Notwendigkeit der Durchführung der internationalen Züge eine Abänderung der Lage des als Kopfstation gebauten Bahnhofes als erforderlich erweist. Sie führt dann, überall als Hauptbahn umgebaut, auf dem Damm der vorhandenen Bahn Neustadt—Oldenburg bis Bahnhof Lensahn (39,5 km) weiter, wo sie wegen des 4,5 km weiten Umweges über Oldenburg die Kreisbahnstrecke verläßt, um nahe bei Heringsdorf (50,3 km) jene Nebenbahn wieder zu erreichen und ihr unter vielfachen und bedeutenden Abänderungen der Höhen- und Seitenlagen zu folgen. Sie verläßt hierauf in selbständiger Linienführung bis Station 59,5, benutzt von dort bis Station 63,7 den Damm der vorhandenen normalspurigen Kleinbahn, zweigt hier in östlicher Richtung von der Kleinbahnlinie ab und überschreitet den Fehmarnsund auf einem zugleich als Chausseeverbindung dienenden angeschütteten Damm (Station 64,2 bis 65,7).

Nach Erreichung der Insel Fehmarn läuft die Bahn alsdann beinahe gradlinig bis Burg, erhält hier eine Verbindung mit der Inselbahn und nimmt schließlich die kürzeste Richtung nach Buttgarden (78,64 km), wo sich nördlich von Marienleuchte eine vorzügliche Fährhafenstelle findet, die zugleich zur Anlage eines kleinen Handels- oder Fischereihafens geeigneten Platz bietet.

Von Buttgarden aus würde alsdann auf einem der beiden, nach den Ausmaßen der Sahnitz-Draketttschiffe veranschlagten Fährschiffe von 17 Knoten Fahrgeschwindigkeit die Überführung über den nur 18 km breiten Fehmarnbelt nach Rødbby in 40 Minuten erfolgen können.

Bei der Planbearbeitung ist entscheidender Wert auf eine Projektierung der Strecke als einer erstklassigen Hauptbahn gelegt worden, deren größte Steigungen 1 : 200 und deren kleinste Krümmungshalbmesser 1000 m betragen, sodaß die Bahn, ihrer künftigen Bedeutung als einer neuen Weltverkehrslinie entsprechend, überall, und zwar auch auf der alten Strecke, leicht mit einer Grundgeschwindigkeit von 100 km in der Stunde befahren werden kann.

Die Gesamtlänge der Bahn von Hamburg aus beträgt

Hamburg—Schwartau (Waldhalle)	68,34 km
Schwartau—Buttgarden	78,64 "
	<hr/>
	146,98 km

Von der Länge Schwartau—Buttgarden liegen

60,295 km gleich 76,7 % in geraden Strecken und
18,345 " " " 23,3 " in Krümmungen,
42,734 " " " 54,3 " in Wagerechten und
35,906 " " " 45,7 " in Steigungen von 1 : 200 bis 1 : 1000.

Die gefundene Linie kann demnach als recht günstig bezeichnet werden. Der Ausbau der Bahn ist vorerst eingleisig gedacht; jedoch ist von vornherein im Kostenaufschlage der Erwerb des Grund und Bodens für den zweigleisigen Ausbau vorgesehen worden; und dieselbe Rücksicht auf eine spätere Erweiterung und Vervollständigung der Bauwerke ist auch bei der Projektierung der Über- und Unterführungen sowie der Brücken genommen worden.

Schn 53
- 117 218

Hinsichtlich des Betriebes der Bahn ist als Anfangspunkt der Schnellzüge Hamburg, als Anfangspunkt der Personen- und Güterzüge Lübeck angenommen worden. Endpunkt für die Schnellzüge ist Puttgarden, für die Personenzüge Neustadt, Heiligenhafen, Burg oder gleichfalls Puttgarden. Die Güterzüge können wie die Schnellzüge auf der Hauptbahnlinie zwischen Lübeck und Puttgarden verkehren, während zwischen Oldenburg und Heiligenhafen einerseits und den Anschlußbahnhöfen der Nebenbahn an die Hauptbahn (Lenschahn, Heringsdorf und Neukirchen) andererseits die Güter wie heute mit den Personenzügen befördert werden können.

Die Kosten der neuen Hauptbahnstrecke Schwartau—Neustadt (23,4 km) sind auf 3,7 Millionen Mark, d. i. für das Kilometer Bahnlänge auf rund M 158 000,—, die Kosten der Strecke Neustadt—Puttgarden einschließlich der Durchdämmung des Fehmarnsundes, der Anlage eines Fährhafens in Puttgarden und der Anschaffung eines deutschen Fährschiffes auf 12,8 Millionen Mark, die Gesamtkosten der Bahn also auf rund 16 ½ Millionen Mark veranschlagt. Bei Berücksichtigung von 78,6 km Bahnlänge Schwartau—Puttgarden würde sich hiernach einschließlich der deutscherseits aufzuwendenden Fährschiff- und Fährhafenkosten, das Kilometer insgesamt auf rund M 210 000 stellen.

Im Interesse der Durchführung eines einheitlichen Bahnbetriebes wird, zumal sich inzwischen der Herr Minister für die öffentlichen Arbeiten für den staatsseitigen Ausbau der projektierten Schwartau—Neustädter Bahn entschlossen hat, damit gerechnet werden dürfen, daß auch die in Neustadt nach dem Norden des Kreises Oldenburg anschließende Kreis Oldenburger Bahn sowie die Kleinbahn Heiligenhafen—Ort a. Fehmarn von der preussischen Staatsbahnverwaltung erworben werden wird, sobald sie sich zum Bau der Hauptbahn entschließt. Bei der oben beschriebenen Ausführung der Bahn würde alsdann einschließlich des Erwerbs dieser Privatbahnen sowie einschließlich Fährschiff und Hafenanlagen auf Fehmarn mit einem Gesamtanlagekapital von rund 20 ½ Millionen Mark zu rechnen sein, wobei noch zu berücksichtigen ist, daß die für den Erwerb jener beiden kleinen Bahnen aufzuwendenden Kapitalien schon heute eine ausreichende Verzinsung finden.

Verkehrswirtschaftliche Vorteile der Fehmarn-Route.

a) Hamburg—Kopenhagen.

Treten wir nunmehr zu dem Zweck einer Würdigung der verkehrswirtschaftlichen Bedeutung der Fehmarn-Route in einen Vergleich der Entfernungen und der Reisezeiten auf den verschiedenen deutsch-standinavischen Linien ein, so bleibt zu berücksichtigen, daß hinsichtlich der Fehmarn-Route neben den Entfernungen auf deutschem Boden (Hamburg—Schwartau = 68,3 km, Schwartau—Puttgarden = 78,6 km) sowie der Fahrstrecke von 18 km noch die Entfernungen auf dänischem Boden festgestellt werden müssen.

Da die Klein- bzw. Nebenbahnstrecken Rødby—Maribo sowie Maribo—Nykjøbing (an der Gjedser-Route) für einen Hauptbahnbetrieb ausscheiden, so ist in Dänemark eine neue Trassierung erforderlich. Da ferner die Eisenbahnbrücke bei Nykjøbing den erhaltenen Informationen gemäß gleichfalls einen neuen Hauptbahnbetrieb nicht mehr aufzunehmen vermag, wird damit gerechnet werden dürfen, daß die neue Trasse auf Laaland von Rødby-Hafen nicht nach Nykjøbing, sondern in 53 km langer Strecke in gerader Linie nach Drehoed am Masnedfund geführt wird, wo sie sich mit der Wamemünde-Gjedser-Linie vereinigen würde. Was sodann die Überführung über den 3,7 km breiten Masnedfund betrifft, so war bekanntlich im Interesse der Durchführung der Verbesserung des Verkehrs sowie zur Vermeidung der unwirtschaftlich hohen Kosten des jetzigen Fährbetriebes dem Dänischen Reichstage schon im Jahre 1910 eine Vorlage wegen Überbrückung dieses Sundes von der Regierung entgegengebracht worden, die nur wegen der bei der Abstimmung sich ergebenden Stimmgleichheit noch nicht zur Annahme gelangt ist. Weiter wird schon jetzt von Dänemark die Abschneidung des rechten Winkels der Bahnstrecke Rjåge—Risskilde—Kopenhagen durch die ungefähr parallel zur Seeküste laufende sogenannte Rjåge-Bahn geplant, die den jetzt 54 km langen Umweg um rund 20 km abkürzen würde. Zuverlässigen Informationen gemäß wird man in Dänemark sogleich zur Verwirklichung dieser beiden Projekte schreiten, wenn sie nicht allein der Gjedser-Linie nach Berlin und Mitteldeutschland, sondern zugleich auch der Fehmarn-Route zugute kommen würden.

Rechnen wir daher nachstehend mit der mit Sicherheit zu erwartenden Durchführung jener Verbesserungen, so ergeben sich folgende

1912
Kosten
Schw-Ne 78,6

KOE
Staatbahn

Fehmarn-Linie!) veranschlagte Überbrückung des Strelafundes zwischen Stralsund und Altefähr, ferner die Verbesserung der Streckenverhältnisse auf der Insel Rügen. Aus diesen Maßnahmen erwartet man eine Reisebeschleunigung der deutsch-schwedischen Züge um rund 1 Stunde.

Nimmt man an, daß es gelingt, infolge dieser und einiger weiterer Verbesserungen auf der Strecke Lübeck—Stralsund für den Hamburger Verkehr die heutige kürzeste Reisegeschwindigkeit Hamburg—Safnit^z von 47 km auf durchschnittlich 65 km in der Stunde zu erhöhen, rechnet man ferner für die Weiterführung der Züge in Malmö und in Kopenhagen mit einem Aufenthalt von 20 Minuten und alsdann nördlich von Malmö sowohl wie von Kopenhagen mit einer gleichmäßigen Reisegeschwindigkeit von 60 km, und setzt man endlich dazu für die Sund-Fährenfahrt Helsingör—Helsingborg 47 Minuten ein, so entstünden für eine Fahrt von Hamburg nach Göttenburg oder nach Stockholm, je nachdem man über Safnit^z oder über Fehmarn fährt, folgende Reisezeiten:

1. Hamburg—Göttenburg:

a) über Safnit^z:

für die Bahnstrecke Hamburg—Safnit ^z (Hafen)	} 354 km	5,27 Std.
für die Bahnstrecke Trelleborg—Malmö		
für die Fähre Safnit ^z —Trelleborg einschl. Rangieraufenthalten		4,30 =
für die Bahnstrecke Malmö—Göttenburg 300 km		5,20 =
		<u>15,17 Std.</u>
		(zurzeit <u>18,32 Std.</u>)

b) über Fehmarn:

für die Strecke Hamburg—Fehmarn—Kopenhagen (siehe oben)	5,04 Std.
für die Strecke Kopenhagen—Göttenburg (einschl. der Sundfähre)	5,59 =
	<u>11,03 Std.</u>

2. Hamburg—Helsingholm.*)

a) über Safnit^z:

für die Bahnstrecke Hamburg—Malmö (wie oben)	5,27 Std.
für die Fähre Safnit ^z —Trelleborg einschl. Rangieraufenthalte	4,30 =
für die Bahnstrecke Malmö—Helsingholm (83 km)	1,43 =
	<u>11,40 Std.</u>

b) über Fehmarn:

für die Strecke Hamburg—Fehmarn—Kopenhagen (siehe oben)	5,04 Std.
für die Strecke Kopenhagen—Helsingholm (126 km)	3,13 =
	<u>8,17 Std.</u>

also Hamburg—Stockholm:

a) über Safnit^z:

Hamburg—Helsingholm (vgl. 2a)	11,40 Std.
Helsingholm—Stockholm	9,44 =
	<u>21,24 Std.</u>
	(zurzeit <u>23,36 Std.</u>)

b) über Fehmarn:

Hamburg—Helsingholm (vgl. 2b)	8,17 Std.
Helsingholm—Stockholm	9,44 =
	<u>18,01 Std.</u>

Trotz aller möglichen Verbesserungen der Safnit^z-Route bleibt also eine Reise über Fehmarn günstiger:

1. von Hamburg nach Göttenburg u. desgl. Christiania um . . . 4¼ Std.
2. von Hamburg nach Stockholm um fast 3½ =

Gegenüber den heutigen Verhältnissen würden sogar nach Göttenburg und Christiania 7½, nach Stockholm 5½ Stunden gespart werden!

*) Helsingholm ist der Schnittpunkt der schwedischen Hauptbahnstrecke mit den von Kopenhagen—Helsingör—Helsingborg aus einmündenden Linien.

c) der skandinavische Verkehr mit dem Westen.

Die Vorteile der Fehmarn-Route für den deutsch-skandinavischen Verkehr sind um so bedeutungsvoller, als erst die Fehmarn-Route dazu berufen sein wird, die Verknüpfung Westdeutschlands und Westeuropas mit Skandinavien in dem Knotenpunkt wiederherzustellen, der hierfür der natürlich gegebene ist, nämlich Hamburg.

Für einen Vergleich der Reifestrecken sind die folgenden kilometrischen Entfernungen zu beachten:

Cöln—Hamburg	450,2 km,	Cöln—Berlin (Hauptstrecke)	586,5 km,
Frankfurt—Hamburg	536,5 =	Frankfurt—Berlin	538,9 =
Hamburg—Kopenhagen (über Fehmarn)	326,0 =	Berlin—Kopenhagen (über Warnemünde)	448,2 =
Kopenhagen—Göteborg	292,4 =	Berlin—Göteborg (über Saßnitz)	733,0 =
Kopenhagen—Kristiania	649,4 =	Berlin—Kristiania desgl.	1090,0 =
Kopenhagen—Helsingholm	125,9 =	Berlin—Helsingholm desgl.	516,0 =
Kopenhagen—Stockholm	660,9 =	Berlin—Stockholm desgl.	1051,0 =

Hiernach ergeben sich nach Ausführung der Fehmarnlinie folgende Reiseentfernungen:

	über Hamburg—Fehmarn km	über Berlin—Warnemünde bzw. Saßnitz km	Unterschiede zugunsten der Fehmarnlinie km
von Cöln			
nach Kopenhagen	776,2	1 034,7	258,5
= Göteborg	1 068,6	1 319,5	250,9
= Kristiania	1 425,6	1 676,5	250,9
= Stockholm	1 437,1	1 637,5	200,4
von Frankfurt a. M.			
nach Kopenhagen	862,5	987,1	124,6
= Göteborg	1 154,9	1 271,9	117,0
= Kristiania	1 511,9	1 628,9	117,0
= Stockholm	1 523,4	1 589,9	66,5

Wenn man berücksichtigt, daß die jetzige Strecke Cöln—Hamburg—Saßnitz (Hafen) um 109 km kürzer ist als die die skandinavischen Anschlüsse vermittelnde Hauptstrecke von Cöln über Berlin nach Saßnitz (Hafen), so erscheint die lange Reisezeit auf der Hamburger Strecke schon heute als ein unhaltbarer Zustand.

Um nämlich mit den europäischen D-Zügen um 8⁵³ Uhr morgens in Stockholm einzutreffen, muß der über Hamburg fahrende Reisende Cöln heute schon um 11²² Uhr nachts (nach Berlin um 11²² Uhr) verlassen. Will er mit dem anderen D-Zuge um 6⁴² Uhr abends in Stockholm sein, so muß er von Cöln über Hamburg um 10⁰⁶ Uhr morgens (über Berlin um 10¹⁰ Uhr) abfahren. Die Reisezeiten über Hamburg sind also fast genau ebenso lang als auf der wesentlich längeren Berliner Strecke und deshalb für einen Vergleich der Leistungsfähigkeit der beiden Routen über Saßnitz und über Fehmarn ungeeignet.

Legt man dagegen zur Ermöglichung eines solchen Vergleichs

1. für die Strecken Cöln—Hamburg und Cöln—Berlin jeweils den schnellsten Zug dieser Strecke,
 2. für Hamburg wegen des Vorhandenseins eines Zentralbahnhofes einen Übergang von 15 Minuten, für Berlin einen solchen von 40 Minuten,
 3. für die Strecke Berlin—Saßnitz die schon erwähnten, eine Stunde sparenden Verbesserungen nach und auf Rügen
- zugrunde, so ergibt sich folgendes Bild:

1. Cöln—Göteborg:

a) über Saßnitz:

Cöln—Berlin	7.57 Std.
Übergang	0.40 =
Berlin—Göteborg	16.11 =
<hr/>	
24.48 Std.	

b) über Fehmarn:

Cöln—Hamburg	6,57 Std.	
Übergang	0,15 "	
Hamburg—Götenburg (siehe oben)	11,03 "	
		18,15 Std.

2. Cöln—Stockholm:

a) über Saßnitz:

Cöln—Berlin	7,57 Std.	
Übergang	0,40 "	
Berlin—Stockholm	21,31 "	
		30,08 Std.

b) über Fehmarn:

Cöln—Hamburg	6,57 Std.	
Übergang	0,15 "	
Hamburg—Stockholm (siehe oben)	18,01 "	
		25,13 Std.,

das sind für Cöln mit G o t e n b u r g u n d K r i s t i a n i a $6\frac{1}{2}$ Std., mit S t o c k h o l m rund 5 Std. Ersparnis der Reisedauer über Fehmarn gegenüber dem verbesserten (!) Wege Berlin—Saßnitz bei Einstellung der besten Züge und alsbaldiger Anschlüsse auf beiden Strecken.

Berechnen wir zum Schluß in gleicher Weise die auf der Fehmarn-Route mögliche Reisedauer London—Stockholm sowie Paris—Stockholm, so ergibt sich folgendes:

L o n d o n—S t o c k h o l m :

London—Hamburg	18,12 Std.	
Übergang	0,15 "	
Hamburg—Stockholm (siehe oben)	18,01 "	
		36,28 Std.

P a r i s—S t o c k h o l m :

Paris—Hamburg	16,19 Std.	
Übergang	0,15 "	
Hamburg—Stockholm	18,01 "	
		34,35 Std.

Eine Reise London—Stockholm, für die man bisher zwei Tage und zwei Nächte brauchte, würde also in Zukunft mit einer Fahrt von zwei Tagen und einer Nacht bzw. bei größerer Eile mit einer Tag- und zwei Nachtfahrten zu erledigen sein, und ähnlich liegen die Verhältnisse für eine Reise Paris—Stockholm. Auch der finnisch-kontinentale Verkehr muß sich unter diesen Verhältnissen günstig entwickeln.

Postalische Verbesserungen.

Wie in der dänischen Fach- und Tagespresse wiederholt von sachverständiger Seite dargelegt worden ist, erwartet man in Dänemark von der Fehmarn-Route vor allem auch eine durchgreifende Verbesserung der bestehenden postalischen Verbindungen. Wenn es auch zu weit führen würde, alle hierfür in Frage kommenden Verhältnisse im einzelnen zu schildern, so sei doch wenigstens auf folgenden hauptsächlichsten Mißstand besonders hingewiesen.

Während in allen europäischen Hauptstädten entscheidender Wert darauf gelegt wird, die internationale Post morgens so früh anzubringen, daß sie noch in den ersten Bestellgang gelangt und mit den ersten Morgenzügen von der Hauptstadt weitergeführt werden kann, ist in dieser Hinsicht Kopenhagen sowie überhaupt der skandinavische Postverkehr empfindlich im Nachteil. Denn sämtliche vom Ausland kommenden Posten gelangen erst in den späten Morgenstunden nach Kopenhagen, nämlich 7⁵⁴ Uhr bzw. 8¹² Uhr von Hamburg—Bamdrup, 8⁵⁵ Uhr von Kristiania—Götenburg, 9⁴² Uhr von Hamburg—Gjedsfer, 9⁵⁵ Uhr von Stockholm—Malmö und erst 10⁰⁴ Uhr von Hamburg—Kiel, also zu spät sowohl für die Kopenhagener Morgenbestellung wie auch für die in den ersten Morgenstunden von Kopenhagen ausgehenden Verbindungen ins Inland und nach den skandinavischen Hauptplätzen. Den hiermit verbundenen empfindlichen Nachteilen sowie überhaupt der vielfachen Ungunst der postalischen Verbindungen mit dem Norden würde die Fehmarn-Route wegen ihrer wesentlich kürzeren Fahrzeit grundlegend abzuhefen in der Lage sein.

Rentabilität.

Beim Vorliegen verkehrswirtschaftlicher Vorteile so umfassender Art, wie sie im vorhergehenden von uns für die Fehmarn-Route nachgewiesen worden sind, wird man ohne weiteres annehmen dürfen, daß eine solche zur Befriedigung eines schon heute vorhandenen und kraftvoll wachsenden Verkehrs bestimmte Verkehrslinie die Gewähr ihrer Rentabilität in sich selbst trägt. Vorsichtige Berechnungen, die in der vom Komitee veranlaßten Ertragsberechnung aufgestellt worden sind, bestätigen diese Annahme in jeder Hinsicht. Hiernach wird man schon alsbald nach der Eröffnung der Linie mit einer befriedigenden und sehr bald mit einer guten Verzinsung des Anlagekapitals rechnen dürfen.

Diese Annahme rechtfertigt sich um so mehr, als bekanntlich sowohl bei der Warnemünde-Gjedser-Linie wie bei der Sagnik-Trelleborg-Route die an die Entwicklung ihres Verkehrs geknüpften Erwartungen sich in jeder Hinsicht erfüllt haben. Die Einnahmen aus dem Fährdienst der Gjedser-Route sind vom Rechnungsjahr 1904/05, dem ersten Jahr ihres vollen Betriebes, bis zum Jahre 1910/11 von 318 000,— M auf 565 000,— M, also um mehr als 75 % gestiegen. Der im letzten Jahre von der Mecklenburgischen Staatsbahnverwaltung erzielte reine Überschuß von rund 150 000,— M entspricht zirka 2 % der 7,2 Millionen Mark betragenden Anlagekosten für die Schaffung der Fähranlagen in Warnemünde und zweier deutscher Fährschiffe; und der dem gesamten mecklenburgischen Staatsbahnwesen durch diesen Fährdienst erwachsende sonstige Zuwachs, der einer Einnahme von rund 1,8 Millionen Mark gleichkommt, ist so beträchtlich, daß die mecklenburgische Bahnverwaltung durchaus Anlaß hat, mit dem finanziellen Ergebnis der Gjedser-Linie zufrieden zu sein. Trotz des Wettbewerbes der Gjedser-Route ist ferner auch die Sagnik-Trelleborg-Route dem Vernehmen nach schon im zweiten Jahre ihres Bestehens in der heutigen Gestalt zu einer Rentabilität des Fährdienstes in Höhe von 2,4 % gelangt; auch hier werden die sonstigen Verkehrseinnahmen sicherlich die aufgebrauchten Millionen als wohl angewendet erscheinen lassen.

Auch eine schädliche Rückwirkung auf die bestehenden Linien wird man aus der Erbauung der Fehmarn-Linie nicht zu besorgen haben. Denn so groß auch die Befürchtungen dieser Art seinerzeit vor allem in Dänemark gegenüber der neuen deutsch-schwedischen Wettbewerbslinie gewesen sind, als so unbegründet haben sie sich doch erwiesen. Die Anzahl der auf der Gjedser-Linie beförderten Personen ist infolge der Eröffnung jener Route nur im Jahre 1909 ganz unbedeutend zurückgegangen. Auch dieser Personenverkehr befindet sich aber seitdem, dank der erfreulichen Entwicklung des deutsch-dänischen Verkehrs, schon wieder in gut aufsteigender Linie, und in den Gesamteinnahmen ist ein Rückgang oder auch nur ein Stillstand überhaupt nicht zu verzeichnen gewesen! Die Gjedser-Linie sowohl wie auch die Trelleborg-Route werden vielmehr für die Befriedigung der Verkehrsbedürfnisse der nordischen Länder mit Berlin, Ost-, Mittel- und Süddeutschland usw. immer ihre volle Bedeutung behalten. Für diesen in stetiger Entwicklung begriffenen Verkehr scheidet die Fehmarn-Linie aus. So wenig sich deshalb nach genauer hiesiger Kenntnis der Verhältnisse Dänemark durch die Befürchtungen von Verkehrseinbußen seiner Gjedser Linie von der Verfolgung des Fehmarn-Bahnprojektes abhalten läßt, so wenig Bedeutung dürfte der Gesichtspunkt einer event. ungünstigen Rückwirkung der Fehmarn-Route auf die bestehenden deutsch-nordischen Verkehrslinien für die Erwägungen der anderen beteiligten Staaten besitzen.

Schlußbetrachtung.

Die große skandinavische Halbinsel liegt abseits von den Straßen des Weltverkehrs. Alle drei skandinavischen Länder sind gleichwohl, da ihre Gütererzeugung den heimischen Bedarf weit übersteigt, in immer wachsendem Maße in den Güteraustausch mit anderen Ländern hineingezogen worden. Schweden hat, mit natürlichen Reichthümern aller Art und einer gewerbetüchtigen Bevölkerung ausgestattet, in überraschend kurzer Zeit eine blühende Industrie entwickelt. Die Holz- und die Holzwarenindustrie, der Bergbau, die Eisen- und Stahlindustrie, die Stein-, die Papier- und die Nahrungsmittelindustrie Schwedens sind zu Ausfuhrindustrien von starker innerer Kraft erwachsen. Norwegen weist, abgesehen von den Möglichkeiten, die in der Ausnutzung der überreichen Wasserkräfte dieses Landes begründet liegen, als Touristenland mit der Schweiz die günstigsten Vorbedingungen auf für die Entwicklung einer blühenden Fremdenindustrie. Es bedarf als gebirgiges, landwirtschaftlich schwer zu bewirtschaftendes Land dieser Entwicklung so dringend, wie irgendein europäisches Gebirgsland, und es bedarf zu diesem Zweck vor

allem des westdeutschen und des westeuropäischen, namentlich des englischen und endlich des amerikanischen Reisendenverkehrs, der heute noch die Schweiz wegen der ausgezeichneten Bahnverbindungen dieses Landes bevorzugt. Dänemarks Landwirtschaft und Viehzucht befinden sich in glänzender Lage und sind für die Versorgung der benachbarten Industrieländer Deutschland und England von stets wachsender Bedeutung. Deutschland dagegen findet in allen drei skandinavischen Ländern namentlich für seine schwere und weiterverarbeitende Eisen- und Stahlindustrie, für die Maschinen- und die elektrotechnische Industrie, für die Textil-, Leder- und Papierindustrie usw. einen guten und in mannigfacher Hinsicht noch stark entwicklungsfähigen Markt, der ihm im Wettbewerb mit den westlichen Industriestaaten um so sicherer gehören wird, je bessere Verbindungen Deutschland mit diesem, ihm sozusagen vor den Toren liegenden Markte in Verbindung setzen.

Eine Verbindung, die, wie die Fehmarn-Route, Hamburg der dänischen Hauptstadt Kopenhagen um $2\frac{1}{2}$, Stockholm um $3\frac{1}{2}$, Götting und Kristiania um $4\frac{1}{4}$ Stunden näher bringt, als dies trotz aller praktisch erreichbaren Verbesserungen auf den bisherigen Linien möglich ist, eine Verbindung, die ferner die Herstellung guter anschließender Schnellzüge auf der hierfür gegebenen wesentlich kürzeren Strecke nach Köln, nach Bissingen usw. und damit Zeitersparnisse von 5 bis $6\frac{1}{2}$ Stunden zur unabwiesbaren Folge haben muß, eine Verbindung endlich, die obenein nahezu alle Vorzüge der Sicherheit und Annehmlichkeit aufzuweisen hat, die einer Festlandslinie zukommen, wird deshalb auf das ernsthafteste Interesse der beteiligten Staatseisenbahnverwaltungen rechnen dürfen.

Wenn man in Schweden 15 Millionen Kronen aufzuwenden bereit ist, um in dem gebirgigen Gebiet zwischen Norrköping und Stockholm eine Verkürzung der jetzt über Katrineholm führenden Bahnstrecke um 17 km zu erreichen, und wenn man preußischerseits $12\frac{1}{4}$ Millionen Mark bereitstellen will, um den Sahnitz-Trelleborg-Verkehr um etwa eine Stunde zu beschleunigen, so würden im Interesse einer so durchgreifenden Verbesserung des west- und südwestdeutschen, sowie zugleich des gesamten westeuropäischen Verkehrs mit ganz Skandinavien, wie sie die Fehmarn-Route gewährleistet, wesentlich höhere finanzielle Aufwendungen wirtschaftlich zu rechtfertigen sein, als sie für den Bau einer Eisenbahnverbindung Hamburg—Lübeck—Fehmarn—Saaland—Kopenhagen als ausreichend nachgewiesen worden sind.

Hamburg, den 9. Oktober 1912.

Das deutsche Komitee zur Herstellung einer Eisenbahnverbindung Hamburg—Lübeck—Fehmarn—Kopenhagen.

Max Schinckel,
1. Vorsitzender, Hamburg.

Senator E. Possehl,
2. Vorsitzender, Lübeck.

U. von Alvensleben,
Eisenbahndirektor,
Lübeck.

Alb. Ballin,
Vorsitzender des Direktoriums der
Hamburg-Amerika Linie,
Hamburg.

H. Edm. Bohlen,
Präsident der Handelskammer
Hamburg.

C. F. R. Dimpker,
1. Stellvertreter des Präsidenten der
Handelskammer Lübeck.

Herm. Eschenburg,
Präsident der Handelskammer
Lübeck.

P. N. Hinckeldeyn,
Mitglied der Handelskammer
Lübeck.

Otto Krauel,
Mitglied der Handelskammer
Hamburg.

M. Lafrenz,
Bürgermeister der Stadt
Burg a. F.

Ernst Land,
in Firma Land & Mikkelsen,
Hamburg.

Dr. G. Leuckfeld,
Syndikus der Handelskammer
Hamburg.

H. Pontoppidan,
in Firma H. Pontoppidan & Co.,
Hamburg.

Oskar Ruperti,
Mitglied der Handelskammer
Hamburg.

J. Tauscher,
Bürgermeister der Stadt
Neustadt i. S.

Dr. E. Wallroth,
Syndikus der Handelskammer
Lübeck.

Max M. Warburg,
Mitglied der Handelskammer
Hamburg.