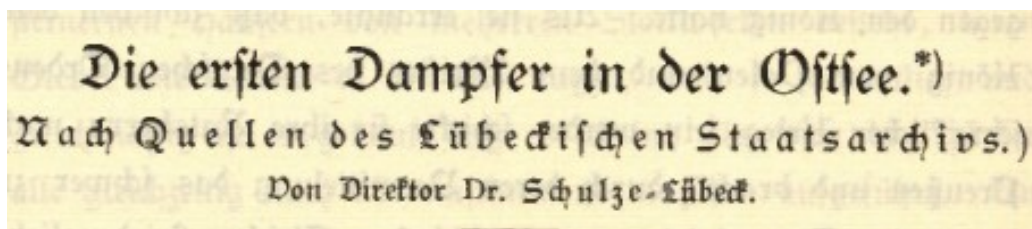


ab Seite 122



Oft urteilt man recht absprechend über das kleine, ja recht kleine Lübeck jener Zeit, als es sich eben anschickte, die schweren Schäden der französischen Fremdherrschaft zu beseitigen und sich von den ihm geschlagenen Wunden zu erholen. Es war ja mit stürmender Hand von den Franzosen im Unglücksjahre 1806 genommen worden, ausgeplündert, aller Barmittel und Schätze beraubt. Die öffentlichen Kassen waren leer, der Kredit erschöpft, die einst mächtige Hansestadt fristete nur ein kümmerliches Dasein. Man spricht, dieser Zeit Erwähnung tuend, dann gerne über einen Dornröschenschlaf des sonst tatkräftigen, alten Handelsplatzes und wirft den Kaufleuten jener Jahre den Mangel jeglicher Schaffenskraft vor.

Mancher Tadel mag ja seine Berechtigung haben, vieles, was man den Lübeckern von damals vorwirft, auch zutreffen, aber wir können auch glänzende Ausnahmen verzeichnen und den Spöttern Männer von vorzüglichem Weitblick und Handelsherren von unermüdlicher Tatkraft entgegenhalten.

Blickt man auf eine Karte der viel gekrümmten Trave und verfolgt im Geiste an Bord eines schwerfälligen Seglers jener Tage die verschiedenen Buchten und Wieken, wie man sie hier benennt, so findet man heute viele jener Schlangenwindungen nicht mehr, die noch am Anfange des vergangenen Säkulums (*Jahrhundert, Zeitalter*) vom Fluss im Laufe der Jahrtausende in die flachen moorigen Tiefen eingeschnitten waren. Seitdem sind manche Biegungen gerade gelegt, das Flussbett ist tiefer und breiter gebaggert und viele andere Schwierigkeiten sind für den Navigator hin weggeräumt. Noch der dänische Dichter Andersen meinte, als er Mitte des 19. Jahrhunderts mit dem Dampfer nach Lübeck hinauffuhr, man wisse oft in der Tat nicht, wenn die schlanken Türme Lübecks bald an der rechten, bald an der linken Seite des Buges hinter den hohen Ufern, sichtbar würden und später, wenn man in Gothmunds Nähe gekommen sei, ob das Schiff seinen Kurs flussaufwärts noch beibehalten oder den Kiel dem freundlichen Travemünde wieder zugewendet hätte. Man sollte annehmen, dass alle, die in jener Zeit ihrem Gewerbe auf der Trave nachgehen mussten, freudig aufgeatmet hätten, als ihnen die erste Kunde kam von den neomodischen Dampfern, die nun mit ihrem Bug auch die Gewässer der

Ostsee zu durchschneiden sich anschickten. Was man noch vor wenigen Jahren für eine Fabel, für unmöglich gehalten, nun war es Tatsache geworden. Man fuhr, ohne den Wind noch zu benutzen, mit Hilfe heiß gemachten Wassers, mit Dampf, quer über den Ozean. Am 17. Juni 1816 war trotz des heftigen Elbstromes die „Lady of the Lake“ in 10 Stunden von Cuxhaven nach Hamburg hinauf gedampft. Jetzt sollte auch die Trave bald ihre Dampfboote bekommen. Begreiflich würde man nun finden oder doch als ganz selbstverständlich annehmen, dass die wetter erfahrenen Kapitäne des vorvergangenen Jahrhunderts mit fliegenden Fahnen in das Lager des neuen Herrschers Dampf übergegangen wären. Sie konnten sich nun mit einem Male unabhängig machen vom alten Tyrannen Wind. Als Erlösung aus langer Knechtschaft hätten sie, dem anrückenden Wind des Ozeans zujubeln müssen. Denn ein schwerer Alpdruck war von ihnen genommen, unbekümmert ums launenhafte Wetter war es in Zukunft möglich, die Krümmungen des gewundenen Stromlaufes zu meistern. Man brauchte den schweren Knüppel zum Treideln nicht mehr vor die Brust zu legen, um am Lande Schritt vor Schritt das plumpe Schiff mit dem weit ausladenden Steven flussauf gegen Wind und Strömung den Hafen anzulaufen. Ebenso konnte die zeitraubende Arbeit mit dem Warpanker nun als überwunden angesehen, als gänzlich veraltet und abgetan betrachtet werden.

Doch weit entfernt von diesem Bilde blieben die Verhältnisse damals. Erst langsam und ganz allmählich entwickelte sich der Übergang. Es bedurfte einer langen, sehr langen Zeit, bis der alte Üolus (*Römisches Recht*) endgültig auf die Oberherrschaft verzichtete und grollend das Steuer dem neuen Steuermanne Dampf übergab. Die Postillione fürchteten ja auch noch später, als dieser Emporkömmling mit den Eisenbahnen anrückte, zu verhungern. Der Handwerker meinte infolge der Einführung von Maschinen seinen Lebensunterhalt weiter nicht mehr erwerben zu können. Dürfen wir es darum den Seeleuten der alten Schule verdenken, wenn sie nur zögernd sich zu einer Prüfung des Ungewohnten herabließen? Es war ihnen unheimlich und fast alle Naturgebote auf den Kopf stellend, dass die seit den Uranfängen der Seefahrt als Motor dienende Triebkraft des Windes, den doch der Herrgott eigens für die christliche Seefahrt geschaffen, zukünftig abgelöst werden von dem fauchenden Zyklopen mit seinem qualmenden Schlotte, dem geräuschvollen Räderpaar und dem unruhigen, Schnelligkeit erzeugenden Wasserdämpfe.

In den Schätzen des Staatsarchivs meiner heutigen Heimat finden sich die ersten Andeutungen und Hinweise auf kommende Umwälzungen in den konservativsten aller Gewerbe schon in Briefen aus dem Monat Februar des Jahres 1817, also gleich nach dem Hamburger Ereignis und dann wieder 1821. Der hanseatische Ministerresident Sieveking berichtete nämlich vom 21. Februar letztgenannten Jahres folgendermaßen: „Eine Angelegenheit, die vielleicht für Lübeck von Wichtigkeit werden dürfte, ist die Errichtung einer Dampfschiffahrt, die von der russischen Regierung auch zum Dienste der Briefbeförderung ernstlich in Betracht gezogen sein soll. Falls man es für wünschenswert hält, sie auf Travemünde gerichtet zu sehen, was wohl nur scheinbare Nachteile für das Lübecker Schifferinteresse hätte, dürfte es zweckmäßig sein, sich schon vorläufig über die dabei eintretenden Verhältnisse zu verständigen, ja gewissermaßen den Absichten der russischen Regierung entgegenzukommen.“

Diese Anregung fiel natürlich auf fruchtbaren Boden, denn sowohl der Senat wie

mit diesem Auftrage die kaufmännische Vertretung Lübecks beschäftigten sich beide sofort ganz eingehend mit der neuen Sache. Galt es doch, überall Wege zu finden für neue Handelsverbindungen, der Bevölkerung willig fließende Erwerbsquellen zu öffnen. Bereits früher, das lässt sich aus einem noch vorhandenen Privatbrief des damaligen russischen Ministerresidenten an den russischen Konsul in Lübeck, Herrn v. Schlözer, entnehmen, hatte Herr v. Struwe (eben der Schreiber besagten Briefes) darauf aufmerksam gemacht, dass ein Kieler Kaufmann, ein gewisser Salomon, schon im Oktober 1817 ein Memorium vorgelegt hätte und in seinen Ausführungen an die russische Regierung eifrig durch den dänischen Gesandten, G. R. Blome, unterstützt worden wäre. v. Struwe jedoch hätte, wie er selbst berichtet, trotzdem vor geraumer Zeit Veranlassung genommen, auf die großen Vorteile einer solchen Dampferkommunikation hinzuweisen, da namentlich die Schnelligkeit seiner Depeschenbeförderung zusammen mit englischen Nachrichten die zuständigen Stellen in St. Petersburg auf die überwiegenden Vorteile des Wasserwegs aufmerksam, leider jedoch zugleich für das Kieler Projekt geneigt gemacht habe. In Kiel hätte sich seitdem sogar schon ein von der dänischen Regierung lebhaft unterstützter Unternehmer gefunden. Man führe dort an, dass der Weg von Hamburg nach Kiel ja nicht weiter sei als der nach Lübeck. Die Seeroute zudem sei von ersterem Platze ein mehr gerader Kurs, als der Weg von Travemünde aus. Man kann daher wohl behaupten, dass das Zünglein der Wage schwankte und nicht übel Lust zeigte, nach der Seite von Lübecks Rivalin hinüber zu neigen. Im vorliegenden Schriftwechsel der diplomatischen Vertreter wurde deshalb angeraten, die russischen Staatsmänner dafür zu interessieren. Der Kanzler des mächtigen Zarenreiches, Graf Nesselrode, weilte gerade mit seinem Souverän in Laibach beim Fürstenkongresse; den musste man, das war hier klar, zuerst gewinnen. Allerdings lag dann die Gefahr nahe, den Fürsten Gallizien, Chef der Oberpostbehörde, durch solche Umgehung seiner Person zu kränken und sich sowie dem Unternehmen zum Feinde zu machen. Aber gerade auf die Freundschaft dieses hohen Beamten war man doch wiederum angewiesen. Denn als Postminister hatte er schon ex officio großes Interesse am Zustandekommen einer solchen neumodischen und andere überflügelnden Verbindung. Da nun gerade Lübeck sich einer täglichen Postverbindung mit Hamburg erfreute, während dies für Kiel nur dreimal die Woche eintrat, so glaubten die Lübecker, im voraus der Gunst Russlands gewiss sein zu können. Dies umso mehr, da die Sendungen auf der Kieler Strecke nicht weniger denn 24 Stunden unterwegs blieben.

So tröstet uns Lübecker denn um jene Zeit ein Schreiben aus Kiel, „dass besagter Salomon erkrankt, die ganze Angelegenheit der Dampferfahrt dadurch aber ins Stocken geraten sei.“ Das Jahr würde, so meldete man von dort, wohl noch darüber hingehen, denn mit dem Bau der Fahrzeuge könne doch noch eine ganze Spanne Zeit verfließen! - Jedoch sei Wachsamkeit geboten, denn der rührige „Entrepreneur (*Unternehmertum*)“ wäre in Russland gut aufgenommen worden. Er habe dort sehr viel Entgegenkommen gefunden, namentlich da er dem Vernehmen nach bereits im Besitze eines dänischen Privilegiunis war. Ob er dies in Petersburg vorgewiesen hat, könne man allerdings nicht in Erfahrung bringen, er selber schweige sich vorsichtig aus über seine Erfolge.

Trotz seiner Findigkeit habe er aber doch nicht verhindern können, dass man drüben gleichzeitig von einem ganz ähnlichen Plan munkelte, nämlich Kronstadt mit

Travemünde und nicht mit Kiel zu verbinden. Hier müsse doch der Wunsch der Vater des Gedankens gewesen sein.

Inzwischen hatte man unter so günstigen Ausspielen der Sache auch in Lübeck die gebührende Aufmerksamkeit geschenkt.

Das Kommerzkollegium berichtete nämlich bereits am 15. Februar 1821 an „Die Magnifici, Hoch und Wohlweise, wohlgeboren, hochgelehrte, höchst zu verehrende Herren“ über die bekanntlich von einem Kieler Handlungshaus in St. Petersburg gemachten Vorschläge zur Einrichtung einer Dampfpaketbootfahrt zwischen Rußland und Kiel.

„Bisher“, so heißt es in diesem Gutachten, „scheinen dieselben keinen Eingang gefunden zu haben, und wir wagen auch nicht, über deren Ausführbarkeit in nautischer Hinsicht zu entscheiden, wie wir denn überhaupt der Meinung sind, dass es für unsere Schiffsreedereien zuträglicher wäre, wenn eine solche Dampfbootfahrt überall nicht, selbst auf Lübeck zustande käme.“ „Dagegen,“ heißt es an anderer Stelle weiter, „ist doch nicht zu verkennen, dass es für unsere Handlung im allgemeinen, für unsere Reedereien insbesondere, sehr nachteilig sein könnte, wenn die russische Regierung selbst oder durch andere ein solches Dampfboot einrichten und dasselbe nicht auf Lübeck, sondern auf Kiel oder irgend einen anderen Platz im nördlichen Deutschland fahren ließe.“

Deshalb war das Kommerzkollegium, wie man aus dem Gutachten weiter erfährt, der richtigen Ansicht, von zwei Übeln das kleinere zu wählen oder doch wenigstens den Mitbewerber nichts zuzuschancen. Man trat deshalb denn doch noch lieber *pro domo* (für das Haus) ein, als das man Kiel die geplante neuzeitliche Verbindung überließ. „Da gerne die russische Regierung geneigt sein sollte, ist es doch besser, die Route auf Travemünde zu dirigieren, wozu die ohnehin bei weitem größere Frequenz zwischen diesem Orte und den russischen Ostseeplätzen, die Nähe Hamburgs, der tägliche Postenlauf u. a. m. sich von selbst ergebende Gründe ebenso viele triftige Motive an die Hand zu geben scheinen.“

Ohne Zutun Lübecks trat die Angelegenheit jetzt in ein für die alte Hansestadt günstiges Stadium, denn die etwas misstrauischen Petersburger Kaufleute hatten bald herausbekommen, dass Herr Salomon lange nicht so gut fundiert war, wie sein alttestamentlicher Namensvetter. Außer seinem unsichtbar gebliebenen königlich dänischen Privilegium besaß er keine weiteren Schätze zur Ausführung seines Planes, aber die gewisse Hoffnung und feste Absicht, solche in St. Petersburg aufzutreiben. Vor allem hatte er auf die tatkräftige Hilfe eines Petersburger Hauses gerechnet, an das man ihn von Kopenhagen aus empfohlen hatte. Der Chef desselben, ein Schotte von Geburt, kam den Dänen auch gerne entgegen und unterstützte Salomon durch das Ansehen, dessen sich Baird & Co. in der dortigen Handelswelt erfreuten. Der Chef, Besitzer einer kapitalkräftigen Eisengießerei, war ja in der Lage, die Projekte seines Kieler Geschäftsfreundes auf ihre Brauchbarkeit selber eingehend zu prüfen. Er konnte sich aber nicht davon überzeugen, dass Salomons Gedanke, bei günstiger Gelegenheit zu segeln und nur bei Gegenwinden von des Dampfes Kraft Gebrauch zu machen, ein glücklicher sei.

Da er sich mit den Vorschlägen nicht zu befreunden vermochte, ließ er den armen Salomon, wie es so oft in der Welt bei solchen Projekten der Fall schon war, links liegen und ging nun selber an die Ausarbeitung eines verbesserten Planes. Sein Programm wurde von vornherein größer angelegt und sorgsam bis ins kleinste durchgearbeitet. Baird schlug zur größten Genugtuung Lübecks nicht Kiel, sondern

die Travemündung vor. Aber nicht dort unten, wo der Fluss sich mit der Ostsee vermählt, wollte er stoppen, nein, den Strom hinauf, nach Lübeck dachte er sein Endziel zu nehmen, direkt an die Stadt wollte er dampfen. Er hatte sich von der Ausführbarkeit dieses Vorschlages inzwischen schon durch zahlreiche in seinem Auftrage vorgenommene Lotungen überzeugt und damit die Gegner des Projektes von vornherein für sich. Leider aber hatte er einen sehr wichtigen Faktor trotz aller Umsicht nicht mit in Rechnung gezogen, er hatte nicht an den Fiskus gedacht. Die Post wurde nämlich mit einem Male besorgt, dass ihr eine erhebliche Einbuße an Porto bevorstehen könne, wenn ihr in Zukunft die Beförderung der Briefschaften, Kuriere und Eilboten verloren gehen sollte. Wie drüben in Russland, so war man auch diesseits in Preußen in derselben Furcht. Der preußische Oberpostmeister Goldbeck war deshalb schon in aller Stille von Memel nach St. Petersburg geeilt und hatte hier eine neue Postkonvention abgeschlossen, die in Zukunft eine schnellere Beförderung der Hamburgischen Briefschaften um mehrere Tage gewährleisten sollte. So gewappnet trat die Regierung nun Mr. Baird gegenüber und verlangte von ihm eine ziemlich erhebliche Abgabe für das der Post vermutlich entgehende Porto. Darauf war, wie schon betont, der Schotte nicht gefasst gewesen, seine Kalkulationen wurden demgemäß hinfällig und bedurften einer abermaligen gründlichen Nachprüfung hinsichtlich des Portoabkommens. Doch wollte es Baird leider nicht gelingen, sich nunmehr auch nur den kleinsten Überschuss herauszurechnen.

Wie sich Zeiten und Ansichten ändern, erfahren wir wenige Dezennien (*Jahrzehnte*) später aus einem Lübecker Rat- und Bürgerbeschluss, der den Kopenhagener Dampfern jährlich 3000 Mark für die Postbeförderung bewilligte.

Wenn die Post nun bisher ein hindernder Faktor gewesen war, so drehte sich der Wind mit einem Male, indem man die Angelegenheit nunmehr von einer dritten Seite anfasste. Ich glaube nicht auszuschließen, wenn ich diese günstige Änderung den Bemühungen des hanseatischen Minister-Residenten zuschreibe. Denn letzterer berichtete aus St. Petersburg, „er hoffe, mit Hilfe einiger lebhaft von der Wichtigkeit des Unternehmens durchdrungener Persönlichkeiten auch höheren Ortes die Überzeugung bestärkt zu haben, dass denn doch in diesem Falle das Finanzinteresse der Post hinter dem immerhin noch wichtigeren des Handels und der Regierung selber unbedingt zurückstehen müsse. Die Diplomatie habe doch gewiss ein gewaltiges Interesse an einer schnelleren Kommunikation mit dem übrigen Europa, und dahinter müssten denn für diesmal alle andern Vorteile zurückbleiben.“ „Man müsse,“ so rät er den Lübeckern „an das Verkehrsministerium gehen, sich auch direkt nach Laibach wenden und auf diesem Pfade eine etwas schnellere Tonart zuwege bringen.“ Der gewiegte Kenner der russischen Verhältnisse und Charaktere glaubte sich sogar berechtigt, auf eigene Verantwortung hin den Russen das größte Entgegenkommen zu zeigen. Er versprach, der späteren Zustimmung gewiss, sogar die tatkräftigste Unterstützung des Lübeckischen Senates, weil er der festen Meinung war, die Regierung in Petersburg würde das geplante Unternehmen schließlich für eigene Rechnung ins Leben rufen. War doch schon Herr v. Bethancourt, Generaldirektor der Wasserkommunikationen, mit einer Kostenberechnung beschäftigt gewesen. Danach glaubte man die Baukosten der Dampfer mit 300.0000 Rubel B.U. bestreiten zu können.

Der Urheber der ganzen Pläne aber, Salomon aus Kopenhagen, hatte inzwischen zur Genüge erfahren, dass für ihn in Russland nichts zu holen sei. Er musste sein Unternehmen wohl als gescheitert ansehen, denn auch ihm wollte es nicht in den Sinn, noch an ein lohnendes Geschäft zu glauben ohne die Postbeförderung. Deshalb kehrte er dem undankbaren Zarenreiche den Rücken und fuhr nach Kiel zurück, seine Pläne vor der Hand ad acta legend. Mindestens berichtete der Generalkonsul Pauli aus Kopenhagen in diesen Sinne darüber und warnte seine Lübecker Landsleute, sich doch keine Ungelegenheiten mit Dänemark zu machen, wenn nunmehr, wie es ja den Anschein habe, die Verbindung über Travemünde zustande kommen sollte. Denn auch in Kopenhagen habe der Fiskus bereits Unrat gewittert und sei besorgt um einen Ausfall der Portoeinnahmen. Man solle daher in Lübeck doch ein wachsames Auge darauf haben, den Artikel 3 der dänischen Postkonvention (zugunsten der reitenden Stadtpost mit Dänemark) nicht zu umgehen, wenn man nämlich so unter der Hand viele Briefe mit dem Petersburger Dampfboote mitgeben würde.

Wenn also nunmehr schon die Postanstalten zweier Souveräne sich Gedanken machten wegen möglicher Geschäftsschädigung, so dürfen wir es Lübeck wahrlich nicht übel nehmen, wenn es als dritter im Bunde ebenfalls befolgt wurde. Erst einmal schien man nicht viel Vertrauen zu einer von russischen Beamten geleiteten Anstalt zu hegen, jedenfalls würde, das hielt man für gewiss, die Sache zu teuer werden; dann aber stellten sich noch schwere Bedenken ein wegen der Abgrenzung der verschiedenen landesherrlichen Postanstalten in ein und demselben kleinen Staate. Denn dann sollte einer jeden ihr genau begrenztes Arbeitsfeld anweisen und fürchtete man dabei unausbleibliche Reibereien und Schwierigkeiten, die man doch lieber vermeiden sollte.

Aber trotzdem sich so viele Kreise an der Newa wie Trave für die Pläne lebhaft interessierten, alle Vorarbeiten schnell gefördert und alle Kosten günstig waren, blieb die wichtige Sache dennoch im Stadium der Vorbereitungen stecken. Der Lieblingsgedanke der maßgebenden Geschäftswelt, Russland und Lübeck auf dem Wasserwege einander näher zu rücken, wurde einstweilen vertagt. Aber auf einem anderen Kompassstriche sollten nunmehr die schon früher gesponnenen Fäden zu einem festen Bande schnell verwoben werden.

Der dänische Schiffskapitän, Matthias Bürring Lov, wandte sich am 13. Dezember 1822 an den Senat von Lübeck mit einer Eingabe, ihm Erleichterungen zu gewähren für eine regelmäßige Dampferfahrt zwischen Kopenhagen und Lübeck. Er beabsichtigte, wie er angab, im Maimonat künftigen Jahres mit einem in England nach den besten Mustern erbauten Dampfboote wöchentlich, solange die Jahreszeit es gestattete, zwischen beiden Städten zu fahren, jedoch nur Passagiere und deren Effekten, aber keine Kaufmannsgüter zu befördern. Ihm sei von der Königlich dänischen Regierung bereits kräftigste Unterstützung zugesagt und ein ausschließliches Privilegium auf die Dauer von 10 Jahren in Aussicht gestellt. „Als eine große Erleichterung und Förderung seines Unternehmens, ja selbst als eine notwendige Bedingung der Ausführung würde es daher gelten, wenn er durch die Huld (*Geneigtheit, Wohlwollen, Ergebenheit, Treue*) eines edlen Rates in die Lage gesetzt würde, an Stelle der jedesmaligen Lastkollekten- und Lotsengelder ein für allemal zu Anfang des Geschäftsjahres die Pauschalsumme von 200 Mark Kurant zu entrichten. Er sei keineswegs gesonnen, sich dadurch den weiteren Leistungen der Schifffahrt treibenden zu entziehen, und verspreche daher, die Fahrt

bei Verlust seines (erhofften) Privilegiums im Sommer nicht länger als 4 Wochen zu unterbrechen, keine Kaufmannsgüter zu laden und dieselben Frachtsätze für Kiel und für Travemünde in Rechnung zu bringen."

Ganz anders wie das Gutachten des Vorjahres lautete nunmehr die Antwort des vom Senate befragten Kommerzkollegium, welches am 19. Dezember 1822 sich dahin aussprach, dass der Handelswelt jegliches Mittel recht sein müsse, den Verkehr „auf den hiesigen Platz zu fördern, selbst wenn er nicht direkt auf den Handel Bezug haben oder auf ihn einwirken sollte.“ „Es schein aber gerade jetzt ein sehr geeigneter Zeitpunkt, neben schon geknüpften noch neue Fäden zwischen Lübeck und Kopenhagen zu spinnen, die Verbindung mit letzterem möglichst effektiv zu gestalten und immer enger zu festigen."

„Wird dann erreicht, dass die hauptsächlichste Rivale Lübecks für die Kommunikation — des nördlichen Deutschlands mit der Hauptstadt von Dänemark, — dass Kiel in den Hintergrund gedrängt und der Zug über jenen Ort dem hiesigen Platze zugewandt werde, so ist dies unserem Interesse so zusagend, dass der Plan unstreitig die bereitwilligste Beachtung und Förderung verdient. Dazu ist nun die intendierte Dampfbootfahrt ganz außerordentlich geeignet, alle diese Zwecke zu erreichen. Unsere Schiffer fahren nicht auf Kopenhagen, keinem hiesigen wird daher in irgend einer Weise Abbruch geschehen, keinem Gewerbe seine Nahrung genommenen, vielmehr manchem eine neue Quelle der Beschäftigung des Gewerbes eröffnet.“ Aus allen den angeführten Gründen empfahl das Kollegium demnach, dem dänischen Antragsteller zu gewähren.

Da sich die Lübecker Bürgerschaft ganz im selben Sinne aussprach, erhielt Kapitän Lov das nachgesuchte Privilegium am 8. Januar 1823 auf die Dauer von 10 Jahren, vom 1. Mai ab gerechnet, zugebilligt.

Nach den Bestimmungen desselben war es in dieser Zeit nur ihm gestattet, Dampfer zwischen beiden Städten fahren zu lassen: Er wurde gegen die verhältnismäßig geringe Pauschalsumme von jährlich 200 Mark Lübecker Kurant von allen Hafenabgaben, Lotsengeldern usw. befreit, durfte aber nur Passagiere mit ihrem Gepäck, wie er vordem selber als seine Absicht angegeben, befördern. Man setzte hierbei den gleichzeitigen Besitz des von Lov angekündigten dänischen Vorrechtes natürlich voraus.

Dies letztere aber zu erlangen, machte dem Unternehmer doch bedeutend mehr Schwierigkeiten, als er geahnt haben möchte. Gerade wie damals in Russland wurde auch hier in Kopenhagen die Post zuerst etwas ängstlich. Trotz der von Lov vor dem dänischen König persönlich gemachten Zusicherungen türmten sich dem tatkräftigen Unternehmer stets neue Schwierigkeiten auf. Er hatte von Lübeck her sein verbrieftes Recht in der Tasche, von seinem Landesvater bindende Zusicherungen und doch konnte er seines Besitzes nicht froh werden, mit seinen Plänen nicht vorwärts kommen. Er lief von Kanzlei zu Kanzlei, ging von Behörde zu Behörde, wurde aber hingehalten und mit nichtigen Ausreden vertröstet, da das Postministerium sein Veto nicht fallen lassen wollte. Schließlich musste Lov auf Mittel und Wege finden, die Ansprüche des Verkehrsministeriums zu umgehen, wollte er sein Unternehmen nicht noch in letzter Stunde scheitern sehen.

Da man ihm in Lübeck schon so entgegengekommenen war, wandte er sich in seiner Bedrängnis wieder nach Kopenhagen und wollte nunmehr versuchen, wenn die Post zu Hause bei ihm den ablehnenden Standpunkt nicht aufgab, seine Dampfer unter Lübeckische Flagge zu bringen. In Kopenhagen stand es nämlich

jeder Nation zu, auf der Reede Passagiere mit ihren Effekten auszuschießen. Schwierigkeiten konnten demnach auf keine Weise für die Dampfer entstehen, trotzdem der Lübecker Flagge jener Zeit nicht das Meistbegünstigungsrecht zustand. „Es kann demnach die Unternehmer nicht präjudizieren, (*Vorentscheid*)“ wie Lov in einem Berichte meinte. Aber auch damit hatte er kein Glück, denn die Eigner des Kieler Dampfbootes sahen dem nicht ruhig zu, sondern gruben eine alte königliche Verordnung vom 22. März 1780 aus, welche die Lübecker Flagge einer äußerst drückenden Abgabe unterworfen hätte. Man erreichte denn auch dadurch, den armen Lov vorläufig matt zu setzen.

Es fehlte ihm, wie Pauli von Kopenhagen her am 16. Mai 1823 schrieb, an genügenden Barmitteln, um die Idee nun durchzuführen. Er müsse, berichtet der Generalkonsul weiter, überhaupt tadeln, dass derartige Plänemacher sich mit solcher Bestimmtheit an etwas herangemacht hätten, das doch ohne Geld oder weitgehenden Kredit völlig unerreichbar wäre.

Kapitän Lov schien derselben Meinung zu sein, denn er trat im nächsten Jahre mit Bundestruppen auf den Kampfplatz. Er hatte Kapital herbeigeschafft! Zwei Kopenhagener Geldmänner, die Großkaufleute Gebrüder Peter M. und Friedrich August Hagen, erschienen mit ihm, auf der Bildfläche. Sie ernannten die Lübecker Firma Nic. Hermann Müller zu ihren Bevollmächtigten und suchten durch diese vom Senate eine Übertragung des auf Lov geschriebenen Privilegiums für ihre Namen zu erwirken. Der erste Inhaber war damit einverstanden und hatte die ihm ausgestellte Urkunde zurückgegeben. Man wünschte den Beginn der neuen Gültigkeit vom Juni 1824 ab und erhielt das wichtige Papier in abgeänderter Form, dem Ansuchen gemäß, am 22. Mai 1824 vollzogen zurück.

Damit war nunmehr der Plan aus dem Stadium der versuche und vorarbeiten heraus und sollte binnen kurzer Frist in die Wirklichkeit übersetzt werden.

Nun werfen ja nach altem Ausspruch große Ereignisse ihren Schatten voraus, das geschah auch diesmal hier. Mancher hatte schon, als er von der bevorstehenden Ankunft des neuen Leviathan („*der sich Windende*“) hörte, sich trüben Gedanken hingegeben. Mit finsterner Miene blickten ganze Kreise von Gewerbetreibenden in die Zukunft. Sie meinten, wenn der schnaubende Steven des Schiffes die idyllische Ruhe der Travebuchten störe, dann sei es um eine gesunde Fortentwicklung des Handwerkes geschehen. Denn nicht bei Travemünde sollte es halt machen, sondern den Fluss hinauf sollte das Ungetüm stürmen und die sonst friedlichen Gewässer des stillen Reviere, zu weißer Gischt verwandelt, über die grünen Ufer hinwegpeitschen, vorbei am lieblichen Städtchen Travemünde, das doch ein unverbrüchliches Recht seit alters her auf alle ankommenden Fremden besaß, sollte dieses unheimliche Fahrzeug, von Zyklopen in seinem Inneren zur Gluthitze entfacht, fauchend und prustend, die Trave hinauf sich wühlen. Die armen Bewohner des Städtchens, die bisher aus dem Fremdenverkehr ihre kärgliche Nahrung gezogen, sollten so allmählich dem Hungertode verfallen! Nein, nimmermehr!

Wozu gab es Papier und Tinte auf der Welt, wozu einen Senat in Lübeck, und wozu schließlich hatte der Schulmeister denn das Schreiben gelernt? Erstmals wollte man jetzt vorstellig werden dort vor den Herren vom Rate in Lübeck! Die sollten ein Machtwort sprechen und den Dampfer stoppen. Nach Travemünde gehörte er hin, dort war sein von der Natur gegebenes Endziel.

Dann konnte man vielleicht des grauen Gespenstes der Sorge und der Not noch rechtzeitig Herr werden. „Der Schade,“ so heißt es in einer Eingabe der Travemünder Einwohner vom 1. Juni 1824 an den Senat, „der aus solcher Einrichtung sowohl für die hiesigen Reihefahrer, als für die Travemünder Fuhrleute hervorgehen würde, ist so groß, so einleuchtend, dass Supplikanten (*demütige Bittsteller*) unmöglich zusehen können.“ Die Lübecker, so wird weiter ausgeführt, „welche in der Badezeit Travemünde besuchen wollen, bedienen sich sonst der Fuhrgelegenheit. Nunmehr werden alle den billigeren und bequemeren Weg auf dem Dampfer vorziehen. Die Fremden aber halten sich hinfort nicht mehr an der Mündung der Trave auf, sondern fahren direkt nach Lübeck durch – ebenso gehen die Reisenden und Hotelgäste verloren, die sonst nach langer Seefahrt hier gerastet und dann ihre Route über Grevesmühlen, Wismar und weiter fortgesetzt haben. Auch die Rademacher, die den Reisenden die auf See lädierten Equipagen (*Kutschen*) sonst wieder instandgesetzt haben, werden fortan feiern müssen. Schlimmere Befürchtungen hegten noch die Fischer. Diese äußerten in einer Eingabe an den Senat (1. Juni 1824), das wöchentlich zu erwartende Dampfschiff sei noch größer, als jenes vom vorigen Jahre (also 1823), welches damals im Juni bei Gelegenheit der Einschiffung der Königin und der Kronprinzlichen Braut von Schweden unsere Trave befuhr.“ „Das durch solche wöchentlich wiederkehrende Bewegungen des Wassers der Trave die junge Fischbrut im Sommer zerstört, das Ausbrüten derselben gehemmt und das durch das gewaltige Schlagen der auf den beiden Seiten eines Dampfschiffes sich mit großer Gewalt bewegenden Räder das Fortkommen der jungen Fische, die länger als ein Jahr bedürfen, ihre gehörige Größe zu erreichen, und zu keiner Zeit, wie andere Tiere, einer elterlichen Fürsorge genießen, gestört wird bedarf keiner weiteren Auseinandersetzung. Das folgenderweise der Erwerb auf das höchste verkümmert, leuchtet von selbst ein.“ Selbst nicht einmal durch einen teilweisen Erlass der Pachtsumme glaubten die Fischer entschädigt werden zu können: „den Ausfall in den Erträgen des Fanges vermöge dieser Erlass doch nicht zu decken! Aber das ganze Gemeinwesen sei beteiligt am Gedeihen der Fischerei auf der Trave, höchst zweifelhaft schienen jedoch noch die Vorteile, die ein so gefährliches Ding wie ein Dampfschiff dem Staate zu bringen vermöge.“ Auch die Schlutupfer Fischer kamen mit einer Eingabe an den Senat, sie wollten dem Rate jedoch nicht mit einer Wiederholung der Travemünder Beschwerde lästig fallen, sondern bestätigten einfach alle inzwischen auch von den Gothmündern und den Stadtfischern vorgebrachten Punkte, wiesen aber noch besonders darauf hin, dass in ihrem Dorfe nicht weniger als 52 Familien von den kümmerlichen Erträgen des Fischfanges lebten. Pastor, Kirche und Kirchenbedienstete wären auf das lebhafteste an dem Ergebnisse der Fischerei interessiert. Doch der Senat blieb fest und beschied alle Bittgesuche abschlägig. So rückte denn der gefürchtete Tag immer näher heran. Am 18. Juni 1824 benachrichtigte Nc. H. Müller den Senat bereits, dass der Dampfer „The Kingston“ laut Nachricht aus Hull am 18. oder 19. von dort auf Lübeck abdampfen würde. Dieser Termin ist jedoch nicht innegehalten, denn nach Generalkonsul Paulis Berichte ist das neue Fahrzeug erst am 23. dort eingetroffen. Dem zufolge musste sich auch die Ankunft in Lübeck verzögern. Erst am 4. Juli konnte Kapitän Lov den Steven des Kingston, der später in den Akten „Prinzeß Wilhelmine“ genannt wird, ohne das seine Umregistrierung besonders angegeben ist, die Wellen der Trave durchschneiden lassen.

Wie die Anlieger des so friedlichen Flusses, schienen sich auf der ersten Reise auch die Elemente selbst gegen den Neuerer verschworen zu haben. Es wehte an diesem Tage ein Weststurm, der wiederum außergewöhnlich niedrigen Wasserstand mit sich brachte, so das die hier ungewohnte Navigierung dadurch gewiss nicht erleichtert wurde. Der Lotse Petersen, dem zuerst die Aufgabe zufiel, war ängstlich, manövrierte daher zögernd und wenig schneidig. Trotzdem ihm Kapitän Lov Mut zusprach und seine sonstige Geschicklichkeit und Umsicht lobte, setzte er den Dampfer dennoch bei einer der so zahlreichen Krümmungen auf den Sand, kam zwar allein wieder frei, hatte jedoch nachher in der schmalsten Strecke noch eine Kollision mit einem stromabwärts kommenden Segler.

Nun erscholl der Gegner allgemeines Triumphgeschrei! „Wir haben es ja gleich gesagt, es geht doch nicht.“ Solche und ähnliche Stimmen wurden überall laut. Durch diese ungünstigen Urteile ließ sich auch der Lotsenkommandeur Harmsen ins Bockshorn jagen, berichtete an seine Behörde ebenfalls in ungünstigem Sinne und bewirkte zur hellen Freude der früheren Supplikanten (*demütige Bittsteller*) ein teilweises Verbot der Travefahrt. Es erschien ein Erlass, der die „Kingston“ in Zukunft nur gestattete, bis zur Herrenfähre, ungefähr den halben Weg nach Lübeck, bis zur engsten Stelle des Flusses hinaufzugehen. Denn die ungeheure Länge von 110 Fuß, die entsprechende Breite über den Räderkasten usw. machten den Dampfer, so sprach sich der Lotsenkommandeur aus, gänzlich ungeeignet zur Fahrt auf dem Revier. In den Krümmungen des Flusses müsse das Schiff aus dem Ruder laufen, dann komme es leicht quer zum Fahrwasser zu liegen und sei wie geschaffen, Zusammenstöße zu verursachen. Daraufhin begab sich der Chef des Lotsenwesens, Senator Grabau, persönlich nach Travemünde, um eine Reise mit dem vielgeschmähten Schiffe zu machen. Dieser Entschluss ist wahrlich nicht gering anzuschlagen! Denn ein Laie, der vom Nutzen einer bis dahin unbekannt, von den konservativen Fachleuten mit Misstrauen und Widerwillen aufgenommenen Einrichtung beeinflusst ist, beschließt, gegen das absprechende Urteil seiner Sachverständigen, sich durch eigenen Augenschein von der Unhaltbarkeit der Gutachten seiner Beamten zu überzeugen, jedenfalls ein mutiger Schritt. Senator Grabau ging gleich an die rechte Schmiede und setzte sich mit Kapitän Lov an Bord selbst in Verbindung und fuhr die Trave mit hinauf. Der Däne überzeugte denn auch den um Auskunft bittenden Ratsherrn „dass man doch bei niedrigen! Wasserstände und hartem westlichen Winde mit einem tiefgehenden Segler höchstwahrscheinlich noch viel leichter als mit dem Dampfschiffe fest geraten würde. Letzteres könne auf schmalen Stellen des Reviers sogar noch besser manövrieren, weil es leichter zu stoppen sei, was dem ausschließlich mit Hilfe der Segel vorwärts getriebenen Schiffe immer nur unter Aufwendung aller erdenklichen Mittel gelänge, oft aber auch ganz unmöglich wäre. Ein Dampfer könne außerdem, wenn er den Grund einmal berühre, durch seine eigene Maschinenkraft noch leichter und schneller wieder frei kommen als die auf fremde Hilfe angewiesenen Segelfahrzeuge.

Die Lotsen seien natürlich auf dem ihnen ungewohnten Fahrzeuge noch ängstlich, würden sich aber bald hineinfinden, mit „Kingston“ zu manövrieren, sie würden der augenblicklichen Schwierigkeiten bald genug Herr werden.“

Kapitän Matthias Bürring Lov, der bestgehasste Seemann auf der Trave, fuhr von da ab ruhig weiter jede Woche einmal nach Lübeck hinauf, trotz der armen, ohne elterliche Fürsorge aufwachsenden Fischlein, trotz der verhungern wollenden

Travemünder, ja, er erfreute sich sehr bald großes Wohlwollens seitens des Lübecker Stadtpublikums, bei dem es nach gar nicht langer Zeit Mode wurde, mit dem Dampfschiff nach Travemünde hinunter zu fahren. Das passte aber den Kutschern und den Fischern, die wie wir wissen, ja schon vor Ankunft des Dampfers wegen Erwerbsstörung Beschwerde erhoben hatten, ganz und gar nicht. Am meisten waren ihnen die schnell in Aufnahme gekommenen Sonntagstouren ein Dorn im Auge. Sie versuchten daher, diese durch neue Eingaben an den Senat unmöglich zu machen. Man wollte Kapitän Lov das Recht, welches er sich „angemaßt,“ bei Zeiten wieder entreißen. Doch antwortete der Lübecker Senat auf die ihm eingereichte Beschwerde sehr prompt schon am 10. September 1824, dass der Bitte eines Verbotes der Sonntagsfahrten nicht stattgegeben werden könne.“ Sollte der Dampfer nun bei seinen Extraausflügen am Sonntagabend den Badeort mit seinen Passagieren verlassen, pflegte Kapitän Lov dies durch einen Kanonenschuss bekannt zu geben. Dadurch, so behaupteten jetzt seine Widersacher, könne aber im Städtchen gelegentlich großes Unglück entstehen. Denn in der „Vorderreihe,“ der dicht am Anlegeplatz entlang führenden Hauptstraße des Örtchens, hielten um die Zeit der Abfahrt viele Gespanne, deren Pferde durch den Knall scheuen und Kinder wie Erwachsene unter die Hufe treten könnten. Infolgedessen wurde das bisherige Signal verboten, indem man sich auf eine uralte Verordnung vom 30. September des Jahres 1746 berief, nach welcher den Travemünde passierenden Schiffen alles Kanonieren innerhalb des Baumes, an den Brücken und soweit der Stadtplan geht, verboten war.

Ein Kompromissvorschlag, den Schuss nun von der Badeanstalt abzufeuern, wurde seitens der Dampfschiffsvertreter abgelehnt. Das Schiff nach deren Meinung dann künftig bis zum Leuchtenfelde, d. h. am Örtchen vorbei, fahren zu lassen, passte den Wirten wieder nicht, und schließlich konnten die Passagiere dem Ausbooten beim Leuchtturm keinen Geschmack mehr abgewinnen, nachdem sie zuvor nur von Bord auf die sichere Landungsbrücke hatten übersteigen brauchen. Aber alle Beschwerden und Vorstellungen hatten durchaus keinen Erfolg. Es nützte alles nichts! Geschossen wurde fortan nicht mehr, nicht einmal von der dem Bollwerk abgewandten Seite.

Doch Lovs Erfolge ermutigten nun auch andere Leute, ein gleiches Unternehmen mit Lübecker Kapital für die Trave zu versuchen. Ein gewisser George Bernhard Schröder hatte schon 1821 beim Rate ein Privilegium nachgesucht, zwischen Lübeck und Travemünde eine Passagier- und Schleppschiffahrt einzurichten. „Mehr wie so manche andere große Flüsse, welche teils durch ihr seichtes Wasser, teils durch eine reißende Strömung oder durch eine starke Ebbe und Flut der Anwendung von Dampfbooten schwer zu überwindende Schwierigkeiten entgegenstellen, ist unsere Trave, zumal zwischen Lübeck und Travemünde, zu einer Fahrt mit Dampfschiffen wohl geeignet.“ Die Segelschiffe müssten bei widrigen Winden mitunter eine ganze Woche lang auf der Trave zubringen. Dies gäbe den unlustigen Kapitänen oft eine bequeme Entschuldigung bei unpünktlichem Abgange und begünstige allerlei Diebereien auf der Revierstrecke. In England habe man schon geraume Zeit auf allen Flüssen Schleppschiffe eingeführt, man müsse nun auch in Lübeck mit der Zeit voranschreiten. Doch auch hier bezweifelte das uns bekannte vorsichtige Kommerzkollegium den Nutzen, war wenigstens entschieden gegen die Verleihung eines besonderen

Privilegiums und bewirkte dadurch einen abschlägigen Senatsbescheid an den Bittsteller.

„Jeder Kaufmann müsse eben seine Haut zu Markte tragen und wisse nie sicher im voraus, was eine Spekulation einbringen könne und ob sie überhaupt lohnen werde. Die Dampferreise werde an 2 Stunden für die etwa 4 Meilen lange Strecke in Anspruch nehmen. Zuerst würden die Leute gewiss einmal der Neuheit wegen mit dem Dampfer fahren, dann aber doch sich der Achsenbeförderung wieder zuwenden. Und was die zweite Frage anbelange: Wie viele Schiffe meinte Herr Schröder wohl den Tag über schleppen zu können? Namentlich wenn Sturm und schlechtes Wetter eintrete, dann werde er mit samt seinem Schlepper auf die zahlreichen Pfähle unterwegs im Traverevier treiben und mehr Schaden als Nutzen stiften. Die Absicht sei ja gar nicht schlecht, aber ihm ein Privilegium zu verleihen, dazu sei denn doch die ganze Angelegenheit nicht bedeutend genug.“ Da ruhte der Plan dann neun Jahre im Amte, bis sich 1830 mehrere Kaufleute von neuem der Sache annahmen und mit wiederholten Gesuchen an den Senat gingen. Sie legten auch bereits eine Gebühr für Passagiere (Lübeck—Travemünde gleich 1 Mark) und eine Aufstellung für Schleppegeldern vor, fanden aber auch hiermit keine Zustimmung. Das erbetene Privilegium musste ihnen nunmehr, als gegen das inzwischen an die Kopenhagener Linie verliehene verstoßend, ebenfalls verweigert werden. Trotzdem scheinen sie doch gute Geschäfte gemacht zu haben, denn schon 1832 suchen die Unternehmer gewisse Erleichterungen nach für einen zweiten Travedampfer, obwohl sie versichern, dass die Fahrzeuge in nur sehr geringem Maße die gehegten Erwartungen auf Gewinn erfüllt hätten. Aber schon im Jahre 1838 bezeichnete man diese Boote für den Lübecker Verkehr als „eine sehr bedeutende Rolle spielend und unentbehrlich.“ Umso mehr müsse man sich gegen kleinliche Auslegungen der Gesetze zu schützen suchen. Es hatten sich nämlich bei Abgabe von Kohlen Schwierigkeiten ergeben, weshalb angeordnet worden war, fortan in Travemünde getrennte Lager für die verschiedenen Dampfer zu halten. Die Gunst der Behörden kehrte sich der Linie aber in vollem Maße erst dann zu, als eines der Boote, das in Travemünde gerade unter Dampf lag, durch schnelles Eingreifen die „Pallas,“ Kapitän Lütjens, und ein von Schiffer Heitmann geführtes Fahrzeug vor der sicheren Strandung draußen retten konnte. Doch wenden wir uns wieder den Kopenhagenern zu und verfolgen deren weitere Schicksale.

In Lübeck selbst erwachsen ihnen ebenfalls neue Schwierigkeiten. Der Bau der sog. „Vorsätze am Niederbaum,“ also der Kaianlagen, machte dem breiten Raddampfer viele Schwierigkeiten. Die Pforten in der Stadtmauer nahe der Landungsplätze mussten zwecks Wagendurchlasses verbreitert werden. Zur Deckung der Kosten wurde die Leitung des Dampferunternehmens herangezogen und mit der halben Bausumme belastet. Dafür verlangten die Dänen nun aber Befreiung von den Steuerabgaben für ihre Steinkohlen und fanden auch schließlich ein offenes Ohr. Man konnte sich jedoch an maßgebender Stelle nicht darüber einigen, es entfachte sich ein ganz lebhafter Meinungswechsel zwischen den verschiedenen in Betracht kommenden Behörden. Trotz eifrigster Bemühungen erreichte der Vertreter, Nikolaus Hermann Müller, den Erlass der Konsumtionsabgabe (*eine indirekte Steuer*) nicht, wie aus einem Senatsdekret von: 11. März 1826 hervorgeht. Es ist ein sich später bei jeder neuen Dampferlinie wiederholendes Verlangen, die Staatsabgaben zu erlassen mit dem steten

hinweise, wie viel man für das Gemeinwohl zu tun beabsichtige, und welche großen Vorteile dem Gemeinwesen gerade durch die kommende Verbindung zufließen würden.

„Die Erfahrung mit dem Kopenhagener Dampfschiff,“ schreibt der Senator Sillem am 7. November 1825 aus Hamburg, liegt vor Augen. Für die Stadt im ganzen, die Menschen und Geldzirkulation in derselben könnte die Einrichtung nicht wohl anders als sehr nützlich und angenehm sein.“ Dieser Bericht, in dem an erster Stelle, genau wie früher in St. Petersburg und Kopenhagen, an die Postinteressen gedacht wird, wurde auf Grund von Beschlüssen einer Londoner Konferenz abgefasst. Letztere tagte im Oktober 1825 in London zwecks Gründung einer Dampferverbindung zwischen England und Russland. Man war sich dabei von vornherein klar, dass ein Passagierverkehr durch den Sund des langen Seeweges halber niemals geschaffen werden könne und kam somit von selbst auf Lübeck. Denn ersteinmal lag es auf der direkten Strecke, war von Hamburg nur etwa 36 englische Meilen entfernt und besaß schon eine Dampferkommunikation mit Kopenhagen. Zudem sei Lübeck von jeher der Zentral- und Versammlungspunkt aller Reisenden aus dem südlichen Deutschland, Holland, Frankreich usw. gewesen und würde es auch bleiben, wenn man in Zukunft Russland auf dem Wasserwege durch Dampfeskraft erreichen wolle. Nikolaus H. Müller hatte ja schon bei der Leitung der Kopenhagener Linie Erfahrungen gesammelt. Nichts lag näher, als ihn jetzt für das neue Unternehmen zu gewinnen. In England bezeichnete man ihn als „a fit and proper Person to superintendent the management“ (*eine geeignete Person für die Leitung der Verwaltung*) dieser Gesellschaft für Lübeck. Er selbst gab sich ebenfalls die erdenklichste Mühe, die Hand hineinzubekommen und begegnet uns auch später immer wieder bei der Gründung neuer Linien. Hier ließ er sich keine Arbeit verdrießen, interessierte hüben und drüben die Ministerresidenten und beschwichtigte sogar die auch hier wieder, genau wie früher, auftauchenden Bedenken der Post. Trotz alle dem aber stockten die Vorverhandlungen. Darüber äußerte sich der Ministerresident v. Struve an Müller unterm 24. Januar 1826: „dass die im Herbst erfolgte Abreise des höchstseeligen Kaisers Alexander und die seit dem erfolgten wichtigen Regierungsereignisse diese Verzögerung wohl bewirkt haben mögen.“

Erst am 26. Februar 1828 konnte Nikolaus H. Müller dem Senate die baldigst bevorstehende Eröffnung der Lübeck-Petersburger Dampfschiffahrt anzeigen. In dieser Eingabe des Leiters der neuen Linie sind manche für damalige Handelsverhältnisse interessante Punkte enthalten. Müller wies zunächst auf die umfangreichen Vorteile hin, welche die Kopenhagener Linie für Lübeck gebracht hätte, und stellte seinen Mitbürgern neuen Verdienst in Aussicht. „Es sei bei dem regeren Reiseverkehr bedeutend mehr an Seidenwaren, Tüchern, Steinzeug, Lebensmitteln usw. verkauft worden gegen früher, die Beförderung von Reisenden sei außerordentlich gestiegen. Statt das in den Vorjahren mit den Packetsegelschiffen 100 bis 150 Personen nach Kopenhagen befördert wären, hätte man schon im Jahre 1827 nicht weniger als 2036 Passagiere nach dort geschafft.“ Eine große „moralische und politische Wichtigkeit“ misst Nikolaus Müller ferner dem bestimmt zu erwartenden Besuche so vieler vornehmer Russen bei, die alle Lübeck berühren würden. Im selben Atem vertröstet er auch die Kapitäne der Segler, die alten sog. Reihefahrer.

Das scheint mir nun so ein ganz klein bisschen jesuitisch (*Mitglieder einer katholischen Ordensgemeinschaft*) zu sein; denn er schreibt, „ihr exklusives Reisepublikum würden jene, die Segler, ja doch nach wie vor behalten, der Dampferverkehr würde in Zukunft ein ganz neues und ganz anderes Geschlecht von Reisenden schaffen. Das Schiff wäre 300 Lasten groß und könne daher doch höchstens bis Halbenweges die Trave hinauf gelangen, bis zur Herrenfähre. Demnach stünden wiederum Kutschern und Frachtfuhrleuten lohnende Einnahmen in sicherer Aussicht.“ Die Reihefahrer kamen aber später dennoch mit Beschwerden an den Senat. Auch seinen Kollegen, den Kaufleuten teilte er bei dieser Gelegenheit etwas mit, allerdings vorläufig nur eine Standpauke.

„Als ist,“ so schreibt Müller, „nicht mehr die Zeit, wo die schlaue Benutzung unseres so mangelhaften Zolltarifes und von dessen Bewachern allein das Glück des Kaufmanns, noch weniger das des ganzen Staates ausmacht. Etwas höher muss man sich erheben, soll unser Handel nicht ganz erliegen.“

Das aber der Herr Antragsteller dieses selber nicht, zum wenigsten für die allernächste Zeit noch nicht fürchtete, geht wohl zur Genüge aus seinem gleichzeitigen Gesuche um die Verleihung eines Privilegiums auf die Dauer von 15 Jahren hervor. Er verlangte in seinem Gesuche das alleinige Vorrecht, Reisende und Kaufmannsgüter von und nach St. Petersburg zu transportieren, ferner bat er um Befreiung von den üblichen Lotsengebühren und Lastgeldern gegen die Zahlung einer Pauschalgebühr von 200 Mark Kurant und um Ausnahmetarife für seine Bunkerkohlen. Die Einwohner des Städtchens Travemünde, welchen schon die Kopenhagener Linie so viel Angst eingejagt hatte, meldeten sich inzwischen auch wieder mit einer Bittschrift, da sie nunmehr endgültig sich dem Hungertode rettungslos preisgegeben wähnten. Ihre ganze Existenz sei vernichtet, aber auch die Passagiere seien in Zukunft zu bedauern, denn bei der Herrenfähre würden sie verraten und verkauft sein. Wo sollten die armen, sonst in Travemünde verwöhnten Menschen in jener Einöde bei schlechtem Wetter nur Unterkunft finden? Einrichtungen irgendwelcher Art wären nicht vorhanden. Nun käme so ein Dampfer bei nachtschlafender Zeit an; wohin also mit den Passagieren? Denn die Rademacher und die Mietskutscher würden sich doch wohl bestens bedanken, so aufs Geradewohl nach der Herrenfähre zu kommen, um dort wohl möglich tagelang (! !) auf das Eintreffen des Schiffes zu warten, um schließlich unverrichteter Sache wieder leer nach Hause zu kutschieren.

Irgend ein williger Helfer in der Not hatte den Aufgewiegelten nun auch noch ein altes Verbot des Löschens und Ladens von Gütern auf dem Traverrevier ausgegraben. „George the Fourth“ musste also doch in Travemünde bleiben. Aber seine Steinkohlen sollte er wenigstens frei lagern dürfen, eines Privilegiums bedürfe er nicht. Denn es sei nach Lübschem Recht und Brauche jedem Schiffe, sofern es nur die Hafengebühren richtig leiste, jederzeit gestattet, mit oder ohne Ladung zu kommen. Ein Dampfer sei hinsichtlich seiner Trächtigkeit nun anders als ein Segler zu behandeln. Auch in anderen Hafenplätzen gewähre man ihnen Erleichterungen, deshalb solle die Reederei ebenfalls in Lübeck dieser Vergünstigungen teilhaftig werden. Man wolle sich in ersten Betriebsjahre mit einer Pauschalsumme von 30 Mark an Hafengebühren für jede Reise begnügen. Aber bei der darauf vorgenommenen Abrechnung über die Steuerabgaben für Steinkohlen entstanden Streitigkeiten mit dem Vertreter der Gesellschaft. Müller scheint Steuer und Eingangszoll nicht genügend auseinandergehalten zu haben,

während dieses von seiten der Behörden in ganz scharfer Weise getrennt wurde. Das „Zulagedepartement“ äußert sich am 27. September 1828 darüber folgendermaßen: „Nachdem Herr Müller sich der oft von ihm geforderten Zahlung immer zu entziehen gewusst hat, stellt er jetzt eine ganz andere Berechnung auf.“ Es entspann sich in der Folge eine lange Korrespondenz, aus der mir hervorzugehen scheint, dass der Vertreter der englischen Dampferlinie ebenfalls nach Defekten in dem früher von ihm, selber als mangelhaft bezeichneten Zolltarife gesucht hatte. Er hat nach den vorliegenden Schriftstücken mitunter, wie man so sagt, von der linken in die rechte Westentasche gearbeitet. Denn die Beschwerden gegen ihn rühren größtenteils daher, dass er dem ihm ebenfalls unterstellten Kopenhagener Dampfer mit seinem für den Petersburger lagernden Brennvorrat ausgeholfen hatte. Damit war man aber nicht einverstanden, man verlangte vielmehr in jedem einzelnen Falle die städtische Steuer. Zudem fühlten die Travemünder Kaufleute sich geschädigt, da ihnen der Verdienst hier entging, wie schon bei den Travedampfern gefürchtet wurde und zu getrennten Lagerbeständen geführt hatte.

Die Gesellschaft muss aber doch ganz zufriedenstellende Ergebnisse gezeitigt haben, denn sie suchte schon im Februar 1829 um dieselben Vergünstigungen für einen zweiten Dampfer nach, welcher mit Wiederbeginn der Schifffahrt die Reisegelegenheit nach Ruhland vermehren sollte. Von gegnerischer Seite wurde sofort versucht, diese Pläne zu durchkreuzen; das Schiff sollte für die Trave viel zu tief und auch zu lang sein, um ungefährdet die zahlreichen Krümmungen passieren zu können. Außerdem beging die Reederei noch den Fehler, sich direkt von London aus an den Lübecker Senat zu wenden. Man bedeutete Herrn W. F. Jolliffe aber sehr bald, dass ein solcher Weg gegen die Lübsche Verfassung verstoße. Er musste sich eines hier ansässigen Kaufmanns als Kommissionär bedienen. Dies Versäumnis wurde denn auch in Kürze gutgemacht und Herr Dietrich Gottlieb Witte, Große Petersgrube Nr. 458 zum Vertreter bestellt. Herr Nikolaus H. Müller verschwindet damit vorläufig unserer Gesichtskreise, warum darüber enthalten die Akten nichts. Witte ging nun mit seiner ganzen kaufmännischen Erfahrung daran, die vorhin erwähnten Vergünstigungen zu erlangen. Er erhielt sie auch gewährt, aber nicht für ein bestimmtes Fahrzeug, sondern im allgemeinen.

Der Appetit kommt jedoch, sagt man beim Essen. So wollte denn der Kapitän Black vom „George the Fourth“ für sein Leben gerne auch gelegentlich mal Güter mitnehmen, wenn ihm aus Mangel an Passagiergepäck zu viel schöner Platz im Schiffe unbenutzt blieb. Aber damit hatte er wieder mal in ein Wespennest gestochen; sämtliche Vertreter der sich geschädigt Glaubenden kamen mit Eingaben über Eingaben und Beschwerden. Auch die Post meldete sich zur Abwechslung wieder und verlangte, der Kapitän müsse in Travemünde bis zur Ankunft des Briefzustellens, wenigstens aber, bei Verlust des Privilegs, bis zwölf Uhr mittags warten.

Die Bürgerschaft nahm jetzt ebenfalls Veranlassung, sich mit den Verhältnissen der Dampferkompanie zu befassen. Sie trat der Frage einer gesetzlichen Vermessung der Boote einmal näher, nachdem man sich bis dahin von Fall zu Fall geholfen hatte. Diese sich von Jahr zu Jahr wiederholenden Verhandlungen über die Höhe der zu zahlenden Pauschalsummen waren ihr im höchsten Grade lästig geworden. Trotz des ersten, frischen Anlaufs wurde aber doch vorläufig noch nichts erreicht. Sogar noch im Jahre 1866 scheint man sich nicht recht klar darüber gewesen zu

sein, denn die Lübsche Zollbehörde gibt aus jener Zeit eine Aufstellung der Reisen für die beiden schwedischen Schiffe Svithiod und Gauthiod und berechnet, was dieselben für die bis dahin gemachten 938 Reisen von 1838 bis 1866 eigentlich bei anderem Vermessungsmodus dem Lübschen Staate hätten zahlen müssen. So waren die zwanziger Jahre der vorigen Säkulums zu Ende gegangen, das dritte Dezennium des 19. Jahrhunderts angebrochen. Englands stolze Flagge wehte auf den beiden Dampfern, die den Verkehr zwischen Lübeck und Russland vermittelten, sowie aus anderen Schiffen. Niemand hatte sie bisher gestört, jeder sie ruhig gewähren lassen. Jetzt aber schien es, als sollten die bisher allein wehenden Farben sich im Bilde mit anderen mischen oder gar völlig aus dem baltischen Meere verdrängt werden. Der einige Zeit beiseite getretene Müller tauchte nun plötzlich, gut unterrichtet über alle Verhältnisse der Dampferfahrt, mit neuen Plänen wieder auf. Er benutzte eine augenblickliche Verlegenheit der Engländer und nahm diesen Vorteil in äußerst geschickter Weise wahr. Die Holländer hatten, so erfahren wir aus einer Müllerschen Denkschrift an den Senat, schon länger die Absicht, eine schnellere Verbindung ihres Landes mit Russland in die Wege zu leiten. Seine Majestät der König interessierte sich persönlich für den Plan. So hatte man beschlossen, künftig das Schiff „De Beurs van Amsterdam“ zwischen Lübeck und St. Petersburg in Fahrt zu setzen. Auf diese Weise sollte man dann viel schneller als bisher von den Niederlanden in das Reich des Beherrschers aller Preußen gelangen. Montag morgens Abfahrt von Amsterdam, zwei Tage für die Abwicklung der Geschäfte in Hamburg und Lübeck, dann war es möglich, am darauffolgenden Sonntage im Bestimmungsorte einzutreffen. Die Seereise sollte nur etwa 3 Tage in Anspruch nehmen. Das dazu bestimmte Schiff war nach den gemachten Angaben 500 bis 600 Tonnen — 160 bis 200 Kommerzlasten an Raumgehalt und sollte nach Abzug von Maschine und Kohlenräumen noch eine abgabepflichtige Größe von 80 bis 100 Kommerzlasten besitzen. Danach, wie Herr Müller ganz geschickt an zuständiger Stelle ins Feld zu führen wusste, war jede Reise eine Abgabe von 60 bis 75 Talern fällig, was, nach einfacher Multiplikation für zwölf Reisen im Jahre, dem Staatssäckel ein ganz gutes Sümmchen bringen musste. Diese Aversionalzahlung von 75 Mark wurde ihm auf seinen Antrag denn auch mit dem Einverständnis der in Betracht kommenden Kollegien zugestanden; ebenso brauchte er die Konsumtionsakzise (*Verbrauchsteuer*) für seine Steinkohlen nicht zu bezahlen, konnte aber keine Befreiung vom Aus- und Einfuhrzoll für letztere erreichen. Die Behörde nahm sogar die Gelegenheit wahr, den Dampferkapitänen nochmals auf das aller entschiedenste einzuschärfen, nur in den dringendsten Fällen sich gegenseitig mit Steinkohlen auszuhelfen. Sollte man einmal wirklich nicht umhinkönnen, so war sofortige Anmeldung bei der Aufsichtsbehörde vorgeschrieben, auch durfte das entliehene Quantum dann nicht einfach zurückerstattet, sondern musste aus dem Lager irgend eines Lübecker Geschäftes neu gekauft werden. Die alte Aufpasserin der Dampfschiffe, nämlich die Postbehörde, war natürlich auch beizeiten da, um gar nicht zu kurz zu kommen, ließ aber schließlich doch eine mit dem aus Berlin nach Lübeck geeilten Postrechnungsrat Wepler getroffene Vereinbarung, den Hafen von Istadt anzulaufen, fallen.

Doch scheint sich der Plan vorerst zerschlagen zu haben, da die Amsterdamer „Beurs,“ Kapitän Diets, nachher im Jahre 1834 in der später errichteten Stockholmer Fahrt wieder auftauchte, aus der sie noch vor Beginn der Saison für

die holländische Regierung nach Ostindien beordert wurde.

Bald zeigte sich, was vorhin schon angedeutet wurde, wie gut Müller unterrichtet war. Dies erhellt namentlich aus einem im Juni 1830 verfassten Aktenstücke. Ein Heinrich Marty, der mittlerweile an Wittes Stelle getreten war, erbat nämlich zu jene Zeit die uns gerade geläufigen Vergünstigungen für ein drittes, an Stelle des „Georg“ einzustellendes Schiff „Superb,“ Kapitän Wittingham. Dieses Schiff sollte künftig an jedem Donnerstag von Lübeck und zwar zuerst am Juni 1830 abgehen. Wie wohl nicht anders zu erwarten war, wurden des Antragstellers Wünsche erfüllt, er wusste aber sehr bald mit vielen neuen Vorschlägen zu erscheinen. Es stellte sich nämlich zum großen Missvergnügen der Lübecker heraus, dass das Ersatzschiff viel kleiner als der „Vierte Georg“ war und demgemäß auch nicht zu denselben Abgaben herangezogen werden konnte. Georg maß 341 Tons, nach testimony (*Erfahrungen, Bewältigung und Aufarbeitung*) von His Brit. Majestys Vizekonsul in Lübeck vom 18. Juni 1830, the said vessel „Superb“ aber nur 125 50/96 Tons. Man begnügte sich dem zufolge mit einer von 70 auf 40 Mark ermäßigten Abgabe und gewährte ihm ebenfalls die den anderen Schiffen zugestandenen Erleichterungen. Aus den Archivakten ließ sich nun nicht ersehen, bis wie lange unsere angelsächsischen Vettern ihre Fahrten hier fortgesetzt haben. Dazu ist eine Durchsicht der Zeitungen jener Jahre notwendig.

Aber zu entbehren waren die zuerst mit so schiefen Augen angesehenen „Pyroscaphes,“ (*experimental steamship*) wie ein kaiserlich russischer Ukas sie nennt, schon nicht mehr. Dies beweist uns das Bestreben nach Ausdehnung der vorhandenen Kommunikationen. Vor allem wurde jetzt der Wunsch lebendig, sich von der Bevormundung des Union-Jack freizumachen, der alle wichtigeren Linien in der Ostsee an sich gerissen und jeden Kurs mit seinen Dampfschiffen überschwemmt hatte.

In diese Zeit fällt nun die Gründung der Petersburg - Lübecker-Dampfschiffahrt. - Schon im Jahre 1829 war man in der „Gesellschaft zur Beförderung gemeinnütziger Tätigkeit“ in Lübeck dafür eingetreten, den Lebensnerv der alten Hansestadt nicht länger dem Zufalle und der Willkür fremder Schiffseigner zu überlassen. Jedoch schreckten zunächst Unkenntnis der immerhin noch neuen Verhältnisse und der Mangel an nötigem Anschaffungskapital auch die besten Freunde ab, sich näher mit den Plänen zu befassen. Aber die Überzeugung von der Dringlichkeit wurde erst dann eine allgemeine, als die englische Regierung den bewährten „Georg 4“ plötzlich ankaufte, wodurch natürlich in der Verbindung mit Russland eine unliebsame Lücke entstand. Die Lübecker Kaufmannschaft trat zusammen, „durchdrungen von dem Gefühle, dass wir die Vorteile, welche unsere geographische Lage uns darbietet, in Gefahr setzten, wenn wir nicht rasch und vertrauensvoll selbst das Unternehmen beginnen würden.“

In ganz kurzer Zeit waren denn auch 600 000 Mark in 200 Aktien aufgebracht, man wollte den Petersburgern sogar nur soweit Anteil gewähren, „als es die Förderung der Sache und die Vermeidung schädlicher Konkurrenz erhaschten.“

Ein gewiss vortreffliches Zeichen von der Rührseligkeit der Hanseaten, die in 2 Dezennien (*Ein Jahrzehnt*) schon wieder kapitalkräftiger geworden waren als 1820, wenngleich sie sich noch immer bescheiden zurückhalten mussten, denn drüben an der Newa hatte man zu gleicher Zeit denselben Zielen zugestrebte und war dort leider rascher vorgegangen, als es sich in Lübeck bei der Knappheit des Kapitals ausführen ließ. Der Kaiser hatte sich in Petersburg persönlich mit dem Plane

befasst, selbst Aktien gezeichnet und den Unternehmern seitens der Krone große Vorteile und jegliche Förderung versprochen.

„Unter diesen Umständen blieb nur ein Ausweg, nämlich Vereinigung beider Unternehmungen auf der Basis gleicher Rechte und gleicher Pflichten.“

„Genug, es ist erreicht (!), dass jene Basis gilt, dass Lübeck und seine Kaufmannschaft ehrenvoll dastehen, dass die Hälfte der Aktien an Lübecker ausgegeben wird, dass die russische Regierung uns als halben Teilnehmer anerkannt hat und - last, not least - das die Petersburger Interessenten mit unbedingtem Vertrauen die Direktion des Baues beider Schiffe dem hiesigen Komitee überlassen haben. Die Ausrüstung beider Schiffe soll in Lübeck geschehen und wird dem Gemeinwesen einen bedeutenden Nutzen abwerfen. Vollkommenheit und Harmonie herrscht zwischen den beiderseitigen Aktionären und Vorständen.“

So frohlockten die Hanseaten über die gelungene Verschmelzung der beiden Interessentengruppen, umso mehr als bald darauf eine „kaiserliche Ukase, (*Anordnung, Anweisung*)“ wie in den Akten zu lesen, ein ausschließliches Privilegium für 12 Jahre erteilte: „nur mit diesen Dampfschiffen aus den Häfen südlich des 55. Breitengrades nach den Plätzen des finnischen Meerbusens zu fahren.“ Ein Privilegium, wie der Referent des Senates hinzuzufügen sich bewogen fühlt, das diesseits weder gesucht, geschweige denn seiner Außerordentlichkeit wegen je für möglich gehalten wäre.

Aber ein bitterer Tropfen mischte sich doch in den vollen Becher der Freude. Trotzdem von den Lübeckern das halbe Kapital aufgebracht war, verlangten die Petersburger entschieden, dass beide Schiffe die russische Flagge führten. Doch, - so tröstete man sich bald über diese Enttäuschung, - „der Nutzen muss ins Auge gefasst werden, man muss bedenken, dass unserer Stadt für die nächsten 12 Jahre die Hauptkommunikation des Südens mit dem Norden ganz ausschließlich gesichert und wohl verbrieft ist. Das Schiff "Nikolai I." Kapitän Peter Black, war während die eben mitgeteilten Schriftstücke in den verschiedenen Kontoren und Behörden verfasst wurden, seiner Vollendung so ziemlich nahe gerückt und sollte Mitte April, die „Alexandra," Kapitän I. L. Diets, etwa zwei Monate später in Lübeck anlangen, hier gab es nun eine Unmenge zu tun, denn ein außergewöhnliches Vorkommnis brachte die Steuerbehörde in nicht geringe Verlegenheit. Der russische Kaiser hatte nämlich die Aktien der Gesellschaft, an welcher er wie erinnerlich, persönlich Anteil hatte, für gänzlich stempelfrei erklärt. Infolgedessen konnte man in Lübeck, mochte man auch noch so sehr auf Einkünfte angewiesen sein, gar nicht anders als genau ebenso verfahren. Man kam überein, die Hafengelder nur einmal, zu Anfang des Jahres, zu fordern, sie sollten bei Beginn der ersten Reise entrichtet werden, weil auch dem auf Riga fahrenden Dampfschiffe das gleiche „soulagement(*ein Seufzer der Erleichterung*)“ bewilligt worden sei. Lübeck gestattete ferner ohne weiteres den Erlass der Akzisegebühren für die Steinkohlen und setzte die einmalige Hafengebühr für die beiden in England zu 533 Tons brutto vermessenen Dampfschiffe nach Abzug von 120 Tons für Maschinen und Kohlenraum = 166 Kommerzlast auf 249 Mark fest. Zum Erlass oder Erniedrigen der Lotsenabgaben jedoch wollte man sich durchaus nicht verstehen.

Nun schweigen die Akten des Archivs bis zum Jahre 1836 über diese Linie, da erbat man zwecks Vornahme von Reparaturen im Hafen die Erlaubnis, entgegen

sonstigen Brauche, Feuer und Licht an Bord zu haben. Dann gesellte sich zu den beiden älteren noch ein drittes Schiff.

Inzwischen ärgerten sich die Vertreter der Kopenhagener Dampfer mit dem Publikum wie mit den Behörden herum. Durch gelegentliche Sonntagsfahrten waren die Lübecker an eine bequeme Wasserverbindung mit ihrem Hafen- und Badeplatze gewöhnt worden. Sie lernten beides, Bequemlichkeit und Billigkeit gleich schätzen. Damit war man aber unten an der Mündung der Trave gar nicht einverstanden und wurde um so mehr erbost auf die Dänen, weil uns schon bekannt, unternehmungslustige Männer bereits eine regelmäßige Verbindung Lübecks mit seinem kleinen Seestädtchen ins Auge gefasst hatten, wodurch man sich aber nun wirklich dem Ruine aller Erwerbszweige nahe glaubte. Der Fremdenverkehr, der bisher, trotz wesentlicher Schmälerung durch die verhassten Dampfer, doch noch immer die melkende Kuh geblieben war, musste ja dann gänzlich aufhören. Deshalb waren den Travemündern die Sonntagstouren schon immer ein Dorn im Auge gewesen. Konnte man dem Kopenhagener Kapitän einen Knüppel zwischen die Beine werfen, so tat jeder Bewohner des Städtchens das mit ganz besonderer Freude.

Sie hatten es ja glücklich so weit gebracht, dass der Dampfer seine Abfahrt nicht, mehr durch ein Schallsignal anzeigen durfte.

Von Seiten des Schiffes wurde darauf erwidert, man hätte nur im Interesse der Passagiere die Abfahrt laut verkünden wollen. Der Schiffsleitung könne es ganz einerlei sein, ob die Lübecker unten sitzen blieben oder zu Fuß heimwärts wanderten, wenn sie sich keinen Wagen leisten wollten. Die Gesellschaft erlitt keinen Schaden, denn die Hin - und Rückfahrt würde immer schon vor Antritt der Tour bezahlt. Man hatte aber die schwache Seite des Unternehmens zu deutlich erkannt und bemühte sich nun, gerade hier einzusetzen.

Die Kopenhagener mussten nämlich ihre Haupteinnahmen mit der Passagierfahrt machen, da sie so gut wie überhaupt keinen nutzbaren Laderaum zur Verfügung hatten und außerdem eben nur die Effekten ihrer Passagiere befördern durften. Dies war ja in dem Lov- Hagenschen Privilegium ausdrücklich festgelegt und eifersüchtig wurde auch auf die strengste Einhaltung dieses Abkommens geachtet. Dennoch konnten Meinungsverschiedenheiten darüber nicht ausbleiben, was denn eigentlich alles unter den Begriff „Passagiergut“ falle?

Der Hafenmeister oder, wie man damals sagte, der „Bäumer“ Bendfeldt, war darüber, was für einen Reisenden notwendiges Gepäck sei, anderer Meinung als der Dampfervertreter und brachte zur Anzeige, dass so mancherlei zur Verschiffung gelange, was er auch beim besten Willen nicht als Gepäck betrachten könnte. Zum Beispiel seien große verhüllte Kübel mit Stauden und Pflanzen, einmal sogar Käfige mit wilden Tieren! an Bord geschafft. Es stellte sich nachher heraus, dass beiderlei Sendungen einem an Bord befindlichen Gesandten einer befreundeten Macht gehört hatten. Der Bäumer, der nicht viel mit Diplomaten gereist zu sein schien zog aus diesem Falle die Lehre, dass solche Fremde Staatsmänner, wenn es ihnen Vergnügen macht, zuweilen ganze Wälder, unter Umständen sogar eine kleine Menagerie unter ihren Effekten mit sich zu führen gewohnt sein dürfen! Der Senat erlaubte später sogar, um Kiel zu umgehen, die Mitnahme von Bücherballen und Musikalien auf der „Prinzessin Wilhelmine.“

Hierdurch aber wurde die Bürgerschaft aufs heftigste zerstritten, denn sie sollte verfassungsmäßig bei solchem Anlasse gefragt sein. Sie gab ihrem Unwillen auch in unzweideutiger Weise Ausdruck und veranlasste einen förderlichen Aktenkatalog von Zuschriften. Trotzdem betonte sie dabei jedes mal, dass sie gegen die einmal erteilte Erlaubnis durchaus nichts einzuwenden habe, jedoch niemals ein einseitiges Vorgehen des Senates gutheißen würde.

Da nach altem Sprüchlein der Appetit sich beim Essen einstellt, so kann es gar nicht anders kommen, wenn die Dampfer bald mit dem Wunsche eines „beschränkten Gütertransportes,“ wie man sich ausdrückte, hervorkamen. Da es sich nicht um große Massen handeln konnte, wurde dem Antrage auch später Folge geleistet. Denn der ganze verfügbare Laderaum war alles in allem nur 1 bis 2 Last, wenigstens nach der Darstellung von seiten der Dampferleute. Bei größerem Tiefgänge würden nämlich die Räder zu tief eintauchen und dadurch schließlich unbrauchbar werden. Eine weitere Erwägung stimmte den Senat günstig, denn es ging von Lübeck nur alle 14, von Kiel aber alle 8 Tage ein Schiff nach Kopenhagen. Die Kaufleute klagten außerdem schon längere Zeit über die mehr und mehr zunehmende Bevorzugung der Rivalin Kiel. Die Verhandlungen wurden dadurch nicht unerheblich beschleunigt, umso mehr, da man keinem der Lübschen Reihefahrer (*d.h. den alten Segelschiffen*) großen Schaden zufügen konnte. Die Erlaubnis konnte aber nur gegen eine Erhöhung der Hafengebühren erwirkt werden. Statt 200 Mark sollten vom 5. Mai 1830 ab künftig 300 Mark entrichtet werden.

Dagegen beschwerte sich jedoch bereits im nächsten Jahre der Leiter, Nikl. H. Müller, wieder, mit den Hinweise, dass ein beinahe doppelt so großes Schiff als seine „Prinzessin Wilhelmine,“ nämlich „Friedrich der Sechste“ trotz seines verbrieften ihm allein zugestandenen Rechtes die Fahrt nach Kopenhagen aufgenommen hätte. Dies ist nun zuerst im höchsten Grade befremdend und scheint ein schlechtes Licht auf die Lübsche Treue zu werfen, da der Staat bekanntlich an Kapitän Lov und seine Rechtsnachfolger, die beiden klagten, „das ausschließliche Privilegium“ erteilt hatte, Passagiere usw. in einem Dampfboote - zu überführen. Durch irgend ein Versehen war nun allerdings der Ausgangspunkt der ganzen Verhandlungen mit dem Lübecker Senate, nämlich das königlich dänische Privilegium, nicht mit in die deutsche Urkunde aufgenommen worden; die Lübecker Gerechtsame hätte demnach auch ohne eine solche aus Kopenhagen bestehen bleiben müssen! Es waren aber doch noch genug Zeugen dafür am Leben, dass man jener Zeit nur unter der Voraussetzung des vorhandenen dänischen auch ein Lübisches Vorrecht erteilt hatte!

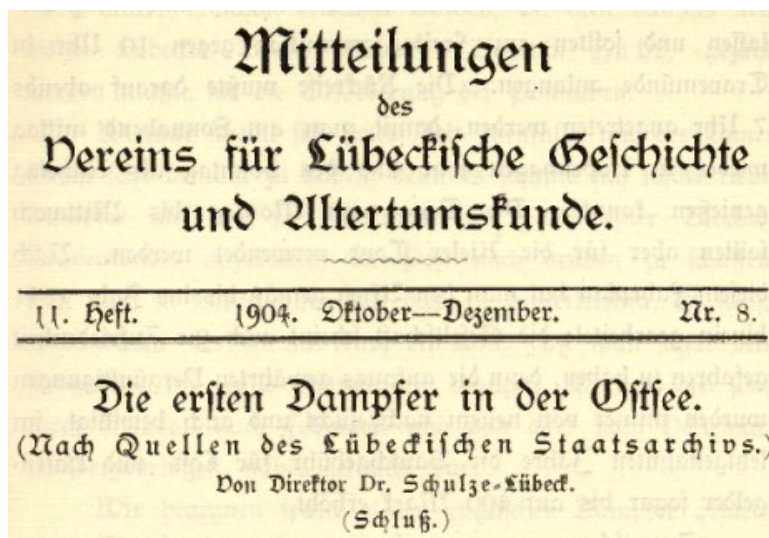
Der Statsrat Lauritz Nicolai Hvidt aus Kopenhagen wies 1830 plötzlich eine Bescheinigung der dänischen General-Zollkammer von, 24. April 1830 auf, „dass dem, Dampfschiff „Prinzessin Wilhelmine“ in Dänemark niemals ein ausschließliches Privilegium für die Paketfahrt zwischen Dänemark und Lübeck erteilt war!“ Darauf entspann sich nun ein erbitterter Rechtsstreit, in welchen, die benachteiligten Kopenhagener Dampferinteressenten um ihre ganze Existenz zu kämpfen hatten.

Kapitän Lov klagte dem Senate zu Lübeck: „Er habe, als weder Engländer, Holländer noch Russe, geschweige denn die Bürger Lübecks, sich an das Wagnis gemacht hätten, Dampfschiffe hinein zuzenden in die Ostsee, allein den Mut besessen, auf seine eigene Kosten und Gefahr dieses Risiko zu laufen! Durch die

Huld eines Hochedlen Rates sei ihm Schutz und jegliche Förderung versprochen! Nun aber gestatte man dem Schiffe „Frederick der Sechste“ genau so wie seinem Dampfboote, Passagiere und Effekten in Travemünde zu landen, ihm werde hier die Justiz verweigert, denn man habe von den Gerichten, die sich in seiner Angelegenheit alle nicht zuständig erklärten, abgelehnt, seine Gegner vorzuladen. Da er aber zur Gerechtigkeit des Senates ein festes Vertrauen habe, so sei er gar nicht besorgt, dass selbiger eine weitere Antastung seines Privilegs dulde, geschweige denn es willkürlich aufheben werde!

Ob Lov nun in gutem Glauben gehandelt und die ihm 1823 in Kopenhagen gemachten Zusagen als bindend und von der Tragweite angesehen hat, die er ihnen selbst beilegte, oder ob er sich dreist mit niemals besessenen Vorrechten gebrüstet, die Lübschen Behörden also frech mystifiziert hat, ist aus den Akten nicht klarzustellen gewesen. Jedenfalls hat Lov keine Mühe und Kosten gescheut, sein, wenn vielleicht auch nur vermeintliches, Recht bis zum äußersten durchzufechten! Bis ins Jahr 1837 hinein zieht sich der Prozess hin, das Oberappellationsgericht verlangte in salomonischer Weisheit vor Einleitung weiterer Schritte zuerst die Vorlage des dänischen Privilegiums und forderte, da jenes nicht beigebracht wurde oder werden konnte, dann die Rücklieferung des Lübeckischen Freibriefes. Ob das nun später geschehen ist, war aus dem Material nicht ersichtlich.

(Weiter in der folgenden Mitteilung.)



Juristen von Beruf sprachen sich jener Zeit darüber aus, ob die Inhaber zur Ablieferung verpflichtet seien oder nicht, konnten aber zu keinem einheitlichen Ergebnis gelangen, da die Meinungen zu weit auseinander gingen. - Jedenfalls ist die Sache etwas dunkel geblieben.

Ein späterer Bericht des Ministerresidenten Pauli vom 10. Juni 1830 belehrt uns dann über die Geschäftslage der älteren Linie, die sich der jüngeren Nebenbuhlerin nicht hatte erwehren können. Die Vertreter, Gebrüder Hagen, klagten über den geringfügigen Ertrag der Fahrten, den ihnen das viel größere und mit bedeutend stärkerer Maschine ausgerüstete neue Boot noch erheblich schmälerte.

Hvidt beabsichtigte sogar, die älteren Konkurrenten ganz herauszudrängen und kündigte deshalb zwei Reisen die Woche an, abwechselnd Kiel und Lübeck

anlaufend. Da seine Dampfer mehr Fahrt als die alten Lovschen machten, sollten aus die Überfahrt in Zukunft nur noch 16 bis 18 Stunden kommen. Die Schiffe würden, wie er vorhatte, Kopenhagen gleich nach Ankunft der Norweger Schiffe am Donnerstag nachmittags verlassen und sollten am Freitag vormittags gegen 10 Uhr in Travemünde anlangen. Die Rückreise musste darauf abends 7 Uhr angetreten werden, damit man am Sonnabend mittags wieder in Kopenhagen war und den Sonntag als Ruhetag genießen konnte. Die Tage vom Montag bis Mittwoch sollten aber für die Kieler Tour verwendet werden. Nach diesem Fahrplan hat man den Akten gemäß bis ins Jahr hinein gearbeitet; die Gesellschaft scheint auch zur Zufriedenheit gefahren zu haben, denn die anfangs gewährten Vergünstigungen wurden immer von neuem nachgesucht und auch bewilligt, im letztgenannten Jahre die Bauschgebühr (*Zusätzlich allfällige nachgewiesene Kosten*) für Last- und Hafengelder sogar bis auf 400 Mark erhöht.

Inzwischen war man aber von neuem aufmerksam geworden auf früher geknüpft Handelsverbindungen mit dem Norden. „Sie sind,“ schreibt das Kommerzkollegium, „vormals blühend und eine Quelle des Wohlstandes unserer Stadt gewesen. Umschwung der Verhältnisse und andere Lebensbedingungen mögen das ihrige getan haben, die alten fade zu veröden, so zeigt doch Hamburgs Beispiel, dass ein Zwischenhandel in jenen Ländern (Norwegen und Südschweden) nicht allein möglich, sondern sogar mit sehr gutem Erfolge zu betreiben ist.“ - Man wurde wieder aufmerksam auf jene verlorenen Gebiete und bahnte sich neue Wege. Während Lübeck sonst nicht gerade verhätschelt wurde durch den dänischen Nachbar, so zog es doch auch einmal Nutzen aus seiner geographischen Lage, als der Weg nach Kopenhagen in den Kriegsjahren 1849 und 1850 durch Schleswig-Holstein zur Unmöglichkeit geworden war. Damals steigerten sich die Erlöse für die mit der Post befördernden Schiffe, denn nun musste die Post mit Zinsen zurückerstatten, was sie den Dampfern früher in den Weg gelegt hatte. Die Summe von 3000 Mark ist schon erwähnt worden, die sein damals neutralen Lübecker Schiffe „Lübeck,“ Kapitän Zuhr, gezahlt werden musste für die Beförderung der Postsachen.

Wismar scheint sich jener Zeit ebenfalls um des Dänen Gunst sehr bemüht zu haben, denn es schaffte sich sofort kleine Dampfer an, um sie Dänemark im Falle einer Blockade Travemündes anzubieten, die Post nach drüben zu schaffen. Das man in Lübeck alles tat, dies zu hintertreiben, ist selbstverständlich. Es sei nur kurz erwähnt, dass man sogar dem Gedanken, im: Falle eines eintretenden strengen Winters die Post durch Eisboote nach Fehmarn und von dort nach Dänemark hinüberzubringen, näher getreten war.

Wir begegnen später einem englischen Dampfer „Harlequin,“ Kapitän James Milne, der früher Stettin aufgesucht hatte, ohne dort angenommen zu werden, auf hiesiger Fahrt abwechselnd mit Rostock. Im Jahre 1849 versuchte Wismar, uns die von den englischen Booten „Martello,“ Kapitän Blackwood, und „Mercator,“ Kapitän Look, unterhaltene Verbindung abspenstig zu machen, hatte aber ebenfalls keinen Erfolg bei diesen nachbarlichen Anstrengungen.

Jedoch die Bestrebungen, die geknüpften Verbindungen über Kopenhagen hinaus auszudehnen, wollten zuerst nicht gelingen. Ein versuchsweise von Norwegen nach Kiel geschickter Dampfer „Carl Johann“ hatte sich als zu schwach und nicht seetüchtig erwiesen, als man diese Verbindung der alten Rivalin Kiel nun von Lübeck aus zu entreißen versuchte. Das sich aber im Laufe der ersten Jahre nach

Gründung der Petersburger Linie auch andere russische Häfen um Dampferverbindungen bemühten, ist selbstverständlich. So kann es nicht verwundern, wenn schon 1832 Anstrengungen gemacht werden, auch Riga diese Vorteile zu schaffen. Der bekannte N. H. Müller steht wieder mitten in dieser Bewegung und sucht, frühere Erfahrungen ausnutzend, den neuesten Unternehmen vorteilhafte Privilegien zu schaffen. Doch in der Erteilung solcher Bevorrechtigungen war der Senat jetzt auch zurückhaltend geworden. Er bedeutete dem Gesuchsteller, zuerst den vollgültigen Nachweis zu liefern, dass ihm in den anzulaufenden russischen Häfen ein gleiches Vorrecht verliehen sei. Dazu war jener auch imstande, kam aber der Aufforderung immerhin erst im Jahre 1833 nach. Dem ersten Schiffe wurde ein Liegeplatz innerhalb des „Baumes“ angewiesen. Um nun etwaigen Zollschwierigkeiten bei Einnahme der Steinkohlen zu entgehen, durfte er erst 1 Stunde vor Abgang des Schiffes aus dem Baum- (Zoll-)gebiet herausholen, es wurde jedoch schließlich gestattet, das Brennmaterial unter gewissen Zahlungserleichterungen im Hafen selbst zu bunkern. Die in Stockholm „von Eichen und Föhrenholz auf Kravell“ gebaute „Stockholm“ war nach schwedischem Verfahren gemessen und gab den Steuereinnehmern erst wieder Gelegenheit, sich im Umrechnen von Stockholmer in Lübecker Kommerzlasten zu üben. Als „Alexander Nikolajewitsch“ fuhr dann dies Fahrzeug später geraume Zeit, verkehrte schon die „Düna,“ Kapitän Gustav Böhm, unter russischer Flagge abwechselnd zwischen Lübeck und Stettin mit Riga, gab aber 1849 die Reisen nach der Odermündung als zu wenig erfolgreich auf, um schließlich 1852 der Riga-Lübecker Dampfschiffahrts-Gesellschaft Platz zu machen. Peter Hinrich Rodde und Wasserbaudirektor Müller hatten sich nach einer Rundreise bei den englischen Werften entschlossen, im Auftrage der in Lübeck gebildeten Aktiengesellschaft bei Caird & co. in Glasgow zu bauen. Die unter Lübscher Flagge zu bestellende „Riga-Lübeck“ sollte bei einer Konventionalstrafe von 10 pfd. Sterl. täglich ultimo Mai 1852 abgeliefert werden. „Ein Räderdampfer erster Klasse,“ wie es im Baukontrakt hieß, „142 Fuß Länge, 21 Fuß Breite und 300 Tonnen (*hier zum ersten Male statt der Kommerzlasten angewandt*) groß. Er soll zwei oszillierende Maschinen von 120 Pferdestärken führen und als Zweimastschoner getakelt werden. Bei 210 Tonnen Ladung darf er nur 8,5 Fuß tief gehen und muss 30 Passagiere 1. Klasse (8 Damen, 22 Herren) sowie 12 in der 2. Kajüte aufnehmen können.“

Das man den eigenen Landeskindern dieselben Vergünstigungen gewähren musste, wie der jetzt oft angefeindeten Flagge, die so lange den Petersburger Verkehr vermittelt hatte, ist wohl nicht anders zu erwarten. Ebenso wird niemand überrascht sein, wenn auch dem 1858 erscheinenden zweiten und um Arbeit zu sparen, damals gleich in blanko allen noch künftig zu erwartenden Rigaer Booten dieselben Vorrechte verliehen wurden.

Inzwischen waren auch schon andere Konkurrenten für die Petersburger Linie entstanden. Das neue St. Petersburg - Lübecker Dampfschiffahrtsunternehmen war gegründet worden.

Am 22. Dezember 1852 hatte der Senat die Statuten bestätigt und auch auf diesem Kurse jetzt die Lübeckische Flagge sich entfalten sehen. Wenn noch die Namen der ersten drei Dampfer „Helir,“ „Trave“ und „Newa“ angegeben werden, so darf dann auch nicht unerwähnt bleiben, dass sich abermals Schwierigkeiten neuer Art einstellten, wenn die sonst in regelmäßiger Fahrt beschäftigten Dampfer zur Vornahme einer im Heimathafen nicht zu beschaffenden Reparatur oder, um zu

docken, Stettin aufsuchen mussten. Die Ermäßigung der Abgaben sollte nur so lange eintreten, als die Boote nicht von ihren regelmäßigen Touren abwichen. Nun bedurfte es langer Zeit, die in Betracht kommenden Stellen zu überzeugen, dass ein Abstecher nach Stettin zu angegebenen Zwecke oder der Besuch der Patentslip von Rostock unmöglich als ein „Aufgeben der regelmäßigen Route“ sondern doch nur einzig und allein als eine Betriebsstörung zu betrachten sei. Das man das neue Verkehrsmittel der Dampferfahrt mittlerweile auch auf den finnischen Seehandel anwenden wollte, ist ein Ergebnis der Zeitumstände. Schon fing man an, dort wo die Dampfschiffe zuerst aufgetaucht waren, veraltetes Material abzustoßen. Dies wurde dann für die weniger raue Ostsee erworben und auf neuen Linien eingestellt. So hatten Freunde des Fortschrittes im Winter 1849/50 auf einer Auktion in Bremen ein eisernes Schraubenschiff „Hengist," Kapitän Möller, gekauft, um eine finnische Küstenschiffahrt ins Leben zu rufen. Das Schiff lief auf der Reise von Bremen nach seinem neuen Heimatland auch Lübeck an, wurde unter russische Flagge gestellt und als Eigentum jener Nation registriert.

Die Reise ging von da nach Helsingfors, Petersburg und Finnland. Diese Fahrt wurde bis Uleaborg ausgedehnt, fand jedoch später bei Ekkenaes ein unerwünschtes Ende, als der Lotse den „Hengist" auf Strand setzte und so schwer beschädigte, dass er im „Dry-Dock" zu Norrköping repariert werden musste. Als er nach geschaffter Ausbesserung wiederum ladefertig in Åbo lag, wollte die Zollbehörde den Dampfer nicht ausklarieren lassen. Denn eine kaiserlicher Ukas (*Anordnung, Anweisung*) vom 15. August 1851 bedingte für jeden Dampfer, der mit den: Auslande verkehren und vor allem Passagierfahrt betreiben wollte, die zu vorige Genehmigung des Zaren. Das Schiff lag zum Ausgehen bereit, die Besatzung war schon einige Zeit an Bord, die Erlaubnis konnte aber voraussichtlich nicht vor Monaten eintreffen. Da war guter Rat teuer, ein finnischer Kapitän musste dem Gesetze nach das Schiff leiten. Schon der Sprache wegen wäre es schwierig gewesen, anders zu verfahren. Man glaubte nun allen diesen Unverständlichkeiten am leichtesten aus dem Wege zu gehen durch einen Wechsel der Flagge. Doch auch so schuf man sich nur neue Verlegenheiten. Kein Lübecker Schiffer wollte sich als sogenannter Flaggenkapitän hergeben. Nominell sollte er dann auf dem Papiere als verantwortlicher Leiter figurieren, während in Wirklichkeit einem Finnen das Kommando zugestanden hätte. Nein, dies ließ die Selbstachtung der alten hanseatischen Seeleute nicht zu. Auch im Lübischen Rate waren schon deswegen Bedenken entstanden. Eine geplante Umgehung des Gesetzes sollte durch irgend welches Zugeständnis von Seiten der Obrigkeit gewiss nicht erleichtert werden. Schließlich wollte, was schon erwähnt, auch der Zolldirektor in Åbo nicht ohne weiteres dazu schweigen, dass ein Lübecker Dampfer mit finnischen Untertanen davonfuhr, während die Lübischen Vorschriften eben sowenig guthießen, dass Ausländer das Fahrzeug bemannt hatten.

Kurz und gut, die Sachlage war schließlich so verwickelt geworden, dass Gesandtschaften, Konsuln, sogar der mächtige Nesselrode, (*Adelsgeschlecht*) sich, amtlich und durch private Schreiben dazu bewogen, der Geschädigten annahmen. Es wird außer dem „moralischen Nachteil" von einem „pekuniären Verluste" von über 8000 Mark in den Akten berichtet.

So kann man es den Eignern nicht verdenken, wenn sie den „Hengist" nicht wieder auf diese Reise schicken mochten. Er wurde deshalb in die Stockholmer Fahrt eingestellt, da zudem auch Kriegszeiten hereinbrachen und den Handel mit

Russland noch mehr erschweren. Dies hatte einen lebhaften Verkehr der Rigaer Schiffe mit Memel hervorgerufen, wo zu der Zeit so viel Gut sich angehäuft hatte, dass die genannten Schiffe es nicht mehr bewältigen konnten. Erst 1856 sollte „Hengist“ seine ursprünglich für ihn bestimmte Route wieder aufnehmen. Das weitere hierüber interessiert jedoch an dieser Stelle nicht weiter, da es nicht mehr zu den Anfängen der Dampferfahrt zu zählen ist. Die Abhandlung bliebe aber unvollständig, wenn nicht auch die bereits bei „Hengist“ schon erwähnten Stockholmer noch einer kurzen Besprechung unterzogen würden.

Herr N. H. Müller findet sich auch hier wieder unter den Vorkämpfern für Zollerleichterungen und die dem Leser bereits geläufigen sonstigen Vorrechte der neuen Linien. Er petitionierte (*Petition*) bereits 1831: „Kein Lübecker würde durch diese Fahrt geschädigt; niemand könne verlieren, das Gemeinwesen nur Gewinn durch diese Verbindung einheimen!“ Schon weiter oben ist die „Beurs van Amsterdam“ erwähnt, sie kam bei der Eröffnung der Fahrt nicht mehr zur Einstellung; „Prins Frederick der Nederlanden“, konnte an ihre Stelle treten. Im Jahre 1836 finden wir noch einen englischen Dampfer „Cornubia“, Kapitän Gallwey, auf derselben Fahrt, der später durch den größeren „St. George“, Kapitän Waters, abgelöst wurde, nicht ohne vorher wegen Modifizierung der teilweise erlassenen Abgaben lange Verhandlungen zu veranlassen.

Aber schon im Jahre 1838 taucht der schwedische Dampfer „Svithiod“ auf. „Er soll mit Benutzung der neuesten Entdeckungen in der Mechanik, mit aller nur erreichbaren Solidität und auch Eleganz erbaut werden.“ Der König von Schweden bewilligte diesem ersten schwedischen, zur Paketfahrt nach einem deutschen Ostseehafen bestimmten Dampfboote für immer Befreiung von allen Feuer-, Baken- und Schiffsabgaben sowie Gebühren für Lotsen, wenn deren Hilfe nicht verlangt wird. (30. März 1838.)

Aus einem Schriftstücke des Jahres 1839 geht hervor, dass sich die Tüchtigkeit und Schnelligkeit des neuen Schiffes aufs beste bewährt habe, so das Lübeck nicht umhin konnte, ebenfalls Erleichterungen in größeren, Maßstabe zu bewilligen. Doch auch in den Nachbarhäfen wusste man dies zu beurteilen und wünschte demgemäß, etwas von diesen neuen Errungenschaften nach dort hinüberzuziehen. Die dänische Regierung machte, nach einem Berichte des Lübecker Konsuls Michaelson in Stockholm vom Jahre energische Anstrengungen, sich die Reederei des „Svithiod“ herauszuholen, indem sie auf die Kiel - Hamburger Bahnverbindung hinwies. Trotzdem der diplomatische Vertreter der Hansestadt auf die einer Bahnverbindung nahezu das Gleichgewicht haltende Lübeck - Oldesloer Chaussee (!) hinwies, konnte er doch nicht verhindern, dass „Svithiod“ zu einer Versuchsreise nach Kiel beordert wurde, um den Hafen zu sondieren und die Ansteuerungsverhältnisse gründlich zu prüfen.

Diese Erfolge des Danebrog ließen auch die Regierung des großen preußischen Nachbarn nicht ferner ruhig schlafen. In aller Stille begab sich der preußische Geheimrat Schmückert nach Schweden mit dem Auftrage, dort Stimmung für Stettin zu machen.

Zur großen Beruhigung Lübecks wurde der schnelle schwedische Dampfer beim Beginne der Fahrt wieder auf den alten Kurs gebracht; die Travemünder hatten sogar bald die Freude, nicht nur den beliebten „Svithiod“ im Frühjahr begrüßen zu können, sie durften sogar noch ein zweites Boot, den „Gauthiod“, auf dieser Linie willkommen heißen!

Im Nachwort von 1904 wird folgendes geschrieben:

Welche große Anzahl Reisen nun beide Dampfer im Laufe der Jahre glücklich zurücklegten, ist schon früher erwähnt worden. Zum Andenken an diese ersten Träger der Verbindung Schwedens mit Lübeck auf dem Dampferwege tragen zwei Ersatzbauten noch heute diese berühmten Namen und durchfahren, schon in der zweiten Generation, nicht mehr zu den „Jüngsten“ rechnend, noch gegenwärtig als schmucke, bekannte Passagierschiffe die seit jenen Tagen viel weniger krummen Buchten des wohl korrigierten Travevieres. Die schwedische Flagge weht hier zumeist von den vielen Postschiffen, doch haben die schönen Dampfer der Halland-Linie seit lange die ersten Kopenhagener Boote abgelöst, die ihrer Zeit auch einmal eine Weile einem den Danebrog führenden Schiffe, dem „Thorwaldsen,“ hatten Platz machen müssen. Schon für diesen wurden vor Dezennien (Ein Jahrzehnt) die schmalen Strecken des Flusses zur Nachtzeit notdürftig mit Leitfeuern versehen, um auch noch nach Eintritt der Dunkelheit Lübeck erreichen zu können, indem man einfach Ankerlaternen an den Flusswindungen aufstellte. Doch weder dieses dänische, noch die jetzigen schwedischen Boote können mehr zu „den ersten“ Dampfern in der Ostsee gerechnet werden und müssen deshalb weiter außer Betracht bleiben.

Ende

Auf der „Lastadie“ (Lastplatz) auf dem der Altstadt gegenüberliegenden Traveufer zwischen Holstentor und Burgtor, lief 1840 das erste Lübecker Dampfschiff, die GAUTHIOD, vom Stapel, die nach Stockholm geliefert wurde.



GAUTHIOD



SVITHIOD

1838 wurde Per Gustaf Nylén Kapitän des Raddampfers SVITHIOD, als dieser von der Reederei Schön & Co auf der Linie Stockholm - Kalmar - Ystad - Lübeck, Schwedens erster Passagierlinie zum Kontinent, eingesetzt wurde. Nylén arbeitete kontinuierlich und baute diese bedeutende Dampfschiffahrtslinie bis 1869 gründlich auf (ab 1841 auf der GAUTHIOD, später auf der BORE und ab 1858 auf der SVEA), wurde vom reisenden Publikum hoch geschätzt und 1862 mit der Ehrenbürgerschaft in Lübeck geehrt.