



*Mr. Burleigh*

# Bürgermeister Curtius.

---

Lebensbild  
eines hanseatischen Staatsmannes  
im neunzehnten Jahrhundert.

Herausgegeben  
von  
**Dr. Paul Curtius.**



**Berlin.**  
Verlag von Julius Springer.  
1902.

Alle Rechte, insbesondere das der  
Übersetzung in fremde Sprachen, vorbehalten  
Softcover reprint of the hardcover 1st edition 1902

ISBN 978-3-642-93816-0 ISBN 978-3-642-94216-7 (eBook)  
DOI 10.1007/978-3-642-94216-7

Typograph-Maschinensatz von Oscar Brandstetter in Leipzig.

Meiner Mutter

# Caecilie Curtius

geb. von Schlözer

zugeeignet.

## Vorwort.

---

Eine Darstellung von dem ungemein tätigen und an Erfolgen reichen Leben des zu Lübeck am 25. Oktober 1889 verstorbenen Bürgermeisters und Senators Dr. Theodor Curtius dürfte auch weitere Kreise interessieren, da der Verstorbene, mit den Tugenden eines echten Hanseaten im reichsten Maße ausgestattet, nicht allein hervorragende Verdienste um seine Vaterstadt gehabt, sondern auch an der Neugestaltung des Vaterlandes lebhaften Anteil genommen hat. Er gehörte zweifellos zu den Männern, welche in der größten Zeit Deutschlands als leitende Staatsmänner in den einzelnen deutschen Bundesstaaten die nationalen Bestrebungen des Bundes- und Reichskanzlers Otto von Bismarck mit richtigem Verständnis tatkräftig unterstützt haben.

Seine hervorragenden Erfolge als Staatsmann auf den verschiedenartigsten Gebieten während einer fast 40jährigen amtlichen Tätigkeit, die sich in zwei große Zeitabschnitte gliedert, zwischen denen das Jahr 1866 die Grenze bildet, hat Curtius zumeist seiner unermüdlichen Ausdauer, seiner beharrlichen Verfolgung eines klar erkannten Zieles und der klugen, umsichtigen Benutzung der Umstände zu verdanken.

Für die Abfassung eines Lebensbildes war ich in erster Linie auf den Inhalt der umfangreichen Akten des Lübecker Staatsarchivs angewiesen, deren Durchsicht und Benutzung mir in dankenswerter Weise gestattet worden ist. Tagebücher oder sonstige biographische Aufzeichnungen hat der Verstorbene nicht hinterlassen, auch die Zahl der vorhandenen Briefe, die mir für meinen Zweck dienlich sein konnten, war nur eine sehr beschränkte.

An Literatur habe ich die Arbeiten des Staatsarchivars Dr. Wehrmann in Lübeck: „Die Entstehung und Entwicklung der Eisenbahnverbindungen Lübecks“, sowie „Die Beteiligung Lübecks bei der Ablösung des Sundzolls“ benutzen können.

Es ist in der Lübecker Tagespresse wohl gelegentlich die Meinung ausgesprochen worden, daß ein Lebensbild von Curtius der angemessene Rahmen sei, innerhalb dessen sich eine moderne Geschichte Lübecks geben lasse. Diese darf man in den folgenden Blättern nicht suchen, schon aus dem Grunde nicht, weil Curtius fast ausschließlich auf dem Gebiete der auswärtigen und Verkehrspolitik, und wenig in der inneren Verwaltung der Stadt tätig gewesen ist.

Berlin, im Juli 1902.

**Dr. Paul Curtius.**

## Inhaltsverzeichnis.

	Seite
1. Kapitel. Kindheit und Universitätsjahre . . . . .	1
2. Kapitel. Advokat. Wahl in den Senat . . . . .	7
3. Kapitel. Diplomatische Mission nach Berlin und Königswart. Lübeck-Büchener Bahn. Wiederholter Aufenthalt in Frank- furt a. M. als Spezialgesandter Lübecks . . . . .	15
4. Kapitel. Bundestagsgesandter (1848). Rückkehr nach Lübeck. Verfassungsreform . . . . .	35
5. Kapitel. Präses des lübeckischen Post- und Militär-Departements	43
6. Kapitel. Sund- und Transitoll-Verhandlungen; Handels-Krisis (1857) . . . . .	59
7. Kapitel. Die direkte Bahn Lübeck-Hamburg . . . . .	71
8. Kapitel. Die Bahnverbindung mit dem Seehafen Travemünde .	87
9. Kapitel. 1866. Lübecks Anschluß an Preußen . . . . .	101
10. Kapitel. Verfassung des Norddeutschen Bundes. Berliner Ver- handlungen. Post-, Telegraphen- und Militär-Verträge. Auf- gabe des lübeckischen Kondominats an dem Amte Bergedorf . .	119
11. Kapitel. Der Zollanschluß. Besuch des Königs Wilhelm von Preußen in Lübeck (1868) . . . . .	141
12. Kapitel. Regierender Bürgermeister. Schluß . . . . .	171

## Erstes Kapitel.

### Kindheit. — Universitätsjahre.

Theodor Curtius wurde am 6. März 1811 zu Lübeck geboren, ein Sohn des im Jahre 1857 hochbetagt daselbst verstorbenen Syndikus Dr. Carl Georg Curtius, dessen Leben und Wirken Senator Dr. Philipp Wilhelm Plessing in einer im Jahre 1860 erschienenen Biographie geschildert hat.

Des Vaters hervorragend staatsmännische und echt patriotische Thätigkeit zum Wohle seiner Vaterstadt reichte hinauf bis in die letzten Tage des ehemaligen Deutschen Reiches, er hat die Gewaltherrschaft des ersten Bonaparte erstehen sehen und an ihrem Sturze, an der Befreiung Deutschlands, speziell der geknechteten Vaterstadt selber tätig mitgewirkt. Des Sohnes staatsmännisches Wirken als Mitglied des Senates begann zu einer Zeit, wo des Vaters Kräfte zu erlahmen anfangen; aber dieser hatte doch noch die Freude, seinen Sohn in die von ihm selber vormals wahrgenommenen Geschäfte eintreten zu sehen. Für wenige Jahre fand ein Zusammenwirken von Vater und Sohn statt, wie es in einem Gemeinwesen wie Lübeck nicht leicht sich wiederholen wird. \*)

---

\*) Ein solches Zusammenwirken war verfassungsrechtlich nur möglich, weil die Syndici, die hauptsächlich als Gesandte und als Rechtsgutachter verwandt wurden, nur eine beratende Stimme im Senat hatten.



Curtius' erste Lebensjahre fielen in die Zeit der tiefsten Erniedrigung Deutschlands — an die Befreiung von französischer Zwingherrschaft knüpften sich, wie er selbst niedergeschrieben hat, seine frühesten Erinnerungen. Er war kaum zwei Jahre alt, als am 3. Juni 1813 der Vater fliehen mußte; auch die Familie verließ Lübeck und hielt sich abwechselnd in Reinfeld und Gutin auf. Am 5. December 1813 schlug für Lübeck die Stunde der Befreiung — die Franzosen räumten die Stadt, schwedische Truppen zogen als Sieger ein und an der Seite des Kronprinzen, des ehemaligen Fürsten von Pontecorvo, kehrte Syndikus Curtius in die Vaterstadt zurück.

Unter der liebevollen Pflege seiner Mutter verlebte Curtius eine glückliche Kindheit; mit dem 7. Lebensjahre fand er Aufnahme in der Sexta des Katharineums.

Wie sehr sich der Vater die Entwicklung und Fortbildung seiner vier Söhne, Paul, Theodor, Ernst\*) und Georg,\*\*) von denen der älteste frühzeitig verstorben ist, hat angelegen sein lassen, schildert Plessing in der vorerwähnten Biographie wie folgt:

„Die gründliche Kenntniß der älteren Sprachen und die universelle Bildung, deren er sich erfreute, setzten ihn in den Stand, die Vorbereitungen seiner Söhne zu ihrer akademischen Laufbahn selbst zu leiten, und nicht nur den juristischen Studien des einen, sondern auch den philologischen und theologischen Studien der anderen mit Kenntniß und Teilnahme zu folgen.“

„In regelmäßigen Abendstunden las er mit dem für die Jurisprudenz bestimmten zweiten Sohne und dessen

---

\*) Ernst Curtius † in Berlin 1896.

\*\*\*) Georg Curtius † in Leipzig 1885.

gleichaltrigem Freunde Lampe\*) schon während ihrer Schulzeit die Institutionen und die ersten Bücher der Pandekten, indem er durch Erläuterung des Gelesenen die angehenden Juristen in die Anfangsgründe der von ihnen erwähnten Wissenschaft einzuführen suchte.“

Curtius hatte nämlich, wie er kaum das 15. Lebensjahr vollendet hatte, in einem Briefe an seinen Vater über die Wahl eines Lebensberufes sich dahin geäußert, wie er anfänglich für den Kaufmannsstand, speziell für den Buchhandel Interesse verspürt habe, dann sei ihm die Karriere eines Marineoffiziers als der idealste Lebensberuf erschienen; aber auch diese Neigung sei schließlich zurückgedrängt worden durch den Wunsch, einen wissenschaftlichen Beruf zu ergreifen und zwar „das Studium der Rechte und besonders (ob man so sagen kann) der Diplomatie“.

Ohne Frage wird die Tätigkeit des Vaters, welcher, abgesehen von anderweitigen diplomatischen Missionen, zu wiederholten Malen Bundestagsgesandter gewesen war, auf den Entschluß des Sohnes, den väterlichen Beruf zu erwählen, von Einfluß gewesen sein.

Dazu kam, daß Curtius seinen Vater mehrere Male nach Frankfurt a. M. begleitete. 1828 hatte er das dortige Gymnasium für einige Monate besucht.

Ein Jahr später verließ er das Katharineum in Lübeck mit dem Zeugnis der Reife und bezog die Universität Göttingen, wo er mit seinem Freunde Lampe wieder zusammentraf, der ihn auch veranlaßte, bei den „Hanseaten“ aktiv zu werden.

Wie sehr das Streben des Vaters darauf gerichtet war, in tunlichst regem geistigen Verkehr mit dem Sohne zu

\*) Senator in Bremen, gest. daselbst 1884.

bleiben, beweist der väterliche Vorschlag des gleichzeitigen Lesens von Pandektenstellen. Curtius äußerte sich hierzu wie folgt:

„Mit herzlichem Danke acceptiere ich den freundlichen Vorschlag; der Gedanke, daß wir zu derselben Zeit daselbe lesen und überdenken, hat etwas ungemein Anziehendes für mich, wie lebhaft werde ich mich in jenen Stunden in Deine Nähe versetzen können, wie oft werden sich unsere Gedanken begegnen.“

Daß jener Vorschlag auch wirklich zur Tat geworden ist, bekunden wiederholte Stellen-Interpretationen, die sich in den beiderseitigen Briefen vorfinden.

Curtius' juristischer Fortbildung kam des ferneren sehr zu statten, daß er zu Anfang seines zweiten Studienjahres mit Thöl, dem nachherigen berühmten Handelsrechtslehrer in freundschaftliche Beziehungen trat; beide wurden, wie Lampe nach Heidelberg gegangen war, Stubennachbarn.

Wie sehr Curtius diese Freundschaft zu schätzen wußte, erhellt aus nachstehenden Zeilen, die einem Briefe an seinen Vater entnommen sind.

„Schon manchen guten Rat hat mir Thöl in betreff meines Studiums gegeben, schon oft im Gespräch auf Lücken in meinen Kenntnissen, und nicht selten auf irrige Ansichten über wissenschaftliche Gegenstände mich aufmerksam gemacht.

Leider wurden wegen der zu Anfang des Jahres 1831 in Göttingen ausgebrochenen Unruhen die Vorlesungen bis Ostern geschlossen; alle Studenten mußten die Stadt verlassen.

Curtius ging für wenige Tage zum Besuch der Seinigen nach Lübeck, folgte aber sehr bald seinem Vater nach Ham-

burg, wo dieser mit Deputierten der beiden anderen Hansestädte wegen gemeinsamer Aufstellung und Formation der hanseatischen Bundeskontingente zu Beratungen zusammengetreten war; die Arbeiten dauerten mehrere Monate.

Zu Ostern kehrte Curtius nach Göttingen zurück und siedelte im Frühjahr 1832 nach Heidelberg über; dort traf er mit vielen alten Freunden und Korpsbrüdern zusammen — bei fleißigem Studium gewann er „das schöne Neekarathen“ täglich lieber.

Die Sommerferien verlebte Curtius bei seinem Vater in Frankfurt a. M., der als Bundestagsgesandter dort wieder eingetroffen war. Ueber das innige Zusammenleben beider läßt sich der Vater in einem Briefe nach Lübeck wie folgt aus:

„Theodor's Zeit des hiesigen Aufenthaltes ist nun vorüber. Unser recht gemüthliches, geselliges Zusammenleben hat mir die beiden Monate hindurch viel Erheiterung und Ersatz gegeben. Wir lebten und tauschten aus als trauliche Freunde. Von morgen an bin ich wieder allein, ich muß aber dankbar den mir gewährten langen Genuß so trauter Geselligkeit erkennen und in dem Andenken fortsetzen, das durch Briefe aufgefrischt, ja vielleicht durch einen kurzen Besuch erneuert werden kann.“

Im April 1833 promovierten Curtius und Lampe in Heidelberg und kehrten alsdann nach Göttingen zurück, um dort noch ein ferneres Jahr für ihren künftigen Beruf sich vorzubereiten.

---

## **Zweites Kapitel.**

### **Advokat. — Wahl in den Senat.**

Nachdem Curtius im April 1834 sein Staatsexamen in Lübeck bestanden hatte, trat er sofort bei seinem Oheim Plessing, der Aktuar des Landgerichts war, als Registrator ein. Neben dieser Beschäftigung betrieb er advokatorische Praxis, die aber zu keiner Zeit einen größeren Umfang angenommen hat, wie auch seine Einnahmen als Advokat nie bedeutend gewesen sind.

Curtius beschäftigte sich schon frühzeitig mit journalistischen Arbeiten, er trat dem Redaktionsauschuß der im Jahre 1835 ins Leben getretenen „Neuen Lübeckischen Blätter“ bei, die sich wiederholt seiner umsichtigen Leitung erfreut haben. Mit Recht erkannte er in solcher Beschäftigung das beste Mittel, um sich einen reichen Schatz von Kenntnissen und Erfahrungen zu sammeln. Zahlreiche aus seiner Feder geflossene freimütige Besprechungen sind in jenen Blättern niedergelegt, die Zeugnis ablegen von seinem gründlichen Wissen, seinem richtigen, vorurteilsfreien Blick und seiner unermüdblichen Energie, wo es galt, vorhandene Mängel aufzudecken und deren Abstellung zu betreiben.

Bei seiner ausgesprochenen Neigung, gemeinnützig tätig zu sein, wurde Curtius auch bald nach seiner Rückkehr in

die Vaterstadt Mitglied der „Gesellschaft zur Beförderung gemeinnütziger Tätigkeit“, und hat in seinen jungen Jahren dort zu wiederholten Malen Vorträge gehalten, wie er auch sonst im Vorstande der Gesellschaft eine rege Thätigkeit entwickelt hat. Erst in späterer Zeit, als Mitglied des Senats mußte er sich „bei der fast erdrückenden Geschäftslast von der ihm so wert gewesenen Wirksamkeit“ ganz zurückziehen.

Im Februar 1843 führte Curtius, nach kurzer Ehe früh verwitwet, seine zweite Gattin Cäcilie geb. von Schlözer heim, eine Schwester des späteren preußischen Gesandten beim Vatikan, Kurd von Schlözer, mit dem er bis an sein Ende in naher Freundschaft verbunden blieb.

Viele Anregung verdankte Curtius nach seinen eigenen Mitteilungen in jungen Jahren dem intimen Umgange mit dem viel älteren aber sehr lieben Freunde Dr. Heinrich Behn, dem nachherigen Eisenbahn-Direktor in Lübeck. Letzterer gehörte mit Curtius auch dem sog. Neuner-Klub an, der sich im Jahre 1844 konstituierte; weitere Mitglieder dieser Vereinigung waren u. a. der vor kurzem in den Ruhestand getretene Senior des Senats, Dr. Theodor Behn, Professor Dettmer, der langjährige Staatsarchivar Dr. Wehrmann, der nachherige hanseatische Gesandte in Berlin Dr. Krüger. Die Genannten befaßten sich vorwiegend mit vaterstädtischen Angelegenheiten und haben nach manchen Richtungen hin segensreich gewirkt. Vor allem machte es sich dieser „Klub“ zur Aufgabe, in Eisenbahnfragen, sowie für die durchaus notwendig gewordene Verfassungsreform zu agitieren. Curtius, den man als „das geistige Haupt dieser Bewegung“ bezeichnet hat, machte wiederholt Fahrten ins Rauenburgische, um dort bei der Stadt- und Landbevölkerung für die sehnsüchtig erwartete Bahn

Lübeck—Büchen Interesse zu wecken, nachdem das Projekt einer direkten Schienenverbindung mit Hamburg von der dänischen Regierung rundweg abgelehnt worden war.

Einer sehr wichtigen, umfangreichen und anerkanntenswerten Arbeit unterzog sich Curtius als Mitglied der Ende 1844 niedergesetzten Kommission „zur Prüfung und Begutachtung der Propositionen wegen Reform des gesamten Armenwesens der Stadt“, indem er den ausführlichen Bericht verfaßte, der im April 1845 im Druck erschien. Die „Lübeckischen Blätter“ begrüßten denselben mit nachstehendem Wunsche:

„So wäre nunmehr das Fundament für die Reform unseres Armenwesens mit Liebe und Umsicht begründet. Möge das Gebäude selbst mit gleicher Liebe und Umsicht aufgeführt und unserem Gemeinwesen zum wahren und bleibenden Segen vollendet werden.“

Als im Mai 1845 durch die Wahl des Dr. Hach zum Mitglied des Senats die Stelle eines Protokollführers oder Sekretärs beim Kommerz-Kollegium erledigt war, bewarb sich Curtius um dieselbe, indem er in seinem Gesuche mit Recht hervorheben durfte, wie er von jeher vorzugsweise und mit Vorliebe die kommerziellen, industriellen und Verkehrs-Verhältnisse seiner Vaterstadt zum Gegenstand seiner Nebenstudien gemacht und die Interessen derselben durch statistische und sonstige Arbeiten zu erforschen, zu erläutern und zu vertreten gesucht habe.

Curtius wurde gewählt; doch seine Tätigkeit als Sekretär jener Körperschaft war nur von kurzer Dauer, er konnte sich nicht einmal mehr an der Abfassung des umfangreichen Berichts des Kommerz-Kollegiums, die Bildung einer Zentral-

Behörde für Handel- und Schifffahrts-Angelegenheiten (die heutige Handelskammer) betreffend, beteiligen, da bereits am 23. Februar 1846 das allgemeine Vertrauen ihn, den kaum 35jährigen, in den Senat berief. Am selben Tage wurde Johann Daniel Eschenburg zum kaufmännischen Senator gewählt.

Die „Lübeckischen Blätter“ schrieben zu dieser Doppelwahl:

„Wir begrüßen dieselbe mit um so innigerer Teilnahme, als sie uns mit den schönsten Hoffnungen für die Zukunft unseres Freistaates erfüllt, für dessen Wohl rastlos zu wirken beide in der Blüte des Mannesalters stehende Männer, wie durch edle Gesinnung, so durch Einsicht und Tüchtigkeit, vorzugsweise berufen erscheinen.“

Wenn mit Rücksicht auf Curtius' Wahl in jenem Artikel noch besonders betont wurde:

„Auf ihn sind die Blicke aller Patrioten vertrauensvoll gerichtet, seine dem Gemeinwesen fortan ausschließlich gewidmete Tätigkeit wird fördernd eingreifen in die Reformbestrebungen neuerer Zeit, deren Aufgabe es sein wird, eine Wiedergeburt unseres Freistaates herbeizuführen“, so sind die an seine Wahl geknüpften Erwartungen und Hoffnungen zum Segen seiner Vaterstadt vollauf in Erfüllung gegangen.

Curtius war ein wegweisender, selbstschaffender Staatsmann in des Wortes bester Bedeutung, sein Name bleibt auf das engste verknüpft mit den folgenreichsten Beschlüssen und Maßnahmen, die dazu beigetragen haben, die alte Hansestadt aus dem Zustande der Isolierung und Bedrückung zu befreien, in den sie durch nachbarliche Eifersucht und Miß-



gunst sich verseht sah, wie auch vor allem sein patriotisches und erfolgreiches Wirken auf dem politischen Gebiete in der Zeit nationaler Wiedergeburt in den Annalen der vaterstädtischen Geschichte verzeichnet steht.

Curtius' Wahl vollzog sich noch auf Grund der Bestimmungen der alten Verfassung, wonach dem Senat ein Selbst-Ergänzungsrecht zustand; bei der in pleno vorgenommenen Wahl wurde er einstimmig gewählt.

Unter den vielfachen Glückwünschen, die ihm von nah und fern zuginen, befand sich auch ein Schreiben des im Jahre 1850 zum Ober-Appellationsgerichtsrat in Lübeck ernannten Dr. Wunderlich, bei dem Curtius kurz vor seinem Staatsexamen ein instruktives Zivilprozeßpraktikum in Göttingen gehört hatte.

Dieses Schreiben enthält folgende bemerkenswerte Stelle:

„Ew. Hochweisheit meine herzliche Teilnahme an der Sie getroffenen Wahl zum Mitgliede des Senats zu bezeugen, gereicht mir um so mehr zum Vergnügen, als ich darin zugleich ein für Ihren würdigen Herrn Vater angenehmes Ereignis erblicken darf. Gott schenke Ihnen zu Ihrem neuen Berufe Freude des Gemüths, feste Gesundheit und das Glück: recht oft in Geschäften zu arbeiten, die unserem Freistaate Heil und Segen bringen.“ —

„Freudigkeit des Gemüths“ sowie „feste Gesundheit“ haben Curtius auf seinem Lebenswege leider vielfach gefehlt — schon in jüngeren Jahren neigte er stark zur Hypochondrie — auch mußte er wegen verschiedener Leiden und Gebrechen schon als verhältnismäßig junger Mann zu wiederholten Badereisen sich entschließen.

Der dritte und letzte Wunsch des alten Göttinger Dozenten

hingegen ist in Erfüllung gegangen. Curtius hat nicht allein das Glück gehabt, vorwiegend in solchen Ressorts zu arbeiten, die ihm sympathisch waren und die auch seinem Naturell, seinen Fähigkeiten besonders entsprachen, sondern — und das ist die Hauptsache — „zum Heil und Segen“ seiner Vaterstadt hat er eine lange Reihe von Jahren unermüdt gewirkt.

Als Curtius in den Gang der Staatsmaschine einzugreifen berufen sein sollte, lagen vor allem Handel und Verkehr sehr im Argen.

Ohne Frage hatten die traurigen Jahre der napoleonischen Fremdherrschaft lähmend auf die Entwicklung Lübeck's gewirkt; als die Stunde der Befreiung schlug, war die Stadt gänzlich verarmt. In solchem Zustande verblieb das ehemalige Haupt der stolzen, mächtigen Hanse lange Zeit hindurch, erst mit dem Ausgange der 30er Jahre machte sich eine aufstrebende Bewegung bemerkbar.

Es waren nicht allein die Folgen der furchtbaren Franzosenzeit zu überwinden, sondern es galt auch, in einen Kampf gegen nachbarliche Ungunst und Eifersucht einzutreten, dessen Ende kaum abzusehen war.

Der dirigierende Bürgermeister Frister hatte daher nicht mit Unrecht seiner Ansprache, welche er gelegentlich der Einführung der Senatoren Eschenburg und Curtius am 25. Februar 1846 gehalten hatte, als Wahrspruch die Worte „Bewegung, Fortschritt ist die Lösung der Zeit“ zu Grunde gelegt, und im weiteren Verlauf seiner Ausführungen darauf hingewiesen, daß der Freistaat Lübeck in natur- und zeitgemäßer Entwicklung seiner Kräfte für Erhaltung und Erweiterung seines Handels, der Grundbedingung seiner Wohlfahrt, von außen vielfach gehemmt und bedroht würde, und daß

andererseits im Innern dem Fortschritt zu dem als besser Erkannten nicht selten einseitiges Festhalten an dem Bestehenden entgegenräte. Dort seien Hindernisse zu bekämpfen und zu überwinden; hier bestehe die Aufgabe, das rechte Maß einzuhalten und zu zügeln. In beiderlei Beziehung erhoffe der Senat von den Neuwählten tatkräftigste Unterstützung!

Auch Curtius' Worte, die er nach stattgehabter Vereidigung als Senator gesprochen hat, verdienen hier Erwähnung:

„Durchdrungen bin ich von der Bedeutung dieser feierlichen Handlung, von dem Gefühle der Ehre, diesem hochansehnlichen Kreise jetzt anzugehören, durchdrungen von dem ernststen und redlichen Willen, in meiner neuen Stellung, väterlichem Beispiele folgend, treu zu wirken und zu schaffen zum wahren Wohle und Gedeihen der geliebten Vaterstadt. Möchte es denn unter dem Beistande des Höchsten mir gelingen, daß mein Wille zur Tat, und das in mich gesetzte Vertrauen gerechtfertigt werde. Dies soll und wird fortan das Ziel meines Lebens und Strebens sein.“

Bei der durch die Doppelwahl notwendig gewordenen neuen Ratssetzung\*) wurde Curtius als jüngstes Mitglied des Senats der Obervormundschaftsbehörde, dem Finanzdepartement, der Zoll-Deputation, der Bürgerbewaffnung, der Zentral-Armen- und Rechnungs-Revisions-Deputation zugeteilt. Sein Wirken bei diesen Behörden sollte aber nur von ganz vorübergehender Dauer sein; schon wenige Monate nach

---

\*) Der Ausdruck für die Geschäftsverteilung im Senat.

seinem Eintritt in den Senat eröffnete sich ihm ein anderes Feld der Tätigkeit, das er im Laufe der Jahre mehr und mehr als seine Domäne betrachten durfte, und auf welchem er ganz Hervorragendes geleistet hat, nämlich das diplomatische Gebiet.

Ohne Frage ist der häufige „Außendienst“, welchen Curtius bis in die 70er Jahre hinein zu versehen hatte, auf seine ganze Entwicklung von wesentlichem Einflusse gewesen. Der wiederholte längere Aufenthalt fern von Lübeck unter zum Teil schwierigen, aber immerhin interessanten Verhältnissen, die näheren Beziehungen zu verschiedenen deutschen Höfen, die Bekanntschaft und der Verkehr mit hervorragenden, einflußreichen Persönlichkeiten in den verschiedenartigsten Lebensstellungen — das alles hat zweifellos dazu beigetragen, daß Curtius' Ideenkreis und Lebensanschauungen ganz anderer Art waren, als die seiner meisten Kollegen und Mitbürger — er betrachtete die Welt und alles, was in derselben vorging, mit anderen Augen, als derjenige, welcher beständig an die Scholle gefesselt, in derselben Sphäre, unter bekannten, mehr oder weniger gleichgearteten Leuten fortlebt.

---

### Drittes Kapitel.

#### **Diplomatische Mission nach Berlin und Königsward. — Lübeck-Büchener Bahn. — Wiederholter Auf- enthalt in Frankfurt a. M. als Spezialgesandter Lübeck's.**

Schon im Jahre 1834, zu einer Zeit, wo noch keine Eisenbahn in Deutschland existierte (die Bahn von Fürth nach Nürnberg war erst projektiert), wollte ein englisches Konfortium eine Bahn von Lübeck nach Hamburg bauen; das Unternehmen scheiterte an der entschiedenen Weigerung der dänisch-holsteinischen Regierung.

Wenige Jahre später, wiewohl inzwischen (1838) die Verbindung Lübeck's mit Hamburg durch die Vollenbung der Chaussee eine wesentlich bessere geworden war, machte sich dennoch das Bedürfnis nach einer direkten Schienenverbindung mehr und mehr geltend, zumal die Leistungsfähigkeit und der wohlthätige Einfluß der Eisenbahnen, als neues Verkehrsmittel, sich bereits deutlich erkennbar gemacht hatte.

Alle Wünsche und Pläne der beteiligten Kreise sollten indes bei dem andauernden und hartnäckigen Widerstande Dänemarks als aussichtslos sich erweisen.

Das Gesuch wegen des Baues einer Eisenbahn von Kiel über Plön, Cutin nach Lübeck, ein Projekt, welches im Jahre 1844 in Kiel entstanden war, glaubte die dänische

Eisenbahn-Kommission dem Könige zur Genehmigung nicht empfehlen zu können. Der wiederholte Ausspruch des damaligen dänischen Ministers, Grafen Reventlow, daß die Erlaubnis zur Erbauung einer Eisenbahn, die in Lübeck endige, niemals gegeben werde, schien sich bewahrheiten zu sollen, denn auch die mittelst Schreibens des Lübecker Senats vom 23. Mai 1845 direkt erbetene Genehmigung zum Bau einer Eisenbahn von Lübeck über Mölln nach Büchen wurde abgeschlagen.

Unter solchen Umständen stellte die Bürgerschaft Lübecks das Ersuchen an den Senat, beim Bundestag den Weg der Beschwerde zu betreten. Mit Rücksicht auf den schleppenden und schwerfälligen Geschäftsgang in Frankfurt a. M. wurde es aber für das richtigste gehalten, zuvörderst Oesterreich und Preußen um ihre Vermittelung anzugehen. Beide Großmächte erklärten sich hierzu bereit und übergaben ihrerseits Anfang Februar 1846 der Regierung in Kopenhagen entsprechende Notizen, auf die aber eine bestimmte Antwort ausblieb.

Somit sah sich der Senat nun genötigt, beim Bundestage Schutz und Hilfe zu suchen. Sollte aber ein solcher Schritt Erfolg haben, so erschien es wiederum notwendig, sich vor allem der Zustimmung und des eventuellen Beistandes von Oesterreich und Preußen zu vergewissern.

Um diese zu gewinnen, wurde auf Vorschlag der Kommission in Eisenbahn-Angelegenheiten (Vorsitzender Syndikus Dr. Elder) durch Dekret des Senats vom 5. August 1846 Curtius beauftragt, sich baldmöglichst nach Berlin zu begeben. Er war unter den Senatsmitgliedern derjenige, der die Reise dahin am leichtesten machen konnte, ohne daß der eigentliche Zweck hervortrat, da sein Bruder Ernst Erzieher des Prinzen

Friedrich Wilhelm, des nachherigen Kronprinzen von Preußen, war, und nichts Auffälliges darin liegen konnte, einem Bruder während der Ferien einen Besuch zu machen. Dazu kam, daß Curtius mit der Eisenbahnan gelegenheit völlig vertraut war.

In der im Vorwort erwähnten Wehrmannschen Schrift über Lübeds Eisenbahnverbindungen heißt es wörtlich:

„Curtius trat schon in den nächsten Tagen (8. August) seine Reise an, zuerst über Hamburg und Hannover, um sich von der dortigen Stimmung zu überzeugen. Er fand dort und stärkte die Überzeugung, daß für die hannoverschen Interessen eine Eisenbahn über Büchen nach Lübeck die einzig zusagende sei, und daß man jedes Bestreben, sie zu erreichen, unterstützen werde. Dann ging er nach Berlin, wo er am 13. August eintraf. Da war nun die große Schwierigkeit, die richtigen Persönlichkeiten aufzufinden, zu ihnen zu gelangen, ihnen die Sache aus dem richtigen Gesichtspunkte darzustellen und sie so lebhaft dafür zu interessieren, daß sie sich entschlossen, tätig einzugreifen. Die Schwierigkeit wurde dadurch noch größer, daß Curtius nicht ein offizieller Abgesandter war, daher auch kein Beglaubigungsschreiben bei sich führte, welches er hätte übergeben können und welches ihm das Recht gegeben hätte, für den Gegenstand seiner Sendung ein Interesse in Anspruch zu nehmen. Die Sendung war eine vertrauliche, und die Rücksprachen mußten mit einer Auseinandersetzung der Sachlage, die bis dahin nur im allgemeinen bekannt war, den Anfang machen.“ —

Dabei leistete eine Eisenbahnkarte — eine vortreffliche argumentatio ad hominem, wie Bürgermeister Smidt-Bremen

sich ausdrückte — gute Dienste. Auf dieser Karte, die wohl nicht ohne Curtius' eigenen Einfluß im Februar 1846 in Lübeck erschienen war, waren mit schwarzen Linien die Bahnen verzeichnet, welche nach Lübeck führen könnten, wenn sie nicht bereitelt wären.

Durch einen persönlichen Freund gelangte Curtius zu dem Geheimen Legations-Rat von Bülow, Referenten in Bundestagsfachen, durch Empfehlungsschreiben zu dem Herrn von Patow, Direktor im Ministerium des Aeußeren, und zu dem damals sehr angesehenen Finanzminister von Bodelschwingh; sämtliche Herren äußerten sich dahin, daß Lübeck's geplanter Schritt beim Bundestage durchaus sachgemäß sei, und daß die preußische Regierung die gewünschte Unterstützung nicht versagen werde.

Eine Audienz beim Könige war nicht möglich, da dieser sich auf Reisen befand — auch der Prinz von Preußen, der nachherige König und Kaiser Wilhelm I., war ebenfalls von Berlin abwesend. Curtius beschloß daher, auf spezielles Anraten des Herrn von Bodelschwingh zunächst nach Teplitz zu reisen, um den daselbst zur Kur weilenden preußischen Minister des Auswärtigen, Freiherrn von Caniz, auch für Lübeck's Sache zu gewinnen.

Die Aufnahme, welche Curtius dort fand, war eine sehr günstige. Der Minister äußerte sich dahin, daß es freilich zweifelhaft sei, ob Lübeck Dänemark gegenüber ein Recht geltend machen könne, daher sei es auf alle Fälle geraten, zunächst nur den Weg der Bitte um die Vermittelung des Bundes zu wählen; im übrigen habe er Grund, anzunehmen, daß Preußen die Sache Lübeck's auch in diesem weiteren Stadium ihrer Verhandlung kräftig unterstützen werde, zu=



mal er wisse, daß sein König das Verfahren Dänemarks sehr mißbillige und durchaus wünsche, Lübeck zu helfen.

Minister Freiherr von Caniz war auch mit Curtius' Absicht, dem Fürsten Metternich in Königsward einen Besuch zu machen und auch die eventuelle Unterstützung der österreichischen Regierung zu erbitten, durchaus einverstanden.

Über seine Audienz bei dem damaligen Nestor der europäischen Diplomatie berichtete Curtius nach Lübeck:

„Die Unterhaltung mit dem Fürsten wird etwas erschwert durch seine Harthörigkeit und die ungewöhnliche Langsamkeit und Bedächtigkeit seiner oft mit französischen Floskeln untermischten Rede, weniger durch die kleinen neckischen Störungen des ihn überall begleitenden Schoßhündchens, das sofort zwischen ihm und mir auf dem Sofa Platz nahm. Der Fürst versicherte mich des Wohlwollens, welches der österreichische Hof von jeher der Stadt Lübeck geschenkt habe, und daß er sehr wohl einsehe, wie es sich in der vorliegenden Sache um die Existenz Lübecks als einer Handelsstadt handele.“

Um dem Fürsten von den Lokalverhältnissen eine richtige Anschauung zu geben, legte Curtius ihm ebenfalls die bereits erwähnte Eisenbahnkarte vor, die er auch dem Hofrat von Werner, Referenten in Bundestagsfachen, mit einem Begleit Schreiben zu behändigen für angezeigt hielt.

Auf einem Diner beim Fürsten Metternich hatte Curtius den preußischen Gesandten am Wiener Hofe, Grafen von Arnim, kennen gelernt, der ihm mitteilen konnte, daß sein Chef ihm den Auftrag erteilt habe, sich der Angelegenheit Lübecks bestens anzunehmen, da es eine Unwürdigkeit sei, daß der kleine und schwache Bundesstaat so „merchant traktiert“ werde.

Curtius kehrte, über das Ergebnis seiner Mission nach Königswart durchaus befriedigt, nach Berlin zurück, wo er hoffen durfte, vom König und dem Prinzen von Preußen empfangen zu werden.

Der König erteilte eigentlich in den Angelegenheiten, über welche mit oder von seiner Regierung bereits verhandelt wurde, keine persönlichen Audienzen. Doch dem Einflusse Alexander von Humboldts hatte Curtius es zu verdanken, daß ihm nicht allein am 3. September eine Einladung zur königlichen Tafel in Sanssouci zu teil wurde, sondern daß auch der König ihm nach Tische eine besondere Unterhaltung gewährte. Als Curtius hierbei bemerkte, daß eine längere Isolation, wie Dänemark sie im Wege einer heimlichen und allmählichen Unterminierung gegen seine Vaterstadt zu beabsichtigen scheine, es Lübeck schließlich unmöglich machen würde, seine Bestimmung als Handelsstadt zu erfüllen, und wie die Stadt alsdann auch außer stande sein werde, ihren Bundespflichten zu genügen, mißbilligte der König das Verfahren der dänischen Regierung im höchsten Grade und erklärte sich mit den Äußerungen seiner Minister und Ratgeber hinsichtlich eines Antrages an den Bundestag durchaus einverstanden, wengleich er wegen des Erfolges eine spezielle Zusicherung nicht geben konnte.

Auf Alexander von Humboldts Rat und durch dessen Vermittlung richtete Curtius am 9. September noch ein Schreiben an den König, worin er ihm wiederholt seinen Dank aussprach, daß er die Wünsche, Bitten und Hoffnungen Lübeds habe vortragen dürfen, und empfahl unter Beifügung der mehrerwähnten Eisenbahnkarte seine Vaterstadt der königlichen Huld und Gnade.

Auch der Prinz von Preußen bewilligte Curtius die nachgesuchte Audienz. Der Prinz, dem es nicht unbekannt geblieben war, welche Schwierigkeiten schon die Erbauung einer Chaussee von Lübeck nach Hamburg bereitet hatte, bezeichnete das Verfahren Dänemarks als unbegreiflich, er betonte, daß die qu. Eisenbahnangelegenheit für Lübeck als Bundesstaat eine Existenzfrage sei und versprach ausdrücklich, sich der Sache zu erinnern und dieselbe beim Könige zu befürworten.

Der Prinz machte schließlich zu Curtius folgende Bemerkung:

„Denken Sie, ich bin vor 2 Jahren erst in Hamburg gewesen, nie in Lübeck; das hat mein Sohn vor mir voraus, ich weiß, es hat ihm dort sehr gut gefallen, und ich werde auch schon einmal hinkommen.“\*)

Damit schloß die wohlgelungene und folgenreiche Mission nach Berlin und Königswart, ihr Zweck war vollständig erreicht. Die Bedrängnis, in welcher sich die Stadt Lübeck durch die Maßnahmen Dänemarks befand, war dargelegt und zur Überzeugung gebracht; die Notwendigkeit, der Bundesstadt Hilfe zu leisten, war von beiden Regierungen anerkannt, die Zweckmäßigkeit des von dem Senat beabsichtigten Verfahrens ausgesprochen.

Am 12. September kehrte Curtius nach Lübeck zurück und hatte bereits am folgenden Tage Gelegenheit, im Senat seinen mündlichen Bericht zu erstatten und mit Entschiedenheit darauf hinzuweisen, daß es eine heilige Pflicht sei, so rasch als möglich die beschlossene und von den Großmächten Preußen und Oesterreich gutgeheißene Maßregel zur Tat werden zu

---

\*) Ernst Curtius war im Sommer 1845 mit seinem Zögling in Lübeck gewesen.

lassen; Eile sei um so mehr geboten, als die letzte Bundestagsſitzung nahe bevorstehe.

Nachdem die entsprechende Eingabe an die Bundesversammlung entworfen war, wurde am 19. September in curia beschloffen:

„daß Curtius unter Rücktritt seines Vaters von dem bisher innegehabten Posten als Bundestagsgesandter, mit einer besonderen Gesandtschafts-Vollmacht versehen, sich schleunigst nach Frankfurt begeben sollte,“

„um sowohl mit dem dort weilenden Bürgermeister Smidt wegen Übergabe und Unterstützung des Antrages, sowie über die weiter zu dem Ende vorzunehmenden Schritte die erforderliche Rücksprache zu nehmen.“

Smidt kannte die Eisenbahn-Angelegenheit Lübeck's ganz genau, er hatte dieselbe stets, wo und wie er konnte, auf das nachdrücklichste unterstützt, der Mission nach Berlin und Königswart war er mit lebhaftem Interesse gefolgt.

Curtius traf am 26. September in Frankfurt a. M. ein, dort tagte zu jener Zeit die erste Germanisten-Versammlung. Er schrieb begeistert über die Sitzung, in welcher Jacob Grimm den Vorschlag gemacht hatte, Lübeck zum nächsten Versammlungsort zu wählen, und wie dem Einwande, die alte Hansestadt sei zu entfernt u. s. w. Bürgermeister Smidt in fulminanter Rede entgegengetreten sei, in welcher er auf das alte Lübeck'sche Recht, auf die Lübeck'sche Geschichte, wie auch auf die eben jetzt zur Verhandlung stehende Eisenbahn-Angelegenheit hingewiesen, wie seinen Worten lauter Beifall gezollt und obiger Vorschlag durch Akklamation einstimmig angenommen worden sei.

Curtius mußte, da bereits am 1. Oktober die letzte Bundestagsſitzung ſein ſollte, jede Stunde und Gelegenheit benutzen, durch Wort und Schrift die wirkliche Not, wie auch die Berechtigung Lübeck's, die Hilfe des Bundes anzurufen und die Verpflichtung des Bundes, dieſelbe zu gewähren, zum Ausdruck zu bringen. Die vom Syndikus Elder verfaßte Eingabe bedurfte noch einer Überarbeitung, zu der Curtius durch beſonderen Senatsbeſchluß ermächtigt worden war.

Nach reiflicher Überlegung trug er die umfängliche Eingabe in der Sitzung vom 1. Oktober ſelbſt nicht vor, ſondern überließ dem ſtimmführenden Geſandten der Hanſeſtädte, dem „alten“ Smidt das Wort, der, wie bereits erwähnt, dem Inter-eſſe Lübeck's ein aufrichtig und eifrig ergebener Mann war.

Curtius berichtete über den Verlauf dieſer Sitzung nach Lübeck:

„Dem Vortrage wurde mit ſichtbarer Teilnahme und Aufmerkſamkeit gefolgt, und es entging mir nicht der Eindruck, den der Antrag teils im allgemeinen, teils in den auf einzelne Geſandtschaften berechneten Beziehungen hervorbrachte.“

„Baron von Pechlin (der dänische Geſandte) hatte ſich, um beſſer hören zu können, hinter Smidt geſtellt, mir zur Seite.“

„Die Frage Pechlins, ob die Beſchwerde gegen Dänemark oder gegen Holſtein gerichtet ſei, konnte meinerſeits dahin beantwortet werden, daß eine Beſchwerde überall nicht erhoben ſei, die Art der Behandlung müßte der Bundesverſammlung überlaſſen werden.“ —

Auf Vorſchlag des Präſidialgeſandten wurde denn auch die Verleſung der Eingabe zur Zeit als eine vertrauliche an-

gesehen und nur eine Registratur über den Hergang in das Protokoll aufgenommen, in der Erwartung, daß die An= gelegenheit bis zur Wiedereröffnung der Sitzungen auf eine freundnachbarliche Weise ihre Erledigung gefunden haben würde.

Curtius erklärte sich mit einer solchen Behandlung ein= verstanden, behielt sich aber ausdrücklich eventuelle Reprodu= zierung der Eingabe in der ersten Sitzung des kommenden Jahres vor. Die meisten Gesandten verließen sehr bald Frank= furt; Curtius setzte aber mit der ihm eigenen Umsicht und Gewandtheit die Unterhandlungen mit Pechlin fort, mußte sich aber schließlich davon überzeugen, daß eine günstige Wendung in der Sache Lübeck's vorläufig kaum zu er= warten war.

Nach Besuchen in Darmstadt und Karlsruhe, wo er auf die dort maßgebenden Persönlichkeiten im Interesse Lübeck's noch bestimmend einzuwirken bemüht gewesen war, reiste Curtius von Frankfurt ab; er nahm seinen Weg über Han= nover, wo er vom Könige empfangen wurde, der ihn wieder= holt versicherte, wie sehr er sich für die Eisenbahn=Angelegen= heit interessiere, und nach Kräften bemüht sein werde, Lübeck zu der langersehnten Bahn zu verhelfen.

Anfang November kehrte Curtius nach Lübeck zurück; die Eisenbahn=Angelegenheit war nun in ein Stadium getreten, daß es Sache des damaligen Lübeck'schen Vertreters in Kopen= hagen, Ministerresidenten Pauli, gewesen wäre, hierfür seinen ganzen Einfluß an maßgebender Stelle mit Energie und ohne Unterlaß geltend zu machen.

Leider erwies sich die Vertretung Lübeck's am dänischen Hofe auch in diesem Falle als mangelhaft und ungenügend.

Curtius, der sich hierüber wiederholentlich beklagt hatte, schrieb daher am 16. November 1846 an Syndikus Elber, der die Korrespondenz mit Pauli senatsseitig zu besorgen hatte, folgendes:

„von Pauli, der im Grunde mehr dänisch als deutsch gesinnt ist (er hatte eine Dänin zur Frau) und diese Gesinnung in seinen Berichten nur zu deutlich verrät, ist überhaupt wohl sehr wenig zur Förderung unserer Angelegenheit in deren jezigem Stadium zu erwarten. Ich fürchte, Ihre dringendsten Anforderungen werden bei Pauli wenig fruchten, und wir werden jetzt mehr als je zuvor die Mangelhaftigkeit der Wahrnehmung unserer Interessen durch ihn zu beklagen haben.“

Von Lübeckischer Seite geschah alles mögliche, um Dänemark nachgiebig und entgegenkommend zu stimmen; vor allem suchte man die Presse zu veranlassen, von der Veröffentlichung mißliebiger Artikel über Dänemarks Verhalten Lübeck gegenüber abzustehen.

Die Wiedereröffnung der Versammlungen des Bundestages stand für den 14. Januar 1847 bevor; die erhoffte „freundnachbarliche“ Verständigung war nicht erfolgt.

Curtius wurde daher vom Senat beauftragt, sich zu einer abermaligen Reise nach Frankfurt zu rüsten, gleichzeitig erhielt er die Weisung, über Berlin zu fahren, um mit den maßgebenden Persönlichkeiten daselbst wegen seiner ferneren Tätigkeit in Frankfurt Rücksprache zu nehmen.

Über Curtius' Aufnahme in Berlin, speziell bei Hofe, enthalten folgende Abschnitte aus einem Briefe seines Bruders Georg an seine Eltern eine anschauliche Darstellung. Es heißt dort:

„Theodor hatte schon den Prinzen (Friedrich Wilhelm) gesehen und mit Ernst eine längere Audienz bei der Prinzessin Augusta gehabt, deren Freundlichkeiten er nicht genug zu rühmen mußte. Den folgenden Mittag aßen wir drei Brüder bei dem jungen Prinzen — es war auch Geibel zugegen —, wir unterhielten uns sehr gut.“

„Was aber aller fürstlichen Güte gegen das Haus Curtius die Krone aufsetzte, war, daß die Prinzessin uns für den Abend zur Soiree einlud. Es war dort eine Gesellschaft von etwa 80 Personen versammelt. Die Prinzessin begrüßte Theodor gleich beim Eintreten auf das freundlichste; bald erschien auch Alexander von Humboldt, der sich erst mit Theodor und dann mit uns sehr angelegentlich unterhielt. Es dauerte nicht lange, da meldeten zwei Kammerherren die Ankunft der beiden Majestäten. Prinz und Prinzessin eilten hinaus, um sie draußen zu begrüßen.“

„Sobald der König in unsere Nähe kam, trat Humboldt auf ihn zu und machte ihn auf Theodor aufmerksam. Der König erinnerte sich seiner sogleich und sprach einige Worte über die Lübeckische Sache, die von dem lebhaftesten Interesse zeugten.“

„Als nach einiger Zeit die Majestäten wieder fortgehen wollten, führte die Prinzessin selbst die Königin auf Theodor zu. Die Prinzessin sprach mit uns noch wiederholt längere Zeit, sie war wirklich, wie Ernst sagte, wie eine Tante, die sich freut, ihre Neffen vollzählig um sich zu sehen.“

„Nach aufgehobener Tafel forderte die Prinzessin Theodor auf, bei seiner Rückreise sich wieder sehen zu lassen.“



Hier dürfte eine Bemerkung am Platze sein, welche die Prinzessin Augusta nach Curtius' erstem Besuch in Berlin dem Bruder Ernst gegenüber gemacht hatte.

„Ich habe kürzlich“ — sagte die hohe Frau — „keinen Mann kennen gelernt, der eine so ansprechende, gleich vom ersten Augenblick an gewinnende und Vertrauen einflößende Persönlichkeit besitzt, als Ihr Bruder, der Herr Senator.“

Diese Worte enthalten ein sehr wahres, richtiges Urteil, wie es auch zweifellos ist, daß Curtius' vornehme und liebenswürdige Persönlichkeit ihm bei seinen wiederholten diplomatischen Missionen sehr zu statten gekommen ist.

Mit seiner Aufnahme in Berlin konnte er um so zufriedener sein, als er auch bei den wiederholten Besprechungen mit Männern der Regierung die Überzeugung gewann, daß seine erneute Tätigkeit in Frankfurt von seiten der preußischen Regierung durchaus gutgeheißen wurde. Mit einem warmen Empfehlungsschreiben der Frau Prinzessin an den Grafen Dönhoff, damaligen preußischen Bundestagsgesandten, trat Curtius seine Weiterreise nach Frankfurt an.

Dort sollte er leider erfahren, daß die dänische Regierung keine Schritte zu gunsten der Eisenbahn-Angelegenheit bisher getan hatte, auch war der Gesandte von Pechlin ohne jegliche Instruktion.

Dagegen blieb die preußische Regierung nach wie vor bemüht, im Interesse der Lübeckischen Sache zu wirken; Curtius konnte in dieser Beziehung am 17. Januar nach Lübeck berichten:

„Preußen hat neuerdings nach Kopenhagen Vorstellungen gemacht, wie es zwei Sachen seien, auf welche zum Zwecke der Applanierung des Verhältnisses Dänemarks zu

Deutschland das größte Gewicht gelegt würde; vor allem sei es die schnelle Erledigung der Lübeckischen Eisenbahn-Angelegenheit.“

Andererseits wurde eine erneute Immediat-Eingabe des Senats an den König von Dänemark als durchaus notwendig erachtet, zumal, was auch von Curtius wiederholt betont worden war, der Inhalt der Eingabe aus dem Jahre 1845 zu der inzwischen veränderten Sachlage nicht mehr ganz paßte, unter besonderer Berücksichtigung der neuerdings aus Lauenburg zu gunsten des Bahnprojektes eingegangenen Petitionen der Ritter- und Landschaftsstände.

Dieses neue Senatsschreiben wurde Ende Januar 1847 durch Vermittelung des Ministerresidenten Pauli in Kopenhagen der dänischen Regierung zugestellt; Abschriften erhielten die dortigen Gesandten Osterreichs und Preußens, wie auch die hannöversche Regierung.

Unter solchen Umständen mußte von weiteren Schritten bei dem Bundestage selbstverständlich vor der Hand Abstand genommen werden, indes wurde Curtius' ferneres Verweilen in Frankfurt allgemein gebilligt. Vor allem war es Bürgermeister Smidt, der seinen „jüngeren Kollegen und Freund“ darin bestärkte, indem er ihm eines Tages schrieb:

„Sie müssen auf dem Posten sein, wenn Sie auch nichts beantragen; die Dänen müssen den Ernst sehen.“

Curtius' Lage war keine angenehme und leichte, doch wurde es allseitig anerkannt, wie er in gleich verführender, rücksichtsvoller und umsichtiger Weise aufzutreten verstand, so daß selbst Herr von Pechlin ihm freundlich entgegenkam und sich offen dahin aussprach, wie berechtigt der Wunsch Lübeck's sei.

Dem erneuten Schreiben des Senats schien eine günstigere Aufnahme in Kopenhagen zu teil werden zu sollen; dazu kam, daß die deutschen und außerdeutschen Regierungen sich nach wie vor für Lübeck's gute und gerechte Sache lebhaft interessierten. Es sei u. a. daran erinnert, daß Graf Nesselrode den russischen Gesandten in Kopenhagen, Baron Nicolay, direkt beauftragte, dem Könige von Dänemark dringend zu empfehlen, „die qu. Eisenbahn endlich abzumachen.“

Um so mehr mußte es befremden, als es bekannt wurde, daß von hamburgischer Seite, sozusagen in zwölfter Stunde, Schwierigkeiten gemacht wurden, indem man sich dort darüber beklagte, daß Lübeck nicht auf die direkte Bahn sein „nächstes Absehen“ gerichtet hatte. Dies Verhalten gewisser hamburgischer Kreise war um so unverständlicher, als es dort sehr wohl bekannt sein mußte, daß eine direkte Bahn zwischen den beiden Schwesterstädten in damaliger Zeit, zumal solange der Sundzoll bestand, ganz aussichtslos war.

Hören wir, wie Bürgermeister Smidt in einem offiziellen Schreiben an Syndikus Curtius hierzu sich geäußert hat:

„Der Antagonismus der Hamburger Börse gegen das Zustandekommen einer Lübeckischen Bahn nach Büchen, welcher bei dem Hamburgischen Senate wenigstens durch ein passives Benehmen in der Sache sich erkennen zu geben scheint, ist, aufs gelindeste gesagt, eine Verstockung gegen jede hanseatische Gesinnung.“

„Ich werde mich auch gegen Sieveking\*) dahin äußern, daß auch unser garnicht unbeträchtlicher Ostseehandel, besonders zur Versorgung von Hannover und ganz Westfalen mit Leinfaat, Teer 2c. durch die Lübeckische Bahn über

---

\*) Syndikus in Hamburg, † daselbst 1847.

Büchen nach Lüneburg den größten Eintrag erleiden werde. Man würde sich aber schämen über desfalliges Eintreten einer Kollision mit der Lübeckischen Bahnfrage irgend eine Klage laut werden zu lassen.“

Während Curtius' Verbleiben in Frankfurt anfänglich allgemein gutgeheißen wurde, mußten sich inzwischen Vorgänge abgespielt haben, welche vor allem den Minister Freiherrn von Canitz bestimmten, ihn in der zartesten Form darauf hinweisen zu lassen, daß bei der bekannten Empfindlichkeit und dem wiederholt gezeigten Mißtrauen Dänemarks seine Abreise im Interesse der Lübeckischen Sache vielleicht angezeigt und ratsam sein dürfte. Curtius glaubte diesem wohlgemeinten Rat, der auch von anderer Seite gebilligt wurde, um so mehr Gehör schenken zu sollen, als er der Meinung war, mit Recht bezweifeln zu müssen, ob die Majorität der Bundesversammlung in letzter Instanz mehr als eine befürwortende Empfehlung für Lübeck bei Dänemark zugehen würde.

Wie ganz anders heutzutage, wo nach dem Wiedererstehen und Erstarken des Deutschen Reiches nicht nur den allgemeinen Interessen, sondern auch berechtigten Sonder-Bestrebungen eine gleiche Förderung und Unterstützung zu teil wird.

Preußen, dem diese Erfolge in erster Linie zu verdanken sind, hat sich auch schon zu jener Zeit der Uneinigkeit und Zerfahrenheit der deutschen Verhältnisse vor anderen Staaten wesentlich ausgezeichnet; in Curtius' Bericht vom 10. Februar 1847 findet sich folgende beachtenswerte Stelle:

„Die deutschen Fürsten und Regierungen können sich ein Beispiel daran nehmen, wie auch mit Rücksicht auf Lübeck Preußen die allgemeinen deutschen Interessen voranstellt,

während, wenn es nur seine Sonder-Interessen verfolgen wollte, Stettin wohl dafür stimmen müßte und würde, daß die Wünsche Lübecks unerfüllt blieben.“

Mußte nicht die im Jahre 1900 stattgehabte Eröffnung des Elbe-*Trave*-Kanals bei jedem einsichtsvollen Lübecker ähnliche Gedanken wachrufen? War es nicht der Staat Preußen, der es als ein „nobile officium“ erkannte, der alten, vielgeprüften Hansestadt bei dem großen Werke des Kanalbaues Hilfe zu leisten, und war es nicht wiederum die preußische Stadt Stettin, die, wiewohl sie durch die neueröffnete Wasserstraße Einbuße erleiden wird, gegen das Kanalprojekt freilich Bedenken erhob, aber keinen Einspruch gegen dasselbe geltend gemacht hat? — im Gegenteil, der Abgeordnete von Stettin ist im preußischen Landtage für den Elbe-*Trave*-Kanal warm eingetreten.

Aus den vorhin angedeuteten Gründen verließ Curtius mit Genehmigung des Senats Frankfurt; die Vertreter der einzelnen Regierungen dagegen, in erster Linie Preußen, blieben unablässig bemüht, auf Dänemark weiter einzuwirken. Es mag noch erwähnt werden, daß die Lübeck-Büchener Bahn auch in strategischer Beziehung von dem damaligen preußischen Militär-Bevollmächtigten beim Bundestage, Oberst From, als nützlich erkannt und dringend befürwortet wurde.

Endlich schien man in Kopenhagen anderen Sinnes zu werden; dem Könige waren die ganzen Verhältnisse schließlich offenbar in einer Weise dargestellt worden, daß er sich veranlaßt sehen mußte, wegen der geplanten Bahn kommissarische Verhandlungen in Kopenhagen eintreten zu lassen. Derselbe Graf Reventlow, welcher anfänglich einer der größten Gegner Lübecks und der Lübeckischen Bahn-Projekte gewesen war,

hatte seinen oppositionellen Standpunkt mehr und mehr aufgegeben; das veröhnliche Schreiben vom 6. Mai 1847 an den Senat von Lübeck mit der bedingungsweisen Zusage Dänemarks war aus des Grafen Feder geflossen.

Für die in Kopenhagen stattfindenden Vertragsverhandlungen wurde lübeckischerseits Syndikus Dr. Elder bestimmt. Curtius war hierfür insofern nicht geeignet, als er wegen seiner Tätigkeit in Berlin und speziell am Bundestage bei der dänischen Regierung als persona ingrata galt.

Der dänische Unterhändler, Etatsrat Francke,\*) hat eine Privat-Aufzeichnung hinterlassen, die nachstehende bemerkenswerte Äußerung enthält:

„Es gehört zu meinen unangenehmsten Erinnerungen, daß ich wiederholt durch meine Stellung genötigt gewesen bin, Lübeck Schaden zuzufügen. Man hat viel gegen Lübeck verschuldet.“

Die beiderseitigen Vertreter einigten sich über die Bedingungen in verhältnismäßig kurzer Zeit; schon am 23. Juni 1847 wurde der Staatsvertrag über die Herstellung einer Eisenbahn von Lübeck nach Büchen unterzeichnet.

Ohne Frage haben manche sonstige bewährte Mitglieder des Senats — vor allem die beiden Syndici Dr. Elder und von der Hude — an dem Zustandekommen der viele Jahre vergeblich ersehnten und erstrebten Bahnverbindung von Lübeck nach Büchen tatkräftig mitgewirkt, doch dürfte es außer allem Zweifel sein, daß gerade Curtius' wohlgelungene und erfolgreiche Mission im August 1846, wie auch seine nachfolgende Tätigkeit in Frankfurt der Eisenbahn-Sache eine

---

\*) Später in Sachsen-Coburgische Dienste getreten.

günstige Wendung gegeben und zu dem schließlichen Gelingen der für Lübeck hochwichtigen Angelegenheit wesentlich beigetragen hat.

Diese erste diplomatische Mission sollte für Curtius aber auch insofern von nachhaltigem Werte sein, als ihm dadurch, wie er selbst sagt, Gelegenheit gegeben war, nicht allein „eine Menge unschätzbbarer Erfahrungen fürs ganze Leben einzusammeln, seine Menschenkenntnis zu bereichern und größeres Vertrauen zu sich selbst zu fassen“, sondern er vor allem das Glück gehabt hatte, abgesehen von der Anbahnung wertvoller Beziehungen zu hervorragenden und einflußreichen Männern damaliger Zeit, in ein näheres Verhältnis zum preußischen Königshause getreten zu sein, das bei Curtius' fernerm Wirken und Schaffen zum Wohle der Vaterstadt als unendlich segensreich sich erweisen sollte.

---

## Viertes Kapitel.

### Bundestagsgesandter (1848). — Rückkehr nach Lübeck. — Verfassungsreform.

Als Lübeck zu Ende des Jahres 1847 wiederum an der Reihe war, einen Gesandten zum Bundestage nach Frankfurt zu schicken, hatte man im Senat anfänglich den Beschluß gefaßt, von Curtius' Entsendung Abstand zu nehmen, zumal er selbst wenig Neigung hierzu verspürte und den ausdrücklichen Wunsch zu erkennen gegeben hatte, sich an den Vorarbeiten zur Verfassungsreform, die bereits in die Wege geleitet war, tatkräftig zu beteiligen. Sein Wunsch war um so berechtigter, als er nicht allein im Senat zu denjenigen gehörte, die eine Reform für durchaus notwendig hielten, sondern weil er auch schon vor seiner Wahl, wie bereits bemerkt, mit anderen gleichgesinnten Männern ein solches Ziel verfolgt hatte. Trotzdem wurde seine Abreise nach Frankfurt in curia beschloffen; er nahm seinen Weg über Bremen, um dem ihm befreundeten Ehepaar Smidt, welches am 1. Januar 1848 die goldene Hochzeit feierte, seine Glückwünsche persönlich zu überbringen.

Curtius ging einer schweren Zeit entgegen. Wenn auch im allgemeinen die Gesandten beim Bundestage über allzubviel



Unruhe und Arbeit nicht zu klagen hatten, erwähnt sei, wie sich hierzu der langjährige Vertreter Hamburgs, Senator Kirchenpauer, in seinem Tagebuch äußert:

„Man kann nicht im voraus sagen, daß der eine Monat mehr oder weniger wichtig sein wird, als der andere, sondern nur allenfalls ex post, daß sie allesamt sehr unwichtig waren,“ —

so gehörten die drei ersten Monate des Jahres 1848 ohne Zweifel zu den aufregendsten und arbeitreichsten, welche die Gesandten des ehemaligen Bundestages je durchgemacht haben.

Mit Recht konnte Curtius schon zu Beginn seiner Tätigkeit seinem Vater schreiben:

„Ich bin wahrlich zu einer so interessanten und wichtigen, die Bundesversammlung mehr oder minder nahe berührenden Zeit in die Stimmführung eingetreten, wie wenige meiner Vorgänger! Möchte es nur gelingen, in dem alten Schlendrian ein Loch zu machen, um zu erreichen, was die Zeit, was das Interesse Deutschlands gebieterisch fordert.“

„Es beginnen Kämpfe im Innern der Bundesversammlung — wo Kampf ist, da ist Leben —, nichts aber war bisher für die Bundesversammlung gefährlicher, als das tatlose Sichgehenlassen und die gegenseitige Konnivenz. Seit Deiner letzten hiesigen Anwesenheit hat sich manches geändert, und man braucht sich nicht zu scheuen, die Wahrheit zu sagen, wo es im Interesse des Ganzen die Pflicht ist, sie nicht zu verschweigen.“

Es würde zu weit führen, wollte man auf Curtius' gesandtschaftliche Tätigkeit des näheren eingehen; aus seinen

offiziellen Berichten an den Senat, wie nicht minder aus einer vertraulichen, sehr regelmäßig geführten Korrespondenz mit seinem Vater und Smidt geht hervor, wie eifrig und erfolgreich er sich an den Arbeiten des Bundestages beteiligt hat und wie sehr er seinerseits bemüht gewesen ist, wichtige und folgenreiche Prinzipienfragen — erwähnt sei vor allem das Preßgesetz und die damit verbundene Aufhebung der Zensur — tunlichst zu fördern und zu einem gedeihlichen Abschluß zu bringen.

Curtius' Tätigkeit in Frankfurt a. M. hat wiederholte Anerkennung gefunden. Smidt schreibt am 24. Januar 1848 an Syndikus Curtius:

„Dein Sohn rührt sich sehr tüchtig in Frankfurt; hier ist man vollkommen mit ihm zufrieden.“

Und in einem späteren Schreiben heißt es:

„Dein Sohn benimmt sich in Frankfurt sehr tüchtig; daß man ihn in die Kommission, welche den Art. 19 der Bundesakte wieder in Erwägung ziehen soll, gewählt hat, zeigt, daß man das auch in Frankfurt anerkennt.“

Senator Kirchenpauer bezeichnet in seinem bereits angezogenen Tagebuch Curtius' Stellung beim Bundestage während der „tollen“ Wochen als eine „wesentlich hervortretende“, und als letzterer auf seinen speziellen Wunsch aus Gründen, die noch kurze Erwähnung finden werden, als Gesandter sich abberufen ließ, hat der Hamburger Senat unterm 19. April 1848 in einem besonderen Senatsdekret nachstehendes zu erkennen gegeben:

„Die Unterzeichneten, für welche Herr Senator Curtius zum ersten Male in diesem Jahre unter den schwierigsten politischen Zeitumständen in Frankfurt mit ebensoviel Um-

sicht als energischer Festigkeit gewirkt hat, fühlen sich gedrungen, einem hohen Senate zu Lübeck ihre vollkommenste und dankerfüllte Anerkennung der Verdienste des Herrn Senator Curtius auszusprechen.“

Trotz dieser vielfachen Anerkennungen für seine Leistungen hat sich Curtius in Frankfurt während jener Monate im höchsten Grade unglücklich gefühlt. Abgesehen davon, daß seine Gesundheit durch die ständige Aufregung, in welche er vor allem im Monat März durch die täglich, ja stündlich sich überstürzenden Ereignisse und Schreckensnachrichten geraten mußte, stark gelitten hatte, durchschaute er mit klarem Blick die ganze Misere, in welcher sich unser deutsches Vaterland befand, nur zu sehr. Die von ihm nach Kräften vertretene Ansicht, daß eine vollständige Regeneration des ganzen Bundestages wünschenswert sei, brach sich mehr und mehr Bahn, man hoffte dadurch einen ähnlichen Effekt zu erzielen, wie in den monarchischen Staaten durch den Austritt des alten und den Eintritt eines neuen Ministeriums.

Wiederholt hatte Curtius seine Blicke auch voll banger Sorge nach Preußen, speziell nach Berlin gerichtet; „dort kann es nicht ruhig bleiben, wenn nicht bald bedeutende Konzeptionen kommen,“ schrieb er am 7. März nach Lübeck.

Wie richtig und objektiv er die preußischen Verhältnisse in damaliger Zeit zu beurteilen vermochte, dafür mag nachstehender Auszug aus einem Briefe des Unterstaatssekretärs im Auswärtigen Amte, von Thile, an Ernst Curtius vom 9. November 1889 beredtes Zeugnis ablegen. In demselben heißt es:

„Es war in den unseligen März- und April-Tagen 1848, als ich bei der preußischen Bundestagsgesandtschaft an-

gestellt und Ihr teurer Bruder von Lübeck in amtlicher Sendung nach Frankfurt kam.“

„Bei meinem Chef, dem Grafen Dönhoff, lernten wir uns kennen; die Tagesereignisse in den Hauptorten Europas, vor allem in Berlin, bildeten natürlich den Inhalt unserer Gespräche. Ich verhielt mich dabei anfänglich etwas zurückhaltend, da ich über die Erlebnisse der letzten Wochen, namentlich über die Berliner scandala, selbst von bis dahin besonnenen und für gute preußische Patrioten geltenden Leuten Urtheile vernommen hatte, die mich mit Trauer und Zorn erfüllt hatten. Ich hatte kein Recht, bei einem mir bisher unbekanntem Nicht-Preußen eine andere Auffassung zu erwarten. Aber wie bald ward ich bei Ihrem Bruder eines anderen belehrt! Die Wärme, mit der er meine Empfindungen über die neuesten Ereignisse theilte, ergriff mich auf das tiefste, und ich kann noch jetzt, nach so viel Jahren, nicht ohne Rührung daran zurückdenken, wie meine Auffassung, die ich bei so vielen meiner preußischen Landsleute vermessen mußte, in den warmen Worten eines Hanseaten widerklang.“

„Seit jenen Stunden habe ich Ihren teuren Bruder innig verehren und lieben gelernt. — Das Leben hat uns in späteren Zeiten nur selten und flüchtig wieder zusammengeführt, aber jener erste Eindruck ist mir geblieben und hat sich nur gesteigert und vertieft.“

Es mag hier auch noch das vernichtende Urtheil Erwähnung finden, welches Curtius über den Bundestag selbst zu jener Zeit gefällt hat. In einem Schreiben an seinen Vater sagt er:

„Die Bundesversammlung hängt nur noch an den Gräten zusammen, das Blut stockt, der Pulsschlag wird

immer schwächer und schwächer. Du kannst Dir denken, wie peinlich das Gefühl ist, dem von der öffentlichen Meinung gebrandmarkten Kreise anzugehören, mit gebundenen Händen, ohne helfen und retten zu können.“

Curtius glaubte unter solchen Umständen, wie es bereits die meisten Gesandten getan hatten, seine Abberufung beantragen zu sollen. Zur besonderen Genugtuung gereichte es ihm, daß der Lübeckische Senat „seinem Gesuche zu willfahren nach den damaligen Zeitverhältnissen für notwendig erachtete.“

Wenn er auch in späteren Jahren ungerne und mit einem gewissen Gefühl der Bitterkeit von jenen Monaten sprach, so hatte sein Aufenthalt in Frankfurt immerhin das Gute gehabt, daß er aus eigener Anschauung sich davon hatte überzeugen können, ein wie klägliches Schauspiel die damaligen Verhandlungen des Bundestages boten, und daß der ehemalige Deutsche Bund nicht berufen und im Stande sein konnte, dem Schonen des deutschen Volkes nach einem geeinten, kräftigen Vaterlande gerecht zu werden.

Bei Curtius' Rückkehr nach Lübeck war der von einer gemeinsamen Kommission ausgearbeitete Verfassungsentwurf, welcher den Beifall des Senats wie auch der Bürgerschaft — freilich mit einigen Abänderungen — gefunden hatte, bereits am 8. April 1848 vom Senat zum Staatsgrundgesetz erhoben worden.

Am 2. Juni versammelten sich Senat und Bürgerschaft im Audienzsaal und begaben sich von hier aus zum gemeinsamen Gottesdienst in die Marienkirche — die Bürgergarde bildete Spalier; hernach fand in der dazu hergerichteten Börse die erste Bürgerschaftssitzung statt.

Schneller als erwartet wurde, machte sich indes die Notwendigkeit der in Aussicht genommenen Verfassungsrevision geltend, indem die Überzeugung sich mehr und mehr Bahn brach, daß ein Unterschied zwischen Bürgern und Einwohnern nicht mehr bestehen dürfe, daß die Erwerbung des Bürgerrechts auch Nicht=Christen zu gestatten, daß überhaupt die Einführung des gleichen Wahlrechts unerläßlich sei. Es bedurfte noch vieler Kämpfe und Auseinandersetzungen, bis das Ergebnis aller dieser Beratungen und Wünsche in der Verfassungsurkunde vom 30. Dezember 1848 niedergelegt werden konnte.

Von besonderem Interesse war die Sitzung der Bürgerchaft vom 9. Oktober 1848 in der Reformierten Kirche, die wegen Eindringens einer tobenden Menge nicht wahlberechtigter Einwohner aufgehoben werden mußte.

In dieser Sitzung war Curtius als Vertreter des Senats erschienen und hatte bei Gelegenheit der Senatsproposition wegen Einführung des allgemeinen und gleichen Wahlrechts den Standpunkt des Senats in einer wirkungsvollen Rede dahin präzisiert: „Die Gerechtigkeit fordere die Ausglei chung und Beseitigung des bestehenden Mißverhältnisses, die Staatsklugheit gebiete, den Ruf der Zeit zu hören, zu rechter Zeit das Richtige zu ergreifen, und mit raschem, aber freien und wohlbewußten Entschlusse die Gefahren des Zögerns oder des allmählichen und unfreiwilligen Nachgebens aus dem Wege zu räumen.“

Curtius war im Laufe des Sommers 1848 schon zweimal bedeutend in die Öffentlichkeit getreten. Am 25. Juni handelte es sich um eine gewissermaßen militärische Feier auf dem „Brink“ vor dem Burgtore; es galt die

Fahne der Bürgergarde mit den Farben des Vaterlandes zu schmücken.

Bei dieser Gelegenheit hielt Curtius in seiner Eigenschaft als Konpräses der Bewaffnungsdeputation vor der Front der Bürgergarde, in der er selbst in früheren Jahren gedient und es bis zum Range eines Premier-Leutnants gebracht hatte, eine längere Ansprache.

Vier Wochen später, am 23. Juli, fand in Lübeck das erste Schützenfest statt, das im Jahre 1898 als sog. Allgemeines Scheibenschießen seine 50jährige Wiederkehr gefeiert hat. Die Senatoren Haltermann und Curtius zogen an der Spitze des Festzuges vom Markte aus nach dem Schützenhof vor dem Holstentore; beim Festmahl hielt Curtius den ersten offiziellen Toast, der selbstverständlich dem Vaterlande galt.

---

## Künftes Kapitel.

### Präses des lübeckischen Post- und Militär- Departements.

Im Laufe des Jahres 1849 wurde Curtius dem Senator Behrens in der behördlichen Stellung der „Stadtpost“ gegenüber zunächst beigeordnet, er übernahm aber sehr bald die Präsidialgeschäfte im Postdepartement, wie ihm auch das Präsidium des Militärdepartements in jener Zeit zufiel. In beiden Ressorts hat er sich außerordentlich bewährt und ist unablässig bemüht gewesen, beide Institute zu heben und zu verbessern.

Die Post-Verhältnisse Lübeck's waren zu der Zeit, als Curtius in dieselben eintrat, ganz eigentümliche. Von 1839 bis 1851 bestand eine Gemeinschaftlichkeit zwischen dem dänischen, mecklenburgischen, hamburgischen und lübeckischen Postwesen. Erst vom Jahre 1852 ab hat das lübeckische Postwesen eine von den fremden Postanstalten unabhängige, selbständige Stellung eingenommen, und von dieser Zeit datiert die Behörde des Postdepartements, dem Curtius als Präses bis zum Übergange des lübeckischen Postwesens in die Norddeutsche Bundesverwaltung (1. Januar 1868) vorgestanden hat.

Vordem leitete das rein Geschäftliche ein nur kaufmännisch gebildeter Postmeister. An die Stelle des am 22. Februar 1841 gestorbenen Postmeisters Daniel von Bippen



wurde auf Antrag der Postbehörde der Kaufmann Heinrich Stephan Horning gewählt, und bei dessen Tode, im Laufe des Jahres 1849, war es in erster Linie dem energischen Vorgehen von Curtius zu danken, der sich bereits eingehend mit einer Reform des Lübeckischen Postwesens befaßt hatte, daß die Stelle eines städtischen Postmeisters mit einem erfahrenen Fachmanne besetzt wurde.

Nach dem Stande des Postwesens in allen anderen Staaten mußte eine anderweitige Organisation des Lübeckischen Postwesens wünschenswert erscheinen, in welchem Sinne sich auch die beteiligten Verwaltungen, vor allem die Regierungen des Großherzogtums Mecklenburg-Schwerin und des Königreichs Dänemark auf Grund der bestehenden Verträge vom 6. Februar 1817 und vom 4. Juni 1723 auszusprechen Gelegenheit genommen hatten.

Da nun infolge eines Vertrages aus dem Jahre 1814 von seiten des Senats dem Schonensfahrer-Kollegium das Vorrrecht zugestanden war, aus seiner Mitte den Stadtpostmeister zu wählen, so mußte, nachdem beim Tode Hornings auf Curtius' Veranlassung und gewissermaßen Verantwortung die provisorische Leitung des Postwesens dem ältesten Postsekretär übertragen war, zunächst bei der Bürgerschaft ein Antrag wegen Aufhebung jenes Privilegs gestellt werden.

Zur Motivierung dieses Antrages wurde von Curtius vor allem darauf hingewiesen, daß der Geschäftskreis sich nach allen Seiten hin ausgedehnt, daß die Verhältnisse der Lübecker Post zu den auswärtigen Behörden immer verwickelter würden, daß dadurch die Schwierigkeiten zugenommen, diese Verhältnisse vollkommen zu erfassen und zu beherrschen. Es sei daher unerläßlich, einen theoretisch und praktisch gebil-

deten Beamten zu gewinnen, welcher nicht allein die fachmännische Leitung des Postwesens zu übernehmen habe, sondern dem auch als technischer Beirat des Postdepartements die Führung der offiziellen Korrespondenz und ev. die Vertretung Lübeck's bei Post-Verhandlungen mit fremden Staaten zu übertragen sei.

Dem Antrage wurde stattgegeben, die qu. Stelle wurde ausgeschrieben, und die Wahl fiel auf den vorzüglich empfohlenen Hauptpostsekretär Hermann Carl Leberecht Lingnau aus Neustrelitz, der bereits am 1. Juli 1851 seine Dienstfunktionen als „Stadtpostdirektor“ übernahm.

Durch die Gründung des deutsch-österreichischen Postvereins im April 1850, dem im Laufe desselben Jahres fast alle deutschen Postverwaltungen beigetreten waren, hatten die deutschen Postverhältnisse eine wesentliche Änderung erfahren.

„Für die Hansestädte,“ sagt Duckwitz\*) in seinen Denkwürdigkeiten, „hatte dieser Beitritt große Schwierigkeiten wegen der verwickelten und unklaren Postberechtigungen dritter Postverwaltungen in den Städten.“ In Lübeck lagen die Verhältnisse insofern etwas günstiger, als dort eine preussische Post nicht existierte. Trotzdem waren immerhin die Verhandlungen, welche Curtius und Lingnau im Herbst 1851 auf der ersten deutschen Postkonferenz zu Berlin im Interesse des Lübeckischen Postwesens zu führen hatten, verwickelt und schwierig genug. Nach vielen Mühen wurde es erreicht, daß Lübeck am 1. Januar 1852 mit seinem Postwesen dem deutsch-österreichischen Postverein beitreten konnte. Zuvor mußte aber vor allem eine Einigung mit den in Lübeck auf

\*) Bürgermeister in Bremen, † daselbst 1881.

Grund früherer Verträge berechtigten, nicht Lübeckischen Postverwaltungen, insonderheit der mecklenburgischen und Thurn und Taxisschen Verwaltung stattfinden. Dies erfolgte durch Sonder-Verträge, welche Curtius gleichfalls in Berlin zum Abschluß brachte.

Zu Anfang des Jahres 1852 begannen auch die Verhandlungen zwischen Dänemark und dem Freistaate Lübeck wegen Errichtung einer dänischen Postanstalt daselbst; auch die Erledigung dieser Angelegenheit wurde Curtius übertragen. In dem zwischen beiden Staaten am 23. Juni 1847 abgeschlossenen Vertrage über Herstellung einer Eisenbahn von Lübeck nach Büchen war nämlich für „die Dauer des Betriebes“ der Lübeck-Büchener Eisenbahn Dänemark das Recht eingeräumt, in der Stadt Lübeck auf einem „passenden bequem gelegenen Platze“ eine eigene Postanstalt für alle Posten nach und von den königlichen Landen einzurichten und zu halten. Einen Postmeister hatte Dänemark bereits in Lübeck; der städtische Postmeister war nämlich zugleich von der dänischen Regierung besonders in Eid und Pflicht genommen worden und fungierte hinsichtlich der nach dänischem Staatsgebiet gehenden Posten als dänischer Beamter. Aber der König wollte „ein ganz für sich bestehendes Postamt in einem eigenen durch ein Schild kenntlich bezeichneten Hause“ haben, und der darauf bezügliche Vertrag wurde vor dänischer Seite durch den außerordentlichen Gesandten Frh. Dircking von Holmfeldt und für Lübeck durch Curtius im einzelnen festgestellt und am 8. Mai 1852 abgeschlossen.

Die ganze Angelegenheit wurde den Unterhändlern beider Staaten dadurch wesentlich ersichert, daß durch den Vertrag auch gleichzeitig die zwischen beiden Regierungen be-

stehenden Postverträge und Konventionen, die zum Teil auf uralten Rezipien beruhten, einer Revision unterzogen werden mußten; die beiderseitigen postalischen Rechte und Beziehungen wurden den teilweise veränderten Verkehrsverhältnissen entsprechend abgegrenzt und festgestellt.

Am 1. Juli 1852 trat das dänische Ober-Postamt in Lübeck in Wirksamkeit.

An dieser Stelle soll eines wichtigen Ereignisses gedacht werden, welches nicht allein in engem Zusammenhange mit der weiteren Entwicklung der Lübeckischen Post- und Verkehrs-Verhältnisse überhaupt stand, sondern mit welchem auch Curtius' Name infolge jahrelanger Mühe und Arbeit auf das innigste verwachsen war. Gemeint ist die am 15. Oktober 1851 erfolgte Eröffnung der Lübeck-Büchener Eisenbahn.

Senior Lindenberg sagte in seiner damaligen Weihrede:

„Es ist ein Werk ungewöhnlicher Anstrengung und Ausdauer, denn trotz aller Hindernisse, die ihm Jahrzehnte hindurch entgegentraten, steht es nun doch vor unseren Augen, es ist ein Werk großer Hoffnungen, wir sehen im Geiste unsere alte Stadt sich verjüngen und neuen Wohlstand einkehren zu dem alten.“

Gleichen Gedanken gab auch Curtius Ausdruck in dem ersten offiziellen Toaste, den er in seiner Eigenschaft als Präsident des Eisenbahn-Ausschusses bei der Festfeier zu halten hatte.

Er sagte u. a.:

„Als wir die Hindernisse beseitigt sahen, die anfangs unübersteiglich schienen, da ist der Mut, die alte Kraft und Energie unserer hanseatischen Vorfahren neu in uns

ermacht. Wie jene einst die erste Wasserstraße auf deutschem Boden erbauten, so sollten wir nun endlich auch neben jener Straße den Schienenweg strecken, der mit dem Vaterlande je enger, desto inniger uns verbinden wird.“

Zweifellos war mit der lange ersehnten Eröffnung der Lübeck-Büchener Bahn der erste Schritt zu der Wiedergeburt Lübecks unternommen und nicht mit Unrecht erfolgte in damaliger Zeit von berufener Seite der Ausspruch:

„In dem Piffte der Lokomotiven hört das Haupt der alten Hanse den Ruf der Zukunft und schreitet so in das neue Stadium der Geschichte.“

Man könnte behaupten, daß dieses Ereignis von größerer Bedeutung war, als die im Jahre 1900 stattgehabte Eröffnung des Elbe-Trave-Kanals. Wenn auch einzelne kurz-sichtige Philister von dem neuen Schienenwege eher Nachteile als Vorteile für Lübeck erwarteten, so ist doch wohl nie ein Unternehmen mit größerer Einmütigkeit und mit mehr Vertrauen in Angriff genommen und zu Ende geführt worden, als die Bahn von Lübeck nach Büchen.

Unzweifelhaft stand hiermit, wie bereits bemerkt, eine weitere und kräftige Entwicklung der Post- und sonstigen Verkehrsverhältnisse im innigsten Zusammenhange, und es war als ein ganz besonderes Glück zu bezeichnen, daß nicht allein der Wandel in dem Betriebe und in der Leitung des Lübeckischen Postwesens bereits vollzogen, sondern daß auch der Anschluß an den deutsch-österreichischen Postverein, welcher Lübeck wesentliche Vorteile bringen sollte, in die Wege geleitet war.

In beiderlei Beziehung war Curtius mit rastlosem Eifer tätig gewesen, wie er auch alle weiteren Maßnahmen zur

Hebung und Verbesserung des Post-Verkehrs nach Kräften unterstützte und förderte.

Schon im Jahre 1854 hatte sich der Verkehr derartig gehoben, daß auf Curtius' Veranlassung das frühere Schonenfahrer-Haus („Schütting“) in der Mengstraße seitens des Staates für eine jährliche Rente von 2250 Mark Ct. von der Handelskammer, in Vertretung der Kaufmannschaft, als Posthaus erworben und entsprechend umgebaut wurde.

Eine neue Ära für Lübeck's Postwesen begann, die treffliche Ordnung und die stete Bedachtnahme auf das Interesse des Publikums fanden allgemeinste Anerkennung, die Post-Einnahmen stiegen beträchtlich.

„Welche Ehre wäre es für unsere Stadt,“ schrieben damals die Lübeckischen Blätter, „wenn man auf alle unsere Behörden mit solcher allgemeinen Befriedigung blicken könnte, wie auf unser Postwesen und unsere Postbeamten.“

Dieses Lob deckt sich mit den anerkennenden Äußerungen, welche der preußische Generalpostdirektor von Philippsborn im Laufe des Jahres 1866 bei Gelegenheit seines Besuches in Lübeck Curtius gegenüber hinsichtlich der Verwaltung des Lübeckischen Postwesens wiederholentlich gemacht hat.

Wenn nun auch freilich ein Hauptverdienst dem Postdirektor Lingnau, dem ausgezeichneten Beamten, wie ihn Curtius zu bezeichnen pflegte, zuerkannt werden muß, da dieser mit nie rastendem Eifer und richtigem Verständnis auf die Hebung und Verbesserung der Lübeckischen Posteinrichtungen hinarbeitete, so lag Curtius' Tätigkeit in bezug auf die Postverhältnisse mehr auf dem diplomatisch-staatsmännischen Gebiete. Seine Aufgabe bestand vor allem darin, bei den wiederholten Postkonferenzen, die in Berlin, Ham-

burg, Kopenhagen und an anderen Orten abgehalten wurden, die Lübeckischen Interessen, sei es persönlich oder im Wege der Korrespondenz, zu vertreten, zumal wenn es galt, für die Konservierung und Entwicklung der Seepostverbindungen Lübeck's einzutreten.

Curtius ließ sich hierbei von dem gewiß richtigen Gesichtspunkte leiten, daß die bestehenden Dampfschiffslinien, speziell nach Schweden und Dänemark, mit dem daran sich knüpfenden Post=Passagier= und Handelsverkehr Lübeck nicht allein erhalten würden, sondern tunlichste Ausdehnung erfahren müßten, da sie wiederum mittel= und unmittelbar für die Lübeckischen Eisenbahnen und die weitere Ausbildung des Lübeckischen Eisenbahnsystems von äußerster Wichtigkeit waren.

Auch nach dieser Richtung hin hat Curtius es sich nach wie vor angelegen sein lassen, ein Wächter und Förderer der wirtschaftlichen Interessen seiner Vaterstadt zu sein.

Mit demselben Eifer, mit gleichem Geschick und Verständnis, mit dem Curtius als langjähriger Präses des Postdepartements die postalischen Verhältnisse Lübeck's leitete, hat er als Militärherr volle 15 Jahre bis zum April 1864 den militärischen Angelegenheiten seiner Vaterstadt vorgestanden.

Nachdem er bereits der Bewaffnungsdeputation oder, wie es in früheren Jahren hieß, Bürger=Bewaffnung, einer Behörde, welcher die Leitung der Bürger= und Landwehr zufiel, beigeordnet gewesen war, übernahm er am 21. August 1849 in bewegter Zeit den Vorsitz des Militärdepartements, wonach ihm die Aufsicht nicht allein über die Auslosung und Musterung der Dienstpflchtigen, sondern über das Lübeckische Bundeskontingent im ganzen zustand.

Eine Menge segensreicher Einrichtungen und Reformen sind unter seinem Präsidium getroffen worden, vor allem hat er den Abschluß günstiger Verträge mit Oldenburg und den Schwesterstädten wegen Neuformation des Kontingents herbeigeführt. Wenn auch alles dies mehr oder weniger nur noch von historischer Bedeutung ist, so seien doch zur Charakterisierung von Curtius' Tätigkeit und unermüdlichem Wirken auch auf diesem Gebiete nachstehende Schilderungen gegeben.

Es ist zurückzugreifen auf die Zeit, wo Curtius' Vater „in militaribus“ tätig war. Im Jahre 1831 hatte dieser den Auftrag erhalten, wegen gemeinsamer Aufstellung und Formation der hanseatischen Bundeskontingente mit Deputierten der beiden Schwesterstädte in Hamburg zusammenzutreten. Der Abschluß und die Unterzeichnung der ersten oldenburgisch-hanseatischen Brigadekonvention, sowie des Separatvertrages der Hansestädte wegen deren gemeinschaftlicher Militärgestellung erfolgte erst im Jahre 1834, und diese Verträge waren noch maßgebend, als Curtius das Präsidium des Militär-Departements übernahm.

Wenn auch das Militär an sich schon, namentlich für die kleineren Staaten, von jeher unverhältnismäßig hohe Ausgaben erforderte, so sollte diese Last für Lübeck wie für alle übrigen deutschen Kleinstaaten eine noch drückendere werden, als im Jahre 1848 eine Erhöhung der Militärkräfte auf zwei Prozent der Bevölkerung für ganz Deutschland vom damaligen Reichsministerium befohlen war.

Curtius hatte bei Durchführung der dadurch erforderlichen gewordenen Reorganisation anfänglich viele Kämpfe mit einer gewissen Opposition aus der Bürgerschaft auszufechten,



bald aber „war eine völlige Versöhnung und ein einträchtiges Zusammengehen erwirkt“.

Es wurde gespart, wo und wie man konnte; trotzdem war es unmöglich, so billig zu wirtschaften, wie dies in größeren Staaten, zumal in dem „militärischen Musterstaate“ Preußen der Fall war.

Ein Anschluß an diese Großmacht in militärischer Beziehung wurde daher zu jener Zeit von mehreren Kleinstaaten ins Auge gefaßt, so auch von Hamburg, von Lübeck nicht.

Gingegen brach die Erkenntnis sich mehr und mehr Bahn, daß Lübecks Militärpolitik vor allem darauf gerichtet sein mußte, das gesamte lübeckische Kontingent zu einem selbstständigen Truppenkörper, einem Bataillon leichter Infanterie, zu vereinigen, dagegen von einer eigenen Kavallerie- und Artilleriegestellung befreit zu bleiben.

Die Aufhebung der sog. Zweifelderwirtschaft mit Bremen,\*) die sich namentlich nach erfolgter Erhöhung der Wehrkraft als unzweckmäßig erwies, wie auch die darauf folgende Bildung eines selbständigen aus vier Kompagnien bestehenden leichten Infanteriebataillons für Lübeck haben bei vorübergehend größeren Ausgaben schließlich eine wesentliche Reduzierung des Militärbudgets erzielt, zumal mühsame und langwierige Verhandlungen und Korrespondenzen auch zur endlichen Erwirkung der Befreiung Lübecks von der Kavalleriegestellung geführt hatten.

In Bezug auf die Artillerieverpflichtung Lübecks war durch Curtius ein günstiger Vertrag abgeschlossen worden, wonach das Großherzogtum Oldenburg gegen jährliche Zah-

---

\*) Ein Ausdruck, mit dem die gemeinsame Militärwirtschaft der beiden Schwesterstädte bezeichnet wurde.

lung einer bestimmten Summe die Gesteuerung der Artillerie übernahm.

Die neue Bataillonsformation hatte die Besetzung von verschiedenen Offizier- und Unteroffizierstellen notwendig gemacht, und hier war es wiederum der Staat Preußen gewesen, welcher den Gesuchen und Wünschen der Stadt Lübeck auf Überlassung der fehlenden Kräfte mit großer Bereitwilligkeit entsprochen hatte.

Curtius hatte auch in Militärangelegenheiten wiederholte Reisen nach Hamburg, Bremen und Oldenburg zu machen, zumal im Jahre 1861, als es sich um den Abschluß der neuen Brigadekonvention handelte.

Es ist bewundernswert, wie er auch rein technische Militärfragen zu behandeln verstand. Gelegentlich eines längeren Aufenthaltes in Oldenburg schreibt er von dort:

„Mehrere Male war ich in stiller Verzweiflung darüber, daß ich keinen Sachverständigen mitgebracht hatte; allein ich lernte während der Verhandlung vieles, und erlangte überhaupt ein Resultat, was meine kühnsten Hoffnungen übertraf.“

Es kam Curtius freilich sehr zu statten, daß er nicht allein mit dem damaligen Brigade-General von Fransecky befreundet, sondern vor allem, daß er am oldenburgischen Hofe persona gratissima war, der Großherzog hat Curtius bei seinen häufigen Besuchen in Oldenburg stets mit der größten Herzlichkeit empfangen und ihm wiederholte Beweise seines besondern Wohlwollens und Vertrauens gegeben.

Eine wesentliche Stütze hatte Curtius auch an dem Major, späteren Oberst Behrens, der trotz seines vorgerückten

Lebensalters nicht allein viele Jahre zum Segen des Gemeinwesens an der Spitze des Bataillons gestanden, sondern der auch, wie Curtius solches wiederholentlich anerkannt hat, ihm seine, die schwierigsten und wichtigsten Phasen der Entwicklung des Lübeckischen Militärwesens umfassende Präfidial-Wirksamkeit bedeutend erleichtert hat.

Curtius achtete und ehrte diesen ausgezeichneten Mann wo und wie er konnte und war auch den übrigen Offizieren des Kontingents ein wohlwollender Militärherr. Häufig und gern weilte er bei festlichen Gelegenheiten in der Mitte der Offizierkorps der Bürgergarde und des Kontingents, und suchte auch auf solche Weise das gute und kameradschaftliche Einvernehmen beider Korps zu heben und zu befestigen.

Erwähnt sei vor allem eine militärische Feier, welche am 18. Oktober 1863 auf dem Burgfelde stattfand, und bei welcher Gelegenheit Curtius vor der Front der Bürgergarde und des Kontingents folgende Worte gesprochen hat:

„An der vaterländischen Jubelfeier, welche Lübeck als ein Doppelfest heute begeht, mußten die Bataillone der Bürgergarde und des Kontingents um so gewisser sich beteiligen, als deren Ursprung in eben jene Zeit fällt, die der ruhmreichen Erhebung unseres Vaterlandes und dem Siege auf dem Leipziger Schlachtfelde unmittelbar folgte.“

„Zwar sind unter diesen beiden Korps nur noch einige wenige Veteranen, die an den Freiheitskämpfen vor 50 Jahren teilgenommen haben, und deren wir auch heute ehrend und dankend gedenken, allein der Ruhm und die Ehre der Väter ziert auch die Söhne. Was jene taten, werden auch diese wollen, und stets bereit sein zu tun,

wenn es wieder gelten sollte, das Schwert zu ziehen für das Vaterlandes heiligste Güter, für Freiheit und Selbständigkeit.“

„In Anlaß des heutigen Jubelfestes hat der Senat beschlossen, den Fahnen der beiden hier vereinten Korps, nach militärischem Brauche, Fahnenbänder zu verleihen, welche die Inschrift des heutigen Tages tragen zur erhebenden und mahnenden Erinnerung an die Bedeutung dieses Tages und dieser Feier.“

Gerade mit Rücksicht auf die heutige Zeit, wo das Interesse für die deutsche Flotte einen Höhepunkt erreicht hat, wie nie zuvor, darf noch eines Herbsttages aus dem Jahre 1861 gedacht werden, an welchem preußische Kanonenboote dem Lübecker Hafen zum ersten Male einen Besuch abgibt.

Wenn auch von seiten der Bevölkerung trotz angestrebter Bemühungen einer großen Menge von Nationalvereins-Mitgliedern den Gästen Lübeck's ein jubelnder Empfang nicht bereitet wurde, so hatte doch der Senat zu Ehren der preußischen Marineoffiziere ein festliches Mahl veranstaltet, bei welcher Gelegenheit Curtius sie mit folgender bemerkenswerten gewissermaßen prophetischen Ansprache begrüßte:

„Die Blicke, die Hoffnungen aller guten Patrioten im deutschen Vaterlande sind mehr als je auf Preußen gerichtet und auf die Wehrhaftmachung Deutschlands zur See, womit dort ein heilverkündender Anfang gemacht ist.“

„Die Hansestädte sind neuerdings oft genannt worden in Beziehung auf die Bestrebungen für Begründung einer deutschen Flotte unter Preußens Führung, und gewiß ist nirgends im Vaterlande mehr Verständnis für die

Bedeutung und Berechtigung jener Bestrebungen, nirgends mehr Gefinnung für die Ehrensache einer deutschen Marine, als in jenen Städten.“

„Unser Lübeck steht darin nicht zurück. Die alten Zeiten, da es seine Kriegsschiffe ausfandte zum Schutze deutschen Handels und zur Vertretung deutscher Interessen, sind freilich längst dahin; in die Stelle damaliger Leistungen sind andere getreten, aber der gute, alte Sinn für Wehrhaftigkeit, auch zur See, haftet noch heute in Lübeck's Bürgern.“

„Mit freudigem Hochgeföhle begrüßen wir in einem Teile der preußischen Seemacht wieder die ersten deutschen Kriegsschiffe in unserem Hafen und herzlich heißen wir deren kundige Führer willkommen in unserer Mitte.“

„Die Erreichung des großen Zieles der Wehrhaftigkeit Deutschlands zur See ist wesentlich bedingt durch das Gedeihen und das Wachstum der preußischen Seemacht.“

Mit dieser gastlichen Aufnahme der preußischen Seeoffiziere hat der Senat, was jedenfalls auch in den Intentionen von Curtius gelegen hatte, gleichzeitig für die in demselben Jahre an Lübeck bereitwilligst gelieferten Zündnadelgewehre und die dazu gehörige Munition seinen Dank bekunden wollen.

Der hierauf bezügliche Vertrag mit Preußen war am 9. Februar 1861 abgeschlossen worden, und als Curtius in seiner Eigenschaft als Präses des Militär-Departements kurz vor seinem Rücktritt am 6. Februar 1864 das preußische Kriegsministerium um Umtausch des M. 41 gegen M. 62 bat, „da die Gewehre M. 41 für die Leute des leichten Infanterie-Bataillons zu schwer waren“, wurde auch diesem Gesuche be-

reitwilligst entsprochen und zwar mit dem ausdrücklichen  
Zusatz:

„in dankbarer Würdigung der den königlich preussischen  
Truppen während des Krieges mit Dänemark in Lübeck  
zu teil gewordenen bereitwilligen und vorsorglichen Auf-  
nahme.“

Man sieht, wie Curtius schon von jeher auch in seiner  
Eigenschaft als Lübeckischer Militärherr wiederholt bemüht  
gewesen ist, zu dem mächtigen Staate Preußen gute Bezie-  
hungen zu hegen und zu pflegen.

---

## Sechstes Kapitel.

### **Sund- und Transitoll-Verhandlungen; Handels- Krisis (1857).**

Curtius' vornehmstes Bestreben war von jeher, seiner Vaterstadt zu nützen, und wie sehr ihm das Gemeinwohl am Herzen lag, beweist, daß er im Jahre 1856, wo er mehr denn je mit den wichtigsten und schwierigsten Staatsgeschäften belastet war, noch Zeit gefunden hat, eine umfassende und nach dem Urtheil von Sachverständigen sehr gediegene im Separat-Abdruck erschienene Schrift „Hinke und Wünsche für die Erklärung und Bekämpfung der Cholera-Epidemien in Lübeck“ zu verfassen.

Nachdem die Stadt im Jahre 1832 zum ersten Male von der Cholera heimgesucht war, hatte sich diese verhängnisvolle Krankheit seit 1848, in welchem Jahre sie wieder in größerer Ausdehnung aufgetreten war, fast alljährlich, bald mehr, bald minder heftig gezeigt.

Bei der anscheinend gänzlichen Untätigkeit des Ärztlichen Vereins und der Medizinal-Behörde, sowie bei dem Mangel einer medizinischen Statistik hatte es sich Curtius angelegen sein lassen, zunächst diese Übelstände in seiner

Schrift zur Sprache zu bringen und alsdann die Gründe der Krankheitserfcheinung zu erforschen, um so mehr, als im Jahre 1856 die Epidemie wieder in höherem Grade in Lübeck aufgetreten war, während in der Umgegend nur hie und da vereinzelte Fälle vorgekommen waren.

Curtius als Laie konnte und wollte die Sache selbst nicht erschöpfen, seine Absicht war nur die, anzuregen und Bahn zu brechen für die Prüfung und Erörterung einer der wichtigsten vaterstädtischen Angelegenheiten, und diese seine Absicht ist ihm völlig gelungen, insofern ihm einige Zeit später aus Ärzte-Kreisen die Mitteilung zuging, daß eine Kommission zur Bearbeitung der Cholera-Frage zusammengetreten sei.

Die Staatsgeschäfte, welche Curtius zu jener Zeit aufs äußerste in Anspruch nahmen, betrafen einerseits die Beteiligung Lübecks bei der Ablösung des Sundzolls, andererseits die Abschaffung oder mindestens erhebliche Ermäßigung des Transitzolls.

Ohne näheres Eingehen auf das rein Historische, wozu um so weniger Grund vorhanden ist, als sich nicht einmal das Jahr genau angeben läßt, seitdem der Sundzoll erhoben wurde, sei nur kurz erwähnt, daß, während einzelne Staaten, u. a. England und Schweden, durch Abschluß bestimmter Verträge die Berechtigung Dänemarks, den qu. Zoll zu erheben, tatsächlich anerkannt hatten, die Vereinigten Staaten 1855 die erste Veranlassung zu den Verhandlungen über Aufhebung und Ablösung des Sundzolls gegeben haben; die amerikanische Regierung erklärte rundweg, daß sie nur noch bis zum April 1856 Sundzoll bezahlen würde, nachher nicht mehr.



Dieser Schritt Amerikas hatte die dänische Regierung bestimmt, im Oktober 1855 an ihre sämtlichen Gesandten im Auslande Aufträge ergehen zu lassen, den Regierungen, bei denen sie beglaubigt waren, von der Sachlage Kenntnis zu geben und ihnen die bereits ausgearbeiteten Vorschläge für eine Ablösung des Sundzolls zur Prüfung vorzulegen. Gleichzeitig ließ die dänische Regierung Einladungen zu Konferenzen an die beteiligten Mächte ergehen.

Die Hansestädte, denen durch Frh. von Dircking-Holmfeld jene Absicht der dänischen Regierung bekannt gegeben war, hatten zu der Zeit, was allgemein bedauert wurde, keine ständige Gesandtschaft in Kopenhagen\*); es wurde daher sowohl von Hamburg, wie auch von Bremen der Wunsch ausgesprochen, daß Curtius als Spezial-Gesandter dorthin geschickt werde, um die Vertretung der drei Hansestädte bei der Sundzoll-Frage zu übernehmen.

Zweifellos stand Lübecks Interesse hierbei im Vordergrund, da die Zahl der Lübeckischen Schiffe, welche den Sund passierten, eine verhältnismäßig sehr beträchtliche war, während Hamburg damals an der Ostseeschiffahrt nur geringen Anteil hatte. Der Lübeckische Senat entsprach daher dem Wunsche der Schwesterstädte um so bereitwilliger und erwählte seinerseits Curtius zum Bevollmächtigten für die bevorstehenden Verhandlungen in Kopenhagen.

Der Sundzoll war, trotz seiner allgemeinen Nachteile, für Lübeck insofern vorteilhaft, als im Herbst bei stürmischer Witterung viele Kaufleute, um dem Zoll zu entgehen und vor

---

\*) Ministerresident Pauli hatte nach dem Ausbruche des ersten Schleswig-Holsteinischen Krieges 1848 seine Entlassung genommen; ein Nachfolger war seitdem nicht ernannt.

allem die höhere Affekuranzprämie zu sparen, für die zwischen Ost und West und umgekehrt transitierenden Waren häufig und gern den Weg über Hamburg und Lübeck wählten; wenigstens so lange, als diese Straße die ihr zufolge kaiserlicher Privilegien, wie durch besondere Verträge von altersher zugesicherte Zollfreiheit besaß.

Im Jahre 1839 trat leider auch hierin ein unerwarteter Wandel ein, indem die dänische Regierung diese Straße mit einem Transit Zoll belegte, der in manchen Fällen dem Werte der Waren gleichkam. Lübeck und Hamburg erhoben gegen diese widerrechtliche Bedrückung ihres Verkehrs sofort Klage beim deutschen Bunde; bevor aber eine in Frankfurt niedergesetzte Vergleichskommission in Funktion getreten war, hatten die Städte gegen gewisse anderweitige Zugeständnisse im Jahre 1840 mit Dänemark eine Vereinbarung dahin getroffen, daß der Transit Zoll in Holstein für die nächsten 28 Jahre, bis zum 1. Januar 1868, anerkannt wurde, welche Bestimmung in dem Verträge wegen der Lübeck-Büchener Bahn im Jahre 1847 auch auf Lauenburg ausgedehnt wurde.

Hierzu hatten sich die Städte in erster Linie wohl deshalb bereit finden lassen, weil in jenem Verträge dänischerseits eine Zusicherung erteilt war, welche eine baldige Ermäßigung des lästigen Transit Zolles und zwar noch während der Dauer des Vertrages in Aussicht stellte.

Dieser Zusage mußte um so größeres Gewicht beigelegt werden, als von den dänischen Vertrags-Unterhändlern die Wahrscheinlichkeit, ja die Notwendigkeit einer baldigen Ermäßigung mündlich und schriftlich anerkannt worden war; trotz alledem waren inzwischen volle sechzehn Jahre verfloßen, ohne daß die verheißene Ermäßigung eingetreten war.

Hamburg, welches vorwiegend transatlantischen Handel trieb, drückte dieser Zoll weit weniger als Lübeck, dessen Aufgabe von jeher im wesentlichen darin bestanden hatte, den Handelsverkehr mit den nordischen Ländern zu vermitteln.

Lübeck mußte daher vor allem darauf bedacht sein, eine Ermäßigung des Transitzolles zu erlangen, und war der Gedanke von Curtius, diese Angelegenheit in die Verhandlung über Ablösung des Sundzolles mit hineinzuziehen, ein überaus glücklicher und fand allseitige Anerkennung.

Wie er in einer Denkschrift, die vielfache Verbreitung gefunden, in lichtvoller Darstellung auseinandergesetzt hatte, daß Transitvoll in unmittelbarer Beziehung zu dem Sundvoll stehe, da ersterer als ein Wehrvoll für letzteren betrachtet werden müßte, so hat auch Preußen auf dem Kopenhagener Kongreß seinen Protest gegen den holsteinisch-lauenburgischen Transitvoll als den „Appendix des Sundzolles“ laut werden lassen.

Zu Curtius' Entsendung als Vertreter der drei Hansestädte sollte es aber gar nicht kommen; er selbst hatte von Anfang an gerade diese Gelegenheit als eine durchaus günstige und passende bezeichnet, eine ständige hanseatische Gesandtschaft in Kopenhagen wieder einzurichten.

In Hamburg und besonders in Bremen zeigte man sich hiermit um so mehr einverstanden, als Lübeck auch in der Lage war, in der Person des Advokaten Dr. Friedrich Krüger, auf den Curtius in erster Linie aufmerksam gemacht hatte, einen geeigneten Vertreter in Vorschlag bringen zu können.

Curtius und Krüger standen schon seit vielen Jahren nicht allein in freundschaftlichen Beziehungen zu einander, sondern hatten auch in vaterstädtischen Angelegenheiten,

speziell in Sachen der Lübeck-Büchener Bahn, eine gemeinsame nutzbringende Tätigkeit entwickelt.

Krügers Ernennung zum hanseatischen Gesandten erfolgte sehr bald; schon im Mai 1856 siedelte er nach Kopenhagen über, und während er sich dort ganz der Sundzollfrage widmete, wendete Curtius daheim seine Tätigkeit mit Eifer und Interesse dem Transitzoll zu.

War auch Krüger mit den in Frage kommenden Verhältnissen durchaus vertraut, so wurde ihm seine Arbeit doch dadurch wesentlich erleichtert, daß Curtius, welcher mit Hamburg und Bremen, insonderheit mit den Vertretern der Hansestädte im Auslande, Kumpf in Paris und Dr. Rücker in London, eine sehr lebhaft Korrespondenz unterhielt, es sich angelegen sein ließ, Krüger in jeder Beziehung unterrichtet zu halten, so daß dieser einmal die Äußerung getan hat, er befinde sich dadurch „in einer von allen seinen Kollegen beneideten Lage“.

Im Anschluß daran mag auch eine interessante Bemerkung hier vorweg Erwähnung finden, welche in einem Krügerschen Schreiben an Curtius aus Kopenhagen vom 10. Dezember 1863 enthalten ist.

Sie lautet:

„Balan\*) steht mit Bismarck sehr schlecht und wird absichtlich nicht au fait gehalten, weil er Bismarcks Ideen durchkreuzt und dadurch ihm unbequem wird. Was Brenner\*\*) betrifft, so werden die Österreicher überhaupt von ihrer Regierung schlecht und spät unterrichtet. Was Sie mir senden, ist daher stets das Neueste und namentlich

---

\*) Preussischer Gesandter in Kopenhagen.

\*\*) Osterreichischer Gesandter ebendasselbst.

wegen der Berliner Nachrichten für Balan von größtem Interesse; ich bitte Sie inständigst, in Ihren Mittheilungen fortzufahren.“

Da für den telegraphischen Verkehr mit Krüger eine Chiffrenschrift sich als notwendig herausstellte, hatte sich Curtius auch der Mühe unterzogen, eine solche auszuarbeiten, die noch in späteren Jahren vielfache Benutzung gefunden hat.

Die Sundzollverhandlungen spielten sich langsam, doch in den gegebenen Bahnen ab; es mußte eine Ablösung erfolgen, da der Druck auf die dänische Regierung ein zu mächtiger war, und die Lage für Dänemark insofern eine kritische zu werden drohte, sobald es einem der größeren Staaten Europas einfallen würde, dem Beispiele der Vereinigten Staaten zu folgen. Weit verwickelter lagen die Verhältnisse hinsichtlich des Transitzolles.

Eine völlige Beseitigung konnte Lübeck kaum verlangen, da die Stadt selbst auf der Berlin-Hamburger Eisenbahn, soweit beiderstädtisches Gebiet berührt wurde, einen wenn auch nur geringen Transitoll erhob. Dagegen war es zweifellos und wurde allseitig anerkannt, daß Lübeck eine Ermäßigung des holsteinisch-lauenburgischen Transitzolles zu fordern berufen und berechtigt war, theils weil die Erhaltung des Transithandels mit dem ostseeischen Norden für die Stadt eine Lebensfrage war, theils weil diese für die Verbesserung des uralten, über Lübeck führenden Handelsweges u. a. durch den Bau der Lübeck-Büchener Bahn aus Staatsmitteln die größten Opfer gebracht hatte.

In allen diesen Beziehungen fand Curtius, als Unterhändler Lübecks bei den meisten Regierungen, so bei Preußen, Hannover, Oldenburg, Mecklenburg und Bremen, richtiges

Verständnis und die nötige Unterstützung; weniger in Hamburg, wo man sich erst allmählich dazu bequeme, die Notwendigkeit energischen Einschreitens einzusehen. Syndikus Merck schloß einen Brief an Curtius mit den Worten:

„ich hoffe, Sie sind jetzt mit mir zufrieden.“

Es würde zu weit führen, wollte man die einzelnen Phasen, welche die Verhandlungen durchlaufen haben, eingehend besprechen; es mag genügen, hervorzuheben, daß vor allem das harmonische und tatkräftige Zusammenarbeiten von Curtius und Krüger, ihre rastlos aufgewandte Mühe und ihre sorgsame Benützung aller Umstände zur schließlichen Überwindung der Schwierigkeiten, insonderheit bei Herabsetzung des Transitzolls, bis auf einen Punkt, von dem noch späterhin die Rede sein wird, geführt haben.

Als die Bürgerschaft am 27. März 1857 ihre Zustimmung zur Ratifikation des Sundzollvertrages erteilte, ehrte sie auf Antrag ihres damaligen Wortführers Dr. Theodor Behn\*) Curtius und Krüger für ihre verdienstliche und erfolgreiche Wirksamkeit durch Erheben von den Sitzen.

Nach Inhalt des Sundzollvertrages hatte Dänemark auch die Verpflichtung übernommen, auf sämtlichen Straßen und Kanälen, welche die Nordsee und Elbe mit der Ostsee verbinden, den Transitzoll zu ermäßigen. Eine Ordnung und Regelung der Zollverhältnisse auf der Stecknis war nicht zu erreichen gewesen, weder in dem Hauptvertrage, noch in der zwischen Dänemark und Lübeck abgeschlossenen Separat-Konvention.

Was Dänemark im Schilde führte, sollte sich bald zeigen,

---

\*) Der spätere Senator und Bürgermeister Lübeck's.

denn schon vom 1. April 1857 ab wurde im Widerspruch mit den sonstigen Vertragsbestimmungen auf der Steckniz ein höherer Transitvoll erhoben. Hierüber geriet man in Lübeck in große Verstimmung und Erbitterung; Senat und Bürgerschaft waren sich darüber einig, daß eine Beschwerde beim Bundestage unter bewandten Umständen freilich Erfolg haben müßte, aber man schreckte vor den voraussichtlich jahrelangen Verhandlungen zurück. Es galt daher ein Auskunftsmitglied zu erfinden, wodurch die obschwebende Angelegenheit in einer beiden Theilen erwünschten Weise ihre Erledigung finden konnte; ein solches bot sich in einer direkten Bahn von Lübeck nach Hamburg. Wiederum waren es Curtius und Krüger, welche diesen Gedanken zuerst faßten und ihn gemeinsam verarbeiteten.

Vor weiterem Eingehen auf diese Angelegenheit mag eine Episode aus Curtius' staatsmännischer Thätigkeit zu Ende des Jahres 1857 noch eine kurze Besprechung finden, wenn auch seine fraglichen Bemühungen — zweifellos ohne seine Schuld — nicht den Erfolg hatten, den man in Lübeck allseitig und lebhaft erhofft hatte.

In den ernstern, trüben Tagen der großen Handels-Krisis wurden am 7. Dezember 1857

„Curtius und der Kaufmann Joh. Chr. Fehling senatsseitig bevollmächtigt, eine Anleihe zum Betrage von 1 Million Thl. Ct. zu negotiieren und unter Vorbehalt der Genehmigung einen Vertrag darüber abzuschließen, mit dem Auftrage, zu solchem Zwecke sobald als thunlich nach Berlin sich zu begeben.“

Durch Rat- und Bürgerschluß vom 4. Dezember 1857 war bereits die zeitweilige Aufhebung der Wirksamkeit des

Art. 29 der allgemeinen deutschen Wechselordnung im Lübeckischen Freistaate bis auf weiteres verfügt worden, eine Maßregel, durch welche die Indossanten von der Pflicht, ohne Verzug Regreß zu leisten, liberiert worden waren.

Ob der Staat Lübeck dazu das Recht besaß, ist viel umstritten worden, ebenso, ob er wohl daran tat trotz des zustimmenden Gutachtens seiner Handelskammer.

Curtius hat jedenfalls dieses Vorgehen gemißbilligt, wie er auch an der Beschlußfassung vom 4. Dezember persönlich nicht teilgenommen hat, da er zu jener Zeit bereits in Hamburg weilte, um dort zu gunsten seiner Vaterstadt zu wirken.

Die Auffassung, welche Curtius in dieser Angelegenheit vertrat, und die wiederum von seinem feinen staatsmännischen Verständnis und Takt Zeugnis ablegte, sollte sich als die richtige erweisen.

Wenn schon in Hamburg, wie Curtius von dort am 5. Dezember berichtete, die Aufhebung des Art. 29 als ein unwürdiges Palliativmittel bezeichnet worden war, so wurde den Lübeckischen Unterhändlern in Berlin ihre Tätigkeit infolge dieser Maßregel, die in dortigen Regierungskreisen sehr verstimmt hatte, wesentlich erschwert.

Nach „unäglicher Mühe und qualvollen Tagen“ und trotz der bereitwilligsten Unterstützung auch von höchster Stelle war es Curtius schließlich nur gelungen, daß Lübeck von der preußischen Regierung oder richtiger von der Seehandlung in Berlin eine Anleihe in Höhe von 250000 Thl. preuß. Ct. unter sonst sehr annehmbaren Bedingungen, aber in der Voraussetzung, daß die Suspension des Art. 29 wieder aufgehoben würde, angeboten wurde.



Curtius, der vergeblich nach Motiven suchte, weshalb die Aufhebung der nur bis auf weiteres verfügten Suspension nicht sofort ausgesprochen werden könnte, wurde auch durch nachstehende eigenhändige Erklärung des Bürgermeisters Torkuhl:

„daß der Senat es mit seiner ganzen Stellung, namentlich auch zu dem Kaufmannsstande, unvereinbar hielte, bei der Bürgerschaft zu beantragen, daß ein Gesetz wenige Tage nach seiner Publikation wieder aufgehoben werde“

eines Besseren nicht belehrt. Im Gegenteil, er sah sich, zumal bei solcher Sachlage die Anleihe in Berlin nicht perfekt geworden und die Gefahr politischer Komplikationen und bedenklicher Reklamationen im drohenden Anzuge war, bald nach seiner Rückkehr unter eingehendster Motivierung zu nachfolgendem schriftlichen Antrage veranlaßt:

„es möge der Senat auf die Zurücknahme der betr. Verordnung vom 4. Dezember 57 schon jetzt Bedacht nehmen und das hierzu Erforderliche unverzüglich einleiten.“

Wie staatsmännisch richtig Curtius' Ansicht und Vorgehen in dieser Sache war, beweist u. a. die Tatsache, daß der lübeckische Senat bereits im Januar 1858 von verschiedenen Bundesstaaten, so von Preußen, wenn auch in der zartesten Form wegen jener Verordnung interpelliert wurde. Curtius war zum Glück in der Lage — zweifellos die Folge seines dringlichen Antrages —, den Vertretern der betreffenden Regierungen in sehr geschickter und beruhigender Weise mitteilen zu können, daß der Art. 29 der allgemeinen deutschen Wechselordnung mit dem 1. März 1858 im lübeckischen Freistaate wieder in Wirksamkeit treten werde.

An diese Mission schloß sich ein sehr freundlicher Schriftwechsel mit dem Prinzen Friedrich Wilhelm von Preußen, dem Curtius nicht genug danken konnte, für die wiederholt betätigte wohlwollende Gefinnung und stete Hilfsbereitschaft in seiner überaus schwierigen und peinlichen Lage.

---

## Siebentes Kapitel.

### Die direkte Bahn Lübeck-Hamburg.

Während Curtius, als es sich um den Bau der Lübeck-Büchener Bahn handelte, als Mitglied des Senats erst in den Gang der Verhandlungen eingetreten war, nachdem schon manche Vorgänge sich abgespielt hatten, so hat er für die Erbauung der direkten Bahn Lübeck-Hamburg von Anfang an tatkräftig und unermüdet gewirkt und diesem überaus notwendigen und wichtigen Unternehmen während einer langen Reihe von Jahren seine besten Kräfte geopfert.

Noch im Laufe der Sund- und Transitzoll-Verhandlungen, im Monat November 1856, richtete Curtius ein längeres vertrauliches Schreiben an Krüger nach Kopenhagen, worin er ausführte, daß das belgische Eisenbahnprojekt, Antwerpen-Travemünde, welches für die kommerzielle Bedeutung und den Verkehr Lübecks von immensem Vorteile sein würde, die Frage wieder sehr lebhaft aufgebracht habe, wie Lübeck zu prozedieren habe, um gegen die unberechenbaren Folgen einer direkten Hamburg-Lübecker Konkurrenzbahn sich zu sichern. Es ließe sich nicht verkennen, von welcher ungeheuren Bedeutung es für Lübeck sein würde, den Bau und Betrieb einer solchen Bahn selbst in die Hand zu nehmen, „sei es mittelst Übernahme desselben von seiten

der Lübeck-Büchener Gesellschaft, sei es in anderer, mindestens eine vorzugsweise Beteiligung Lübecks an dem jedenfalls äußerst vorteilhaften Unternehmen sichernden Weise.“

Gleichzeitig machte Curtius darauf aufmerksam, wiederum notwendig es sei, daß auch Hannover wegen Fortführung des Schienenstranges von Lüneburg bis Lauenburg jetzt weitere Schritte unternehme. Letzteres sei für Lübeck um so wichtiger, als, sobald eine direkte Lübeck-Hamburger Bahn ernsthaft aufs Tapet komme, die Lage Lübecks wegen der Strecke Büchen-Lauenburg der Berlin-Hamburger Gesellschaft gegenüber immer schwieriger zu werden drohte. Die spätere Zeit, vor allem, als es sich um die Trajektanstalt und eine feste Brücke bei Lauenburg handelte, sollte zeigen, wie wahr Curtius gesprochen.

Wenn sich nun auch bald herausstellen sollte, daß das belgische Projekt keine Chancen auf Verwirklichung hatte, so wäre es töricht gewesen, wenn man in Lübeck offiziell dagegen gewesen wäre, zumal das Hervortreten eines solchen Projektes schon insofern wichtig war, als dadurch auf die Lage Lübecks aufmerksam gemacht und die kommerzielle Bedeutung der Stadt zur allgemeinen Anerkennung gebracht wurde.

Ernsthaftere Konkurrenz schien Lübeck von zwei anderen Seiten gemacht werden zu sollen. Es war einerseits bekannt, daß bereits seit Jahren ein Gesuch der Kiel-Altonaer Eisenbahngesellschaft um Erteilung der Konzession für eine Altona-Hamburg-Lübecker Bahn in Kopenhagen vorlag, und man hatte sogar in Lübeck, in Ermangelung jeglicher Aussicht, der Lübeck-Büchener Gesellschaft die Konzession einer direkten Bahn zu erwirken, zeitweise den Gedanken gehabt, mit Kiel-

Altona Hand in Hand zu gehen, andererseits war ein Projekt Neumünster-Neustadt in die Erscheinung getreten, bei dessen Verwirklichung die Entwicklung des Eisenbahnnetzes in Holstein zu Lübecks größtem Nachteil ganz verschoben worden wäre.

Das ebenfalls damals schon aufgetauchte Projekt einer Bahn Neumünster-Segeberg-Oldesloe-Lübeck erschien für die Stadt insofern nicht ungünstig, als eine Fortführung des Schienenstranges von Oldesloe nach Hamburg unausbleiblich und andererseits es nicht unwahrscheinlich war, daß der Bau der Strecke Oldesloe-Lübeck der Lübeck-Büchener Gesellschaft überlassen würde, womit schon ein großer Vorsprung gewonnen wäre.

Doch es sollte sich bald zeigen, daß die vorerwähnten Projekte keine Aussicht auf Verwirklichung hatten, daß vielmehr eine direkte Bahn Lübeck-Hamburg, die schon vor mehr als 20 Jahren Gegenstand ernster Unterhandlungen gewesen war, früher oder später zu stande kommen müsse. Wiederholte Sitzungen der Kommission für Auswärtige Angelegenheiten unter Hinzuziehung der Eisenbahn-Direktoren Behn und Benda wurden abgehalten, bei denen die wechselseitigen Schriftstücke von Curtius und Krüger die Grundlage für die Verhandlungen bildeten. Aus den Berichten des letzteren glaubte man mit Recht entnehmen zu sollen, daß von Dänemark kein so starker Widerspruch mehr zu erwarten war, als früher, da man sich dort davon überzeugt hatte, daß die direkte Bahn keine Konkurrenz der Altona-Rieler Bahn bilde, und überdies durch die geplante direkte Bahn eine Förderung vielseitiger holsteinischer Interessen, vor allem der Städte Oldesloe und Wandsbeck, zu erwarten stände.

Es wurde daher beschlossen, daß von seiten der Direktion der Lübeck-Büchener Eisenbahngesellschaft baldtunlichst ein Gesuch wegen Konzessionierung einer direkten Bahn an die dänische Regierung sowie an die Senate von Hamburg und Lübeck gerichtet würde.

In diesem Gesuch war in erster Linie darauf hinzuweisen, wie sehr eine direkte Bahn Lübeck-Hamburg sich gerade jetzt vernetwendige, da infolge der bevorstehenden Änderungen und Verschiebungen auf dem Gebiete des Sund- und Transitzollses vor allem die Verkehrspolitik Dänemarks, in Beziehung auf die durch die Herzogtümer führenden Transitstraßen (schon im rein finanziellen Interesse) einen wesentlichen Umschwung zu gewärtigen habe.

Von den Gegnern einer direkten Bahn, die nicht allein im Senat, sondern auch im Eisenbahn-Ausschuß vorhanden waren, behaupteten die Einen: Lübeck würde alsdann zur Vorstadt von Hamburg herabsinken, andere wiederum sahen den finanziellen Ruin Lübeck's vor Augen.

Die Förderer dieses Bahn-Projektes, an ihrer Spitze Curtius, wurden trotz aller Hindernisse und Gegenreden nicht irre und ließen nicht ab, mit unermüdlichem Eifer für die Verwirklichung ihres wohldurchdachten und gesunden Planes einzutreten.

Dabei verkannte man im Lager der Bahn-Freunde keineswegs, daß anfangs die neue Eisenbahn dem Staate durch Verminderung der Einnahmen auf der Strecke Lübeck-Büchen bedeutende Einbuße an seinen jährlichen Einkünften verursachen werde; andererseits gab man sich aber der zurechtlichen Hoffnung hin, daß dieses ungünstige Verhältnis mit den Jahren verschwinden werde, zumal nach erfolgtem

Anschluß an die hannoverschen Bahnen, der als unausbleiblich galt.

Curtius und Krüger waren davon durchdrungen, daß die Eisenbahn-Angelegenheit baldigst im Wege einer förmlichen Übereinkunft erledigt werden müsse, und zwar um so mehr, als die direkte Bahn, nachdem die Sundpassage frei geworden, nicht nur in kommerzieller Hinsicht eine hohe Bedeutung habe, sondern wie es vor allem eine finanzielle Lebensfrage für Lübeck sei, daß der Bau und Betrieb dieser Bahn der Lübeck-Büchener Gesellschaft übertragen werde. Das eine wie das andere sicher zu stellen, müsse mit allen Kräften angestrebt werden.

Curtius und Krüger waren daher unablässig bemüht, ihr Ziel zu erreichen, letzterer speziell in Kopenhagen, von wo er am 8. August 1857 bereits berichten konnte, daß seit kurzem eine wesentlich günstigere Stimmung bei der dänischen Regierung in der Eisenbahnfrage sich gezeigt habe, nachdem die event. Zurücknahme des Lübeckischen Widerspruchs gegen die Erhöhung des Steuereinzolles in Aussicht gestellt sei.

Und solches erfolgte in der Tat, nachdem die dänische Regierung der Lübeck-Büchener Eisenbahn-Gesellschaft unter gewissen Bedingungen die Erlaubnis zum Bau und Betrieb einer direkten Bahn nach Hamburg erteilt hatte.

Curtius' Tätigkeit in der Bahnfrage war eine äußerst umfassende und aufreibende, überdies mit Verdruß und mancherlei Widerwärtigkeiten verknüpft. Er hatte nicht allein den schriftlichen Verkehr mit Krüger zu erledigen, eine Aufgabe, welcher er sich, wie erwähnt, stets mit großer Promptheit und Gründlichkeit unterzog, sondern er nahm auch regen Anteil an den unzähligen Sitzungen des Eisenbahnausschusses

wie der Kommission für auswärtige Angelegenheiten; es lag ihm überdies die Korrespondenz mit der Eisenbahndirektion, und mit den auswärtigen Bahn-Interessenten ob, vor allem mit Syndikus Merck, eine Tätigkeit, die ihm viele trübe Stunden bereitet hat, da Hamburg auch in Sachen der direkten Bahn Lübeck gegenüber zeitweise einen ablehnenden Standpunkt vertreten hat.

Am 9. September 1857 war Curtius in der Lage, eine Note der dänischen Regierung, wonach diese der Lübeck-Büchener Eisenbahngesellschaft nicht allein die Erlaubnis zur Vornahme der erforderlichen Vorarbeiten, sondern auch zum Bau und Betrieb einer direkten Bahn unter gewissen Konzessionsbedingungen zugestanden hatte, an Syndikus Merck abschriftlich mitzuteilen.

Bei dieser Gelegenheit gab Curtius gleichzeitig der Hoffnung Ausdruck, daß „Hamburg an dem, dank den geläuterten Verhältnissen der Gegenwart und den nicht genug anzuerkennenden eifrigen und geschickten Bemühungen des hanseatischen Vertreters in Kopenhagen, errungenen Resultat, welches die schon vor 25 Jahren erstrebte unmittelbare Schienenverbindung beider Städte in Aussicht stellt, freudigen Anteil nehmen werde“.

Merck antwortete zwar freundlich und in gewisser Weise herzlich, aber sein ganzes Verhalten ließ darauf schließen, — was auch Krüger zu bestätigen wiederholt Gelegenheit fand — daß „die gemeinsame Wichtigkeit des Unternehmens in Hamburg leider nur in sehr beschränktem Maße anerkannt oder wenigstens zugestanden würde“.

Wenn man auch dort mit dem Entschlusse Lübecks, den Widerspruch gegen die Erhöhung des Transitzolles auf der



Stecknitz fallen zu lassen, nicht einverstanden gewesen sein mag, so war Hamburgs Verhalten, wie Krüger in einem Schreiben an Curtius mit Recht hervorhebt, „weder Schwesterstädtisch noch nachbarlich“, zumal in Berücksichtigung der bedeutenden finanziellen Opfer, welche Lübeck noch für die Bahn zu bringen hatte.

„Wäre ich,“ sagt Krüger an anderer Stelle, „der Vertreter Lübecks allein, ich hätte eine andere Sprache geführt, und es kostete mich Mühe, einige Bemerkungen zu unterdrücken, die sonst wohl am Platze gewesen wären.“

Aus allem erhellt, daß Hamburg dem Bahnprojekte nicht unwesentliche Schwierigkeiten in den Weg legte, und nicht geneigt schien, die von der Lübeck-Büchener Eisenbahn-Gesellschaft erstrebte Konzession zu erteilen.

Curtius war andauernd bemüht, diese Schwierigkeiten aus dem Wege zu räumen, die zum Teil aus minderwertigen Differenzen wegen des Bergedorfer Transitollz und des Eßlinger Zollz entstanden, zum Teil darauf zurückzuführen waren, daß Hamburg die begehrte Deklarationsfreiheit für die nach und von Holstein transitierenden Güter nur dann zugestehen wollte, wenn vorher die Verbindungsbahn, gegen welche Dänemark speziell aus strategischen Gründen sich ablehnend verhielt, gesichert war.

In einem von Curtius verfaßten offiziellen Senatschreiben an den Senat von Hamburg vom 28. Oktober 1857 heißt es:

„Lübeck ist bereit, in betreff der Transitzölle den Hamburger Anträgen und Wünschen zu entsprechen, sobald die unerwarteterweise in Frage gestellte hamburgische Konzession für die direkte Bahn hinreichend sicher gestellt ist.“

Im übrigen hielt Curtius den Weg kommissarischer Besprechung und Behandlung der Sache für allein geeignet, eine Verständigung herbeizuführen, zuvörderst glaubte er aber im Interesse der Lübeckischen Sache das Terrain sondieren und mit den Senatoren Petersen, Geffken und Merck in persönliche Unterhandlungen treten zu sollen. Über das Resultat seiner Bemühungen teilte er unterm 12. November 1857 an Krüger mit:

„Mein Freund Petersen, den ich zuerst aufsuchte, und der mit außerordentlicher Treue und Liebenswürdigkeit auf meine höchst vertraulichen Mitteilungen einging, bestätigte mir sein Einverständnis mit meinem ganzen Verhalten in der qu. Sache und versprach mir seinen vollsten Beistand im Senat.“

„Geffken und Merck schien das rechte Verständnis für die Bedeutung der direkten Bahn und für das Erfordernis ihrer Sicherung zu fehlen.“

Nachdem beide Senate sich schließlich davon überzeugt hatten, daß es das Zweckmäßigste sein würde, in kommissarische Unterhandlungen einzutreten, wurden Merck und Curtius zu Kommissaren ernannt. Sie traten am 27. Februar 1858 zu einer Besprechung in Hamburg zusammen, noch am selben Tage wurde eine schriftliche Vereinbarung getroffen, welche seitens der Senate genehmigt wurde und die Unterlage bildete für die weiteren Verhandlungen mit Dänemark, die schließlich zu einem für alle Teile günstigen Resultat führen sollten.

Krüger schrieb in Anlaß dieser Tatsache am 5. März 1858 an Curtius:

„Ich brauche Ihnen nicht zu sagen, wie angenehm mich

die Nachricht berührt hat, daß es Ihren Bemühungen gelungen ist, die leidigen Differenzen mit Hamburg zum Abschluß zu bringen und nunmehr Aussicht für ein einmütiges Zusammenwirken beider Städte vorhanden ist, um die hier errungenen Vorteile gegen fernere Angriffe zu sichern. Ich kann unmöglich annehmen, daß man angesichts der Bedeutung dieses Zweckes in Lübeck zögern werde. Die direkte Bahn ist in meinen Augen der Angelpunkt, um den sich die ganze kommerzielle Entwicklung Lübecks dreht, ihre Folgen werden weit über das Ziel hinausgreifen, welches man dabei zunächst im Auge hatte, und auch jetzt noch haben kann, nachdem es sich herausgestellt, welcher Wert vom Norden und Westen auf die Verbindung mit Lübeck gelegt wird.“

Nachdem die Unterzeichnung des Staatsvertrages am 17. Juni 1858 in Kopenhagen erfolgt und die direkte Bahn sozusagen „unter Dach und Fach gebracht“ war, galt es zunächst die Frage zu ventilieren, wie die Angelegenheit der Bürgerschaft am mundgerechtesten zu machen sei, zumal manche einflußreiche Gegner dieses Unternehmens, wie bereits bemerkt, in Lübeck vorhanden waren.

Aus dem von Curtius verfaßten Senats-Propositionsdekret, welches im Bürgerausschuß und in der Bürgerschaft zur Verlesung gelangen sollte, mag daher nachstehender Auszug hier Platz finden:

„Unter der eifrigen und geschickten Mitwirkung unseres Vertreters in Kopenhagen ist es nach langen Verhandlungen gelungen, drohende Gefahren von uns abzuwenden und uns ein Verkehrsmittel zu sichern, welches, lange Zeit für unerreichbar gehalten, dazu bestimmt ist, die Umwege, auf

welche die Ungunst der Verhältnisse unsern Verkehr in einer vordringend wichtigen Richtung gedrängt hat, auszugleichen und die Stadt Lübeck als Vermittlerin des nordischen Handels, in die Vorteile und Rechte ihrer geographischen Lage, ihres natürlichen und historischen Berufes gleichsam wieder einzusetzen, ein Verkehrsmittel, welches zugleich in seiner weiteren Ausbildung und mit seinen unausbleiblichen Anschlüssen in Aussicht stellt, Lübeck zum Knotenpunkte eines die Nachbarländer und Städte innigst mit ihm verbindenden Eisenbahnnetzes zu machen, und somit dem Handel, der Schifffahrt und den Gewerben reiche Verkehrsquellen zu öffnen.“

Die Genehmigung der Bürgerschaft, welcher Curtius als Mitkommisfar die Beweggründe und Rücksichten dargelegt hatte, die den Senat bestimmt hatten, wie geschehen, vorzugehen, erfolgte am 7. Juli 1858 in nicht öffentlicher Sitzung ohne weitere Debatte.

Nachdem alsdann auch die Hamburger Bürgerschaft, und zwar in öffentlicher Sitzung, dem Vertrage zugestimmt hatte, wiewohl eine Zeit lang der Ausfall zweifelhaft gewesen zu sein scheint, da „einige namhafte Leute gegen die schon jetzt erfolgte allgemeine Konzessionserteilung an die Lübeck-Büchener Gesellschaft sich erklärt hatten“, und nachdem die Auswechselung der Ratifikationen in Kopenhagen erfolgt war, sprach sich Curtius hinsichtlich der Anschaffung der erforderlichen Kapitalien in einem Schreiben an Krüger dahin aus:

„Es kommt meo voto jetzt darauf an, daß wir im Interesse unserer Sache und des Credits unserer Stadt, wie des Unternehmens selbst in specie volle Courage haben und

zeigen. An letzterer dürfte es einzelnen noch fehlen und deshalb ist es gut, wenn auch Sie Ihre Hebel mit einsetzen.“

Dieser Ansicht schloß sich Krüger bedingungslos an und riet ebenfalls, die Herbeischaffung der Geldmittel nicht lange anstehen zu lassen; erst nach geliefertem Nachweis des Vorhandenseins der Bau- und Betriebsmittel würde der Erwirkung der Baukonzession, mit deren Erteilung das Unternehmen erst völlig gesichert erscheine, kein Hindernis mehr im Wege stehen. Nachdem die General-Versammlung der Lübeck-Büchener Eisenbahn-Gesellschaft am 30. Juli fast einstimmig beschlossen hatte, den Bau der Hamburger Bahn zu übernehmen und das Baukapital von 3600000 Thl. durch Ausgabe von Stammaktien herbeizuschaffen, trat auf Beschluß von Rat und Bürgerschaft (25. August) eine gemeinsame Kommission zur Herbeischaffung der durch eine Staatsanleihe zu beschaffenden Mittel zum Bau der Lübeck-Hamburger Bahn zusammen, der auch Curtius angehörte. Diese Kommission mußte sich leider aber auf unbestimmte Zeit vertagen, nachdem sich herausgestellt hatte, daß die Verhandlungen wegen Regelung der Zollverhältnisse lange Zeit in Anspruch nehmen würden, und man sagte sich, gewiß mit Recht, daß diese Sache erst geordnet sein müßte, bevor die Anleihe abgeschlossen werden könnte.

Abgesehen von den langwierigen und intrikaten Zollverhandlungen mit Dänemark — es handelte sich vorwiegend um die Anlage der verschiedenen Bahnhöfe, Zollkontrolle etc. — war auch noch immer, wie Curtius an Krüger schreibt, „ein gewisser Widerstand zu bewältigen, der intra muros (curiae) et extra, meistens aus Mangel an Mut und

redlicher Anerkennung der Unvermeidlichkeit des Zustandekommens einer direkten Bahn sein Wesen treibt.“ In jenem Schreiben vom 1. Dezember 1859 heißt es wörtlich:

„Die gute Sache (Bahn) hat hier im Innern noch mit gar manchen Schwierigkeiten, mit kurzsichtiger Angstlichkeit und eigensinniger Rechthaberei zu kämpfen, das darf und wird aber Sie, wie mich und andere, die mir treu zur Seite stehen, nicht beirren in der rastlosen Verfolgung des vorgesteckten Zieles.“

In dieser seiner Annahme hat Curtius sich auch nicht getäuscht. Krüger ist ihm bis zum Schluß ein treuer und eifriger Mitarbeiter geblieben. Am 9. April 1861 konnte dieser von Kopenhagen mitteilen, daß „der sehnlichst erwartete Bericht des Generalzolldirektors Grafen Sponneck in Zollangelegenheiten endlich eingegangen sei“; der definitive Abschluß und die Ratifikation der Verhandlungen erfolgte aber erst im Juli 1862.

Inzwischen hatte Curtius noch wieder unliebsame Beratungen mit dem Hamburger Senat wegen event. unentgeltlicher Überlassung des nötigen Grund und Bodens für den Bahnhof der direkten Bahn auf hamburgischem Gebiete, bezw. wegen der zu zahlenden Entschädigung für das erforderliche Staatsgrundeigentum. Es ist bemerkenswert, daß schon in damaliger Zeit von technischer Seite eine Verbindung des Lübecker Bahnhofes in Hamburg mit dem dortigen Berlin-Hamburger Bahnhof geplant wurde, die Ausführung dieses Projektes scheiterte angeblich an Platzmangel.

Curtius hatte anfänglich gehofft, zumal der hamburgische Senat gelegentlich in einem offiziellen Schreiben „von der hohen Wichtigkeit des Lübeck-Hamburger Eisenbahn-Unter-

nehmens“ gesprochen hatte, daß das für den Lübecker Bahnhof in Hamburg erforderliche Gelände — über die Platzfrage bestanden keine Differenzen — unentgeltlich hergegeben würde. Leider sollte das nicht der Fall sein, und Curtius hatte noch viele Kämpfe zu bestehen, bis er ein einigermaßen annehmbares Geschäft für Lübeck erzielt hatte.

Er war im Herbst 1862 als Mitglied der Elbschiffahrts-Konferenz längere Zeit in Hamburg und benutzte seinen dortigen Aufenthalt dazu, um bei den meisten Mitgliedern des Hamburger Senats, wie auch bei einzelnen maßgebenden Vertretern der Bürgerschaft persönliche Besuche zu machen und sie für die Grundstücksfrage tunlichst zu interessieren.

Curtius rühmte bei dieser Gelegenheit wiederum die treue Gesinnung seines bewährten Freundes Senators Petersen, der ihm aus offenbarem Interesse für Lübeck manche nützlichen Winke erteilt hatte.

Die schließliche Forderung Hamburgs für den qu. Grund und Boden zur Bahnhofsanlage — 250 000 Thl. — war eine nicht unbillige, von der kompetenten Behörde war das betr. Grundstück weit höher eingeschätzt worden. Zudem erklärte der hamburgische Senat sich damit einverstanden, daß der Kaufpreis in Stamm-Aktien entrichtet wurde.

Ohne Frage hatten Curtius' rastlose Bemühungen zu diesem für Lübeck immerhin vorteilhaften Abschluß geführt.

Die Eröffnung der Lübeck-Hamburger Bahn erfolgte am 1. August 1865, schon im Jahre 1878 wurde des wachsenden Verkehrs wegen das zweite Geleise auf der Strecke gelegt, auch mußten im Laufe der Jahre verschiedene neue Haltestellen eingeschoben werden.

Alle diese Tatsachen erbringen den eklatanten Beweis, wie notwendig schon in damaliger Zeit für die wirtschaftliche und kommerzielle Entwicklung Lübeck's eine Bahnverbindung mit Hamburg war, und es ist Curtius und seinen Getreuen — Krüger an der Spitze — aufrichtigst zu danken, daß jene Männer in weitausschauender, richtiger Erkenntnis der Verhältnisse und mit eiserner Konsequenz gegenüber einer engherzigen und kurzsichtigen Gegnerschaft den Bahnbau in die Wege geleitet und bei nie versagender, rastloser Arbeit ihn zu einem gedeihlichen Ende geführt haben.

Die Besorgnis, daß die Lübeck-Büchener Bahn unter der direkten Bahn zu leiden haben werde, erwies sich nur für solange begründet, als die Weiterführung des Schienenstranges von Lauenburg über die Elbe und der Anschluß an die hannöverschen Bahnen fehlten. Die Trajektanstalt bei Lauenburg wurde am 15. März 1864 dem öffentlichen Verkehr übergeben, an deren Stelle 1878 die von Anfang an als notwendig erachtete feste Elb-Brücke trat.

Auch diese beiden wichtigen Verkehrsmittel sind nach jahrelangen Mühen unter Curtius' tatkräftiger Mitwirkung, größtenteils durch seine unermüdete persönliche Tätigkeit in die Erscheinung getreten, wie er auch den Bau der Bahnen Lübeck-Gutin und Lübeck-Kleinen durch wiederholtes persönliches Eingreifen wesentlich gefördert hat.

Curtius hatte vor allem die besondere Genugtuung, am 25. Mai 1868, gerade zu einer Zeit, wo er in Berlin durch die Zollanschlußfrage auf das äußerste in Anspruch genommen war, nach geschickter Beseitigung einiger in letzter Stunde entstandenen Differenzen, den mit der mecklenburg-schwerinschen Regierungen wegen Erbauung der Bahn Lübeck-Kleinen



eingeleiteten Staatsvertrag als Vertreter des Lübeckischen Staates zu unterzeichnen.

Zweifellos sind für das Zustandekommen der zuletzt erwähnten beiden Bahnen auch die guten persönlichen Beziehungen von Nutzen gewesen, deren sich Curtius zu den Großherzögen von Oldenburg und Mecklenburg-Schwerin stets zu erfreuen gehabt hat.

Beide Nachbarfürsten hat Curtius die hohe Ehre gehabt, in den Jahren 1861 und 1869, in seinem Hause als seine Gäste begrüßen und bewirten zu können.

---

## Achtes Kapitel.

### Die Bahnverbindung mit dem Seehafen Travemünde.

Die am Schlusse des vorigen Kapitels erwähnten Eisenbahn- und sonstigen Bauten konnten in einer mehr juristischen Darstellung behandelt werden, zumal Lübeck den Bau und Betrieb derselben nicht zu leiten und zu übernehmen hatte, und deshalb auch Curtius' Tätigkeit um die Herstellung dieser Verkehrswege keine so umfassende und andauernde war, wie es beim Bau der direkten Bahn Lübeck-Hamburg der Fall gewesen war.

Die verkehrspolitischen Ziele, die sich Curtius beim Eintritt in seine staatsmännische Laufbahn zu Ruß und Frommen seiner Vaterstadt gesteckt hatte, und die sich in erster Linie auf den Bau verschiedener Eisenbahnen erstrecken sollten, wie sie in jener gelegentlich der Verhandlungen wegen der Lübeck-Büchener Bahn als *argumentatio ad hominem* vorteilhaft verwerteten Karte eingezeichnet waren, sind schließlich alle in die Erscheinung getreten, wenn auch nicht immer zu dem von Curtius dringend gewünschten Zeitpunkt und in der von ihm erhofften und angestrebten Vollkommenheit.

Das letztere dürfte namentlich der Fall gewesen sein bei dem Bau der nur ca. 20 km langen Bahnstrecke nach Travemünde, auf die schon mit Rücksicht auf allgemein kommerzielle und handelspolitische Verhältnisse wieder etwas näher einzugehen sein wird.

Wenn noch in Schriften aus den 40er Jahren zu lesen ist, daß es in Lübeck „unerträglich“ sei, daß „die alte Hansestadt, die einst 200000 (?) Bewohner gezählt habe, am Rande des Abgrundes stehe“ u. d. ä., so hat der tatsächliche Aufschwung von Handel und Verkehr, wie er sich bereits zu Anfang der 70er Jahre zeigte, sowie auch die stetig anwachsende Bevölkerung den Beweis erbracht, daß Lübeck eine durchaus lebensfähige Stadt und in mannigfacher Beziehung eine Rolle zu spielen berufen ist. Es fragt sich nur, ob allein als Handelsstadt, oder ob es nicht gerade zur Anlage von größeren Fabriken und industriellen Unternehmungen sich ganz besonders eignet.

Wie das Haupt der ehemaligen Hanse schon von jeher durch seine Lage von der direkten Teilnahme am transatlantischen Handel ausgeschlossen war, so wird man auch heutzutage kaum daran denken können, daß Lübeck jemals einen namhaften Anteil an dem Nordsee- und Mittelmeer-Handel nehmen wird, um so weniger, als Bremen und vor allem das naheliegende reiche Hamburg in diesen Beziehungen eine übermächtige Konkurrenz entgegensetzen.

Der ursprüngliche unveräußerliche Beruf Lübeds als der hauptsächlichsten Vermittlerin des ostseeischen Nordens mit dem Südwesten Europas konnte ihm wohl durch künstliche Begünstigung seiner Konkurrenzplätze, wie infolge der Bedrückung durch dänische Politik zeitweilig geschmälert oder

gehemmt, nie aber ganz entzogen worden. Die von altersher bestandenen kommerziellen Beziehungen Lübeck's zum Norden sind daher in erster Linie zu pflegen; es mußte und muß noch heutzutage alles geschehen, was zur gesunden und kräftigen Entwicklung der Verbindungen zu den nordischen Reichen führen kann, und das mit um so größerer Energie, als von verschiedenen Seiten her auch hier eine nicht ungefährliche Konkurrenz im Anzuge ist.

Dieser Gesichtspunkt war auch für Curtius vor allem maßgebend, wenn er den Bau einer Eisenbahn nach Travemünde, also die Verlängerung des Schienenstranges bis ans Meer wiederholt in Anrede brachte und einen dahingehenden Plan besonders in den Jahren 1865/66 auf das Eifrigste im Senat und bei der Bürgerschaft zur Ausführung zu bringen bemüht war.

Ob das Unternehmen lukrativ sein wird, bemerkte er gelegentlich, darauf kommt es überall nicht an, ebenso wenig, wie dieser Gesichtspunkt maßgebend sein darf bei der Travemündekorrektion als eines Werkes, das jedenfalls nur Kosten und keinerlei Einnahmen in Aussicht stellt, dessen Ausführung aber dennoch um höherer Staatsrückichten willen nicht minder notwendig ist, wie die Schienenverbindung mit dem Seehafen Travemünde.

Die Idee war an sich keineswegs neu. Schon im Jahre 1846 war auf Vorschlag der Kommission für Handel und Schifffahrt senatsseitig

„die baldtunlichste Errichtung einer Lübeck-Travemünder Bahn auf hiesigem Gebiete an dem linken Travemünder Ufer als höchst berücksichtigungswert bezeichnet worden“, und war dementsprechend die Kommission in Eisenbahn-An-

gelegenheiten beauftragt worden, die Vorschläge wegen des Baues einer Eisenbahn zwischen Lübeck und Travemünde hinsichtlich ihrer Ausführung näher zu prüfen und ev. über die zur Verwirklichung solcher Eisenbahn-Verbindung zunächst erforderlichen vorbereitenden Maßregeln sich gutachtlich ad curiam zu äußern.

Die umfassendsten Erhebungen wurden angestellt und auch Verhandlungen mit der oldenburgischen Regierung wegen etwa erforderlichen Gebietsaustausches eingeleitet. Wie sehr sich die Bürgerschaft Lübecks schon damals für dies Projekt interessierte, beweist der Umstand, daß am 24. Mai 1846 dem Senat eine Schrift überreicht wurde, die von vielen einflußreichen Männern der Stadt aus allen Berufsclassen unterschrieben war, und in welcher der Bau einer Bahn von Lübeck nach Travemünde auf das angelegentlichste empfohlen wurde.

Trotzdem verlief die Sache sozusagen im Sande, da die Mehrzahl der damaligen bürgerlichen Kollegien sich dagegen erklärte und zwar u. a. aus dem Grunde, „weil eine von hier weiter nach Deutschland hineingehende Eisenbahn, von der jene erst Leben und Bedeutung empfangen könne, noch in ganz weiter Ferne stehe“.

Curtius, der damals erst kurze Zeit Mitglied des Senats war, wollte dieser Grund nicht einleuchten, im Gegenteil, er war der Ansicht, daß gerade durch den Bau der Travemünder Bahn die Ungerechtigkeit und Feindseligkeit der Lübeck gegenüber beobachteten dänischen Politik in das rechte, grelle Licht gestellt werde. Er hatte sich daher sehr lebhaft für das Bahn-Projekt interessiert und suchte in sog. „Thejes“ die mannigfachen Vorteile desselben eingehend zu

beleuchten. Er wies in erster Linie darauf hin, daß die Bahn für die Erhaltung und Ausdehnung unserer Dampfschiffahrts-Verbindungen von der höchsten Wichtigkeit sei, und daß es zweifellos im Interesse Lübeck's läge, die Entfernung Hamburg's von unserem Seehafen — und gleichzeitig Seebad — abzukürzen, mit einem Worte, eine tunlichst rasche und zu jeder Zeit zuverlässige Verbindung zwischen Ost- und Nordsee herzustellen. Die mehrfach geäußerte Ansicht, daß mit dem Bau einer Bahn nach Travemünde „der Handel sich von Lübeck nach dort wenden“, daß „Travemünde auf Kosten Lübeck's emporblühen würde“ bezeichnete Curtius mit Recht als eine durchaus irrige, da in erster Linie nur an eine Hebung des Passagier- und Postverkehrs gedacht wurde. Trotzdem wurden gleiche Ansichten, denen man auch in Bremen begegnet war, als es sich um den Ausbau des Hafens Bremerhaven handelte, vor allem aus den Kreisen der Lübecker Geschäftswelt wiederum laut, als im Jahre 1864 auf Curtius' Veranlassung als Eisenbahn-Kommissar die Lübeck-Büchener Eisenbahn-Direktion den Senat um Erteilung der Konzession zum Bau und Betrieb einer Eisenbahn nach Travemünde ersuchte.

Abgesehen davon, daß zu jener Zeit die Verkehrsbeziehungen des skandinavischen Nordens in einer Neugestaltung begriffen waren, ließen gewichtige Stimmen aus den nordischen Ländern über die Bedeutung einer Bahn von Lübeck nach Travemünde sich vernehmen. Der langjährige Direktor der Hallandschen Dampfschiffe, Dillberg, äußerte sich im März 1865 aus Salmstadt dahin:

„Ohne die Travemünder Bahn wird die direkte Hamburger Bahn nur ein Stückwerk bleiben.“

Der lübeckische Konsul in Stockholm, Kaufmann Siemßen schreibt zu dieser Angelegenheit an Curtius:

„Der Bau der Travemünder Bahn wird im ganzen Norden große Befriedigung erregen“

und der dänische Minister des Innern, Estrup, äußerte sich im November 1865 zu Krüger wie folgt:

„Aus eigener Erfahrung weiß ich, wie schwierig die Passage auf der Trave ist. Ich bedauere, daß die Travemünder Bahn nicht längst hergestellt ist, weil Lübeck alsdann schon jetzt in der Konkurrenz eine viel günstigere Stellung haben würde.“

Vergleichen Kundgebungen bestärkten Curtius noch mehr in seiner Überzeugung, wie wichtig und notwendig eine Verlängerung des Schienenstranges bis ans Meer sei. Wenn er auch das Interesse von Travemünde dabei mit im Auge hatte — denn er betonte ausdrücklich, daß der Lokalverkehr zwischen Hamburg und dem Seebad Travemünde ein sehr bedeutender werden würde —, so wünschte er freilich vorwiegend aus kommerziellen Gründen den Bau der Bahn, indem er sich hierbei von dem zweifellos richtigen Gedanken leiten ließ, daß der Lübecker Hafen, insonderheit sein Seehafen wegen der überaus günstigen geographischen Lage speziell vor dem sonst besseren Hafen von Kiel den Vorzug verdiene.

Darüber waren sich alle schon lange einig, auch die verbissensten Gegner der Travemünder Bahn, daß es mit der Wasserstraße so nicht verbleiben könne, daß die Gefahr erheblicher Verkehrsverluste drohe, daß Wandel geschaffen werden müsse. Von dem Gedanken, statt einer Eisenbahn einen Kanal zu bauen, kam man bald zurück, und es mag an dieser Stelle bemerkt werden, daß der sog. „große Kanal von

Ballastkuhle ab, gerade durch den Israelsdorfer Forst nach Herrenwyk“, den bereits im Jahre 1848 der damalige Baudirektor Müller angeregt hatte, nie weiter verarbeitet und veranschlagt worden ist, da man sich von vornherein eventuell für den kleinen Durchstich entschieden hatte.

Projekte in den verschiedensten Gestalten traten auf, bestimmt, das Gespenst der Travemünder Bahn zu verschrecken; doch jeder Besonnene erkannte nur zu bald, daß alle jene Projekte gerade der Stadt Lübeck mannigfache Nachteile und Einbußen bringen würden, ohne die großen Vorteile des Verkehrsmittels der Eisenbahn zu gewähren für das Ganze.

Curtius verharrete bei seiner Ansicht, daß die mangelhafte Wasser Verbindung Lübeck's mit seinem Seehafen freilich reguliert werden müsse, vor allem aber sei dieselbe durch eine — und zwar erstklassige — Vollbahn zu ergänzen, die als zeitgemäß und notwendig innerhalb und außerhalb der Mauern der Stadt immer lauter gefordert wurde. Eine wesentliche Unterstützung wurde Curtius durch Krüger in Kopenhagen zu teil, der auch mit Rücksicht auf die ins Leben gerufenen Seepostverbindungen mit Lübeck und im Hinblick auf die geplante dänische Südbahn eine Schienenverbindung zwischen Lübeck und Travemünde auf das lebhafteste befürwortete.

Trotzdem Curtius und die Freunde des Bahnprojektes die von gewisser Seite stark begehrte Stromregulierung, wie gesagt, nach dem bekannten Grundsatz „das Eine tun und das Andere nicht lassen“, bereitwilligst zugestanden hatten, lehnte am 26. Februar 1866 die Bürgererschaft (nachdem der Bürgerausschuß mit 21 gegen 5 Stimmen sich für den Bahnbau erklärt hatte) mit 54 gegen 51 Stimmen die Senatsvorlage mit dem Zufuge ab:



„Sie erjuche den Senat um erneuerte Anträge, jobald der Bau einer dänifchen Südbahn, welche an der Südspize von Falfter oder Laaland endige, gefichert oder durch den Bau einer Travemünder Bahn zu erreichen fei.“

Krüger fchreibt hierzu am 27. Februar 1866 aus Kopenhagen:

„Der Befchluß hat einen ungünftigen Eindruck gemacht, in jedem Falle ift derjelbe ein großer, politifcher Fehler, der uns unfere Lage erfchwert und unfere kommerzielle Entwicklung hemmt.“

„Auch der dänifche Hof hat fehr bedauert, daß die Bahn, für die man fich lebhaft intereffiert habe, abgelehnt fei.“

„Alle Welt glaubt, daß bei uns eine kleine Eiferfucht gegen Travemünde dahinterfteckt.“

Tatfache ift freilich, daß ein angefehener Lübecker damals 100 Mark St. an die Armenanftalt fchenkte, aus Freude darüber, daß der Bau der Travemünder Bahn abgelehnt wurde, weil er befürchtete, daß Travemünde mit der Bahn Lübeck's Handel an fich ziehen würde!

In den 70er Jahren wurde dann vor allem, auch von feiten der Travemünder Bürger, der Bahnbau wiederholt in Anregung gebracht. Letztere glaubten fchon im Anfnuß an den Bürgerfchaftsbefchluß vom 21. Februar 1870, wodurch das Zustandekommen der Lübeck-Gutiner Bahn gefichert war, die Wieder-Aufnahme der feit dem 26. Februar 1866 gewiffermaßen nur fufpendierten Travemünder Bahnfache beim Senat beantragen zu follen, ihre wiederholten Eingaben hatten keinen Erfolg. Auch Curtius blieb andauernd bemüht, für die gute Sache zu wirken, ohne aber in feinem Vor-

gehen, speziell von der Direktion der Lübeck-Büchener Bahn die erhoffte energische Unterstützung gefunden zu haben.

Hierzu schreibt er Anfang 1875 an Krüger:

„Leider macht eine gewisse vis inertiae sich auch bei der Lübeck-Büchener Eisenbahn-Direktion geltend, wie aus der Verhandlung wegen der Prioritäts-Anleihe (12 Millionen) sich ergibt, indem jene Direktion es unterlassen hat, in ihren der Prioritäts-Anleihe zu Grunde liegenden Vorschlag die Mittel für Herstellung einer Bahn nach Travemünde mit aufzunehmen.“

Wo sich nur eine passende Gelegenheit bot, trat Curtius für die baldigste Inangriffnahme des Bahnbaues energisch ein. Wiederholt in Wort und Schrift wies er darauf hin, daß Lübeck nicht länger zögern dürfe, zumal die meisten Ostsee-Handelsplätze bereits mit ihren Seehäfen durch eine Eisenbahn verbunden waren, außer der Wasserstraße auch noch eine stets und unter allen Umständen brauchbare Schienenverbindung mit Travemünde zu erhalten. Lübeck's Eisenbahnetz sei ohne diese ein unvollendetes Stückwerk. Doch bei dem starren Widerstande speziell aus kaufmännischen Kreisen schien die Ausführung dieses Projektes in der Tat ad calendas graecas vertagt zu sein.

Noch in der Mitte der 70er Jahre waren in einem lübeckischen Zeitungsorgan nachstehende Ausführungen zu lesen:

„Neuerlich wurde in den Lüb. Blättern die Marotte (!) einer Lüb.-Trav. Bahn wieder in ein publizistisches Teichlein gesetzt und wird darin zum Ergözen ihrer Liebhaber wieder einige Zeit umherschwimmen. Daß aber jemand die Kühnheit haben sollte, sie im Senat, Bürger-

ausschuß oder Bürgerschaft ernstlich in Vorschlag zu bringen, dürfte nicht zu befürchten sein. Wie gefällig auch die Bürgerschaft in manchen Punkten und gegen manche Persönlichkeiten sein mag; sie würde doch schwerlich die Verantwortlichkeit auf sich nehmen, unsere eben aufblühenden Eisenbahn-Aktien und Finanzen durch den Bau einer fast ganz nutzlosen Bahn wieder zu schädigen.“

Schließlich, nachdem auch von dritter Seite, u. a. von dem Bankhause Erlanger u. Söhne, welche eine Zweigbahn von Schwartau nach Travemünde bauen wollten, Anträge auf Erteilung der Bauerlaubnis beim Senat eingegangen waren, schien der Widerstand auch in kaufmännischen Kreisen mehr und mehr zurückzutreten, so daß sich Krüger Ende des Jahres 1878 voll Zuversicht dahin äußerte:

„Ich halte dafür, die Ausführung der Bahn nicht Dritten zu überlassen und sehe überhaupt die so lange schwebende Angelegenheit im kommenden Jahre ihrer Verwirklichung näher gerückt, wodurch ein neuer Baustein gelegt wird zum Aufschwunge unseres altherwürdigen und neuerstandenen Lübeck.“

Und so geschah es. Die Ausführung des Baues wurde der Lübeck-Büchener Eisenbahn-Direktion übertragen, welche unter erheblicher Kostenbeschränkung, da Curtius' Intentionen zuwider ein Sekundär-Betrieb auf der neuen Bahnstrecke für genügend erachtet wurde, das Unternehmen soweit förderte, daß zum 1. August 1882 die Eröffnung der Bahn stattfinden konnte.

Wie sehr unter den lange andauernden traurigen Verkehrsverhältnissen insonderheit das Seebad Travemünde gelitten hat, ist nur zu bekannt. Während in den 70er Jahren

an der Ostseeküste eine Menge neuer Bäder entstand, und geschäftige, unternehmungslustige Leute um deren Entwicklung eifrigst bemüht waren, geschah für Travemünde nichts; im Gegenteil, die dortigen Verhältnisse gestalteten sich, zumal nach Aufhebung der Spielbank (1872), immer trauriger, so daß eine Katastrophe unausbleiblich erschien.

Da endlich an der Wende des vorigen Jahrhunderts hat der Staat Lübeck die Bedeutung Travemündes als Kurort und Sommeraufenthalt richtig erkannt. Möchten die staatsseitigen Bemühungen und Unternehmungen zum Nutzen aller vom besten Erfolge begleitet sein.

Was Curtius schon in den 60er Jahren unablässig, aber bei dem Eigensinn und der Kurzsichtigkeit gewisser Kreise leider vergeblich anstrebte, eine rasche und regelmäßige Bahnverbindung mit Travemünde nicht allein, sondern vor allem auch eine tunlichste Ausnutzung des dortigen Hafens für die Verbindung mit den nordischen Ländern im Hinblick auf den Passagier- und Postverkehr, scheint jetzt der Erfüllung entgegengehen zu sollen. Man hat die Travemünder Bahn im Jahre 1900 zur Vollbahn erhoben und will den Schienenstrang bis an den Hafen führen, um ein direktes Umsteigen von den Schiffen in die Waggonz zu ermöglichen. Alsdann wird, wie die „Hamburger Börse“ Ende 1897 bereits auszuführen Veranlassung nahm, Travemünde der beste Passagierhafen der Ostsee werden, der ohne Zweifel als der südwestlichste Punkt des ganzen Ostseebeckens mit Erfolg in die Konkurrenz um den Passagierverkehr zwischen den skandinavischen, überhaupt den baltischen Ländern und Süd- und Westdeutschland, den Niederlanden, England und Frankreich wird eintreten können, vor-

ausgesetzt, daß ein leistungsfähiger Schnelldampferverkehr in der Ostsee eröffnet wird. Ähnliche Perspektiven bildeten schon im Jahre 1856, wo es sich um das Projekt einer Eisenbahn Antwerpen=Travemünde handelte, den Gegenstand der Besprechung in öffentlichen Blättern.

Im Anschluß hieran mag der Hoffnung und dem Wunsche Ausdruck gegeben werden, daß gerade die begüterten Kreise der Kaufmannschaft eine Ehre darin suchen möchten, die Reedereiverhältnisse Lübecks, die sehr darniederliegen, zu heben und wieder zu Ansehen zu bringen.

Das Verzeichnis der Lübecker Rauffahrteischiffe umfaßt nur noch einige 20 kleine Dampfer; Segelschiffe der Lübecker Flagge gibt es nicht mehr. Es ist in der That betäubend, daß alle bisherigen Versuche und Bemühungen, in Lübeck eine moderne und leistungsfähige Reederei zu schaffen, gescheitert sind. Um so freudiger darf die vor kurzem ins Leben getretene „Dampfschiffsreederei Horn“ begrüßt werden, deren Schiffe Lübecks Flagge und Namen wieder über die Ozeane tragen werden.

Ob mit der Eröffnung des Elbe=Trave-Kanals für Lübeck eine neue Epoche von Größe und Wohlfahrt anbrechen wird, wer vermag das zu sagen?

Curtius wäre wahrscheinlich auch für dieses Projekt eingetreten; dagegen konnte er sich mit dem Gedanken einer größeren Nugbarmachung des Stechnitzkanals, die in den 50 Jahren nach Fertigstellung der Lübeck=Büchener Bahn vielfach verlangt wurde, nicht befreunden. Er agitierte vielmehr damals auf das lebhafteste dafür, daß die hierfür erforderlichen Gelder besser für den weiteren Ausbau des Eisenbahnnetzes zu verwenden seien, wodurch Lübeck befähigt

würde, nach allen Richtungen hin seine Verkehrsbeziehungen auszu dehnen.

Der Erfolg hat gezeigt, daß Curtius' Eisenbahn-Politik für die damalige Periode zweifellos eine gesunde und richtige gewesen ist.

Im übrigen soll auch nicht verschwiegen werden, daß, wenn man dem Wunsche einer gewissen Partei in den 50er Jahren Rechnung getragen und eine Verbesserung des Stechnikkanals vorgenommen hätte, voraussichtlich nur Stückwerk entstanden wäre. Es konnte damals ein Kanal, der den Anforderungen für unabsehbare Zeit genügt hätte, schon aus dem Grunde nicht geschaffen werden, weil die Technik zu jener Zeit noch sehr in den Windeln lag.

## Neuntes Kapitel.

### 1866. — Lübeck's Anschluß an Preußen.

Curtius staatsmännische Tätigkeit gliedert sich, wie an anderer Stelle ausgesprochen wurde, in zwei große Abschnitte, zwischen denen das denkwürdige Jahr 1866 mit seinen politischen Umwälzungen die Grenze bildet.

Bevor von seinem erfolgreichen Wirken, von seinen hervorragenden Verdiensten während jenes zweiten Zeitabschnittes die Rede sein wird, verdient in kurzen Zügen sein Standpunkt skizziert zu werden, den er bei der allmählich sich vorbereitenden Entwicklung jener politischen Katastrophe einzunehmen und zu vertreten für richtig befunden hat.

Curtius war sich wohl bewußt, daß Preußens Streben schon lange darauf gerichtet war, die Hegemonie in Deutschland zu besitzen, daß es aber zu schwach sich fühlte, mit dem Schwerte dreinzuschlagen, mit Gewalt zu erzwingen, was es wollte. Vor allem konnte er nicht genug beklagen, daß die traurige Olmüzer Affäre dem Preußenlande nicht erspart geblieben war, trotz alledem hat er aber niemals seinen Glauben an den deutschen Beruf Preußens verloren, der Gedanke einer Führung Deutschlands allein durch Preußen war von jeher in ihm lebendig.

Als er die Ehre hatte, als Vertreter des Senats von Lübeck dem Könige Wilhelm von Preußen in Anlaß seiner Thronbesteigung am 17. Januar 1861 die Glückwünsche seiner Vaterstadt zu überbringen, glaubte er in seiner Ansprache nachstehenden, aus vollster Überzeugung gesprochenen Worten Ausdruck geben zu sollen:

„Der kleine Staat Lübeck sei mit den festesten Banden der Zuneigung und des Vertrauens an Preußens Herrscher geknüpft, der Senat verehere in Preußens König den Hort Deutschlands, den Pfleger seiner Ehre und Wehrhaftigkeit, den Schützer seines Rechts, der Schirmer der Rechte auch der kleinsten Bundesstaaten. Die Beweise deutscher Treue und stets bereiter Bundeshilfe, welche Preußens Regenten der Lübeckische Staat zu verdanken habe, würden in treuem Gedenken bewahrt bleiben.“

Diesen Gefühlen und Empfindungen der Krone Preußen gegenüber ist Curtius sein Leben lang treu geblieben, er hat dieselben stets hochgehalten und zum Segen seiner Vaterstadt nach Kräften vertreten und zum Ausdruck gebracht.

Anzweifelhaft wird Curtius daher auch im August 1863, als die Einladung des Kaisers von Oesterreich zum Fürstentage in Frankfurt a. M., wie ein Blitz aus heiterem Himmel, bei den einzelnen Bundesstaaten einging, für die Absendung des Bürgermeisters Roed in Lübeck, wenn überhaupt, nur schweren Herzens seine Stimme abgegeben haben.

Wie bekannt hatte der König von Preußen die Einladung abgelehnt, mit dem Bemerken, daß seiner Ansicht nach Ministerkonferenzen genügten, zumal Könige und Fürsten „aus Mangel an Arbeitsfähigkeit“ überhaupt nichts zustande bringen würden. Wie zutreffend diese Bemerkung des Königs



war, haben die Verhandlungen in Frankfurt gezeigt, bei denen die Vertreter der Hansestädte sich noch „am korrektesten“ benommen haben sollen.

Die Ansicht, daß ohne Preußens Teilnahme nur Stückwerk zustande kommen könne, war in jenen Tagen von verschiedenen Seiten ausgesprochen worden, wie es andererseits feststand, daß eine Verständigung mit Preußen ausgeschlossen war, so lange der Kaiser von Österreich nicht geneigt schien, auf ein Alternat mit Preußen und auf ein Veto für beide Großmächte sich einzulassen.

Wie Österreich dem Fürstentkongreß Vorschläge zum Zwecke der Neugestaltung des deutschen Bundes gemacht hatte, so war auf Bismarck's Veranlassung um dieselbe Zeit vom preußischen Ministerium ein Gegenentwurf zu den österreichischen Reformvorschlägen ausgearbeitet worden, an dessen Abfassung u. a. der nachherige preußische Gesandte beim Vatikan, Kurd von Schloezer, teilgenommen hat.

Der Stein war einmal ins Rollen gekommen; hatten auch preußische und österreichische Soldaten noch in dem Jahre 1864 auf den üppigen Fluren der meerrumschlungenen deutschen Provinzen Schulter an Schulter für dieselbe Sache gekämpft, so war doch eine definitive Abrechnung unter beiden Staaten über kurz oder lang unausbleiblich, und mußte ein jeder weitsichtige Staatsmann die daraus für die übrigen Teile Deutschlands entstehenden Eventualitäten sich klar zu machen suchen.

Und gerade in dieser Beziehung ist Curtius unablässig tätig gewesen und hat den Gang der politischen Verhältnisse, speziell die zusehends wachsende Spannung zwischen Preußen und Österreich mit wachsamem, staatsmännisch-kritischem

Auge verfolgt und durchschaut, wobei ihm freilich seine nahen Beziehungen zum preußischen Königshause, wie vor allem seine häufige Anwesenheit in Berlin sehr zustatten kamen.

Als im September 1865 das Herzogtum Lauenburg dem Königreich Preußen inkorporiert wurde, war Curtius bei Gelegenheit der Erbhuldigung der Stände und des Landes ebenfalls nach Rågeburg gekommen, um dem Könige aus dem nachbarlichen Lübeck die ehrerbietigsten Grüße des Senates darzubringen. Bei dieser Gelegenheit nahm er Veranlassung, unter Bezugnahme auf die seit uralten Zeiten zwischen Lübeck und Lauenburg bestehenden guten Beziehungen die alte Hansestadt wiederholt dem gnädigen Wohlwollen des Königs zu empfehlen.

Auch traf Curtius bei dieser Feier mit dem Kronprinzen zusammen, der über diese Begegnung brieflich sich dahin aussprach:

„Dort (in Rågeburg) war mir Curtius wie selten willkommen, weil doch einer wenigstens sich vorfand, mit dem ich mich unverhohlen aussprechen konnte.“

Beide ahnten damals wohl nicht, daß schon nach wenigen Monaten auf den Schlachtfeldern Böhmens der Grund für die deutsche Einheit gelegt werden sollte.

An dieser Stelle sei auch des mehrtägigen Besuches gedacht, durch welchen der Kronprinz in Gemeinschaft mit seiner erlauchten Gemahlin zu Pfingsten 1864 die Stadt Lübeck beehrt hatte.

In den „Erinnerungen“ des ehemaligen preußischen Gesandten bei den Hansestädten, Frh. von Richthofen, ist hierüber folgendes zu lesen:

„Von Hamburg begaben sich die Kronprinzlichen Herr-

schaften nach Lübeck, wohin ich dieselben ebenfalls begleitete. Hier galt der Besuch neben den historischen Monumenten aus der Glanzperiode der alten Hansestadt besonders der Familie Curtius. Unvergessen ist mir ein von dem Senator Dr. Curtius im Ratskeller zu Lübeck veranstaltetes Abend-Symposion, welches als Erinnerung an die Universitätsstudien Seine Königliche Hoheit der Kronprinz anzunehmen geruht hatte, und zu welchem außer dem Professor Dr. Ernst Curtius, des Kronprinzen früherer langjähriger Erzieher und Lehrer, auch Emanuel Geibel geladen war, der die Rückkehr des Kronprinzen aus dem Felde in einer herzlichen und sehr geistreichen poetischen Anrede feierte.“

Die Gegensätze zwischen Preußen und Oesterreich hatten sich allmählich derartig verschärft, daß es nicht zu verwundern war, als eines Tages — am 23. März 1866 — Curtius eine längere Note von dem österreichischen Gesandten bei den Hansestädten, Fhr. von Lederer, erhielt, worin dieser die Absichten seiner Regierung darlegte, für den Fall, daß Preußen einen offenen Bruch herbeiführen sollte. Wenige Tage später hatte Fhr. von Richthofen eine Unterredung mit Curtius, bei welcher Gelegenheit der Vertreter Preußens zu erfahren wünschte, ob und in welchem Maße seine Regierung auf die Unterstützung Lübeck's zu rechnen habe, falls Preußen von Oesterreich direkt angegriffen oder durch unzweideutige Drohungen zum Kriege genötigt werden sollte.

Eine schriftliche Antwort verlangte Richthofen um so weniger, als er betonte, daß er auf die bisherigen stets freundschaftlichen Beziehungen zu der Lübeck'schen Regierung Bezug nehmen könne.

Zweifellos war aber der Senat hierdurch vor die Frage gestellt, wie er sich im Falle von Feindseligkeiten zwischen Preußen und Österreich zu verhalten haben werde.

Bekanntlich machte sich zu jener Zeit, freilich nicht in dem Maße, wie in Hamburg, auch in bestimmten Kreisen der Lübecker Bevölkerung, insonderheit bei einzelnen einflußreichen Männern der Stadt eine auffallende Sympathie für Österreich bemerkbar; während Preußen, speziell die Bismarcksche Politik in der alten Hansestadt ausgesprochene Anhänger und Freunde wohl kaum besaß.

Kein Wunder, wenn man bedenkt, wie wenigen schon damals Bismarcks Größe und zielbewußte Politik zur vollen Erkenntnis gekommen war. Die meisten waren noch in dem Glauben befangen, daß derartige Herkuleskräfte, wie sie Bismarck bereits nach jeder Richtung hin gezeigt hatte, für die an und für sich soliden preußischen und deutschen Verhältnisse und Zustände ungeeignet, gewissermaßen unverwertbar sein müßten.

Auch Curtius scheint damals noch nicht zu den unterschiedenen Anhängern Bismarcks gehört zu haben; während sein Vertrauen zu Preußens Macht und deutschem Beruf von jeher unerschütterlich war.

Auch die Lübecker Presse, speziell die „Lübecker Zeitung“, welche zu Anfang des Jahres 1866 zu Gunsten der preußischen Politik eine bemerkbare Schwenkung gemacht hatte, unterstützte Curtius wiederholt mit preußenfreundlichen Artikeln, „welche wegen der in ihnen offenbar zutage tretenden Kenntniss der in Berlin stattfindenden Verhandlungen Aufsehen machten und die Redaktion in den Verdacht brachten, im preußischen Solde zu stehen“.

Seinen Standpunkt zur politischen Lage, der sich als der allein richtige und segensreiche erweisen sollte, hat Curtius am 2. April 1866 in einem vertraulichen Schreiben an Krüger dahin präzisiert:

„Ich bleibe dabei, daß wir von Oesterreich nie etwas zu hoffen, von Preußen aber alles zu fürchten haben, und daß es deshalb mehr als töricht wäre, die sehr guten Beziehungen zu Preußen ohne Not in die Schanze zu schlagen, aus bloßer Antipathie gegen das Bismarck-régime.“

„In Zeiten und Krisen, wie sie jetzt vorliegen, sind die Sym- und Antipathien außer Kurs zu setzen, d. h. wir Kleineren dürfen darnach unser Verhalten nicht einrichten.“

Zweifellos war es für das alte Lübeck von hoher Bedeutung, daß Curtius zu jener Frage, die binnen kurzem akut werden mußte, mit solcher Entschiedenheit Stellung genommen hatte; zaghaften und schwankenden Gemüthern konnte es überdies eine gewisse Beruhigung gewähren, daß Krüger\*) in Frankfurt den gleichen Standpunkt vertrat, wie es auch nicht unbekannt geblieben war, daß der Senat von Bremen in seinen Erklärungen, soweit sie sich auf die Eventualität eines bevorstehenden Konfliktes zwischen Preußen und Oesterreich bezogen, bisher „pari passu“ mit Lübeck gegangen war.

Anderß lagen freilich die Verhältnisse in Hamburg.

Im Hinblick auf die dort herrschende Stimmung schrieb Krüger gelegentlich an Curtius:

„In Hamburg ist man mit meiner Beurteilung der Sachlage nicht einverstanden, ich kann aber die Dinge weder

---

\*) Seit 1865 Vertreter der Hansestädte beim Bundestage.

vom augustinburgischen, noch vom österreichischen, sondern nur von dem Standpunkte aus ansehen, den unsere, und die allgemeinen deutschen Interessen gebieten.“

Aus diesen und anderen, mehr persönlichen Gründen war auch der sonst ziemlich regelmäßige Meinungsaustausch zwischen Curtius und Merck seit einiger Zeit ganz eingestellt worden, die politischen Ansichten beider Männer standen sich diametral gegenüber. Curtius hatte volles Vertrauen zu Preußen; Merck hingegen erblickte, auch nach Ansicht des Senator Smidt-Bremen, in allen Schritten und Intentionen der preußischen Regierung „den Anfang des Endes“.

Kein Tag verging, wo nicht inhaltreiche und wichtige Depeschen und Nachrichten bei Curtius einliefen. Vor allem sandte Krüger aus Frankfurt sehr ausführliche und äußerst interessante Berichte, die häufig eine umgehende Beantwortung erforderten.

Von gewichtigem Inhalt war die preußische Note vom 14. Mai 1866. Hierin war ausgesprochen, wie sehr Preußen die Stellung der freien Städte in Deutschland, als ein wichtiges Element der Bildung und der Entwicklung der materiellen Interessen der Nation ansehe, und daß es keineswegs beabsichtigt werde, diese Stellung irgendwie zu schädigen. Preußen wünsche vielmehr die altherwürdigen Institutionen und die Freiheit der Städte aufrecht zu erhalten; müsse freilich einen Anschluß an seine Politik zur Bedingung machen, worauf die geographische Lage nicht allein, sondern auch das eigene Interesse der Städte an sich schon hinweisen dürfte. Würde dieser Anschluß verweigert, so könnte schließlich nur der Erfolg des Krieges entscheiden, und Preußen müßte sich alsdann jeder Rücksicht entbunden erachten.

Die Art der Aufnahme, welche der Wortlaut dieser doch keineswegs im „hochfahrenden Tone“ abgefaßten Note in Lübeck und Bremen gefunden hatte, befriedigte Richthofen vollauf, die Unterredung hingegen, welche er über denselben Gegenstand in Hamburg mit Vertretern des Senats gehabt hatte, soll ihn im höchsten Grade „alteriert“ haben.

Eine besondere Überraschung bereitete die am 8. Juni durch Frh. von Lederer überreichte Note, wonach Oesterreich im Begriff stand, beim Bunde zu beantragen, das ganze Bundesheer mobil und zum Exekutionsheer gegen Preußen zu machen.

Curtius erklärte einen solchen Antrag formell und materiell für bundeswidrig, und betonte in einem Promemoria ausdrücklich, daß die Bundesversammlung ihre Aufgabe, zur Erhaltung resp. Wiederherstellung des Friedens mitzuwirken erkennend, einen Antrag per majora ablehnen müsse, dessen Annahme die entschiedene Parteinahme für eine der streitenden europäischen Mächte beurkunden, den bestehenden traurigen Konflikt nur erweitern und verlängern, sowie den einzelnen deutschen Bundesstaaten die größten Lasten und Kosten auferlegen würde.

Curtius hatte die große Freude und Genugtuung, daß diese seine Auffassung von seiten des Senats in allen Teilen gebilligt, und er überdies beauftragt wurde, Krüger seitens der Stadt Lübeck dahin zu instruieren, daß seinerseits alles mögliche in geeigneter Weise geschehen möge, die eventuelle Erhebung jenes Antrages zu einem Bundesbeschluß tunlichst zu verhindern.

Eine direkte Anfrage Preußens durch Note vom 11. Juni,

wie Lübeck sich zu jenem Antrage Oesterreichs verhalten werde, beantwortete Curtius an Richthofen kurz dahin:

„daß der Senat bei dem von Oesterreich am Bunde gestellten Mobilisierungsantrage die bundesrechtliche Grundlage vermissen und daher demselben nicht beitreten werde,“ und in der Sitzung des Bundestages vom 14. Juni, die einen der bedeutendsten Momente in der neueren deutschen Geschichte bezeichnet, gab Krüger, abweichend von Frankfurt, als Vertreter der drei anderen Hansestädte das Votum zu Gunsten Preußens in der von Lübeck gewählten Fassung dahin ab:

„Nachdem die Gefahr augenblicklichen Zusammenstoßes in Holstein beseitigt, liegt in den dortigen Vorgängen keine Veranlassung, zumal unter Übergehung der vorgeschriebenen Vermittlungsinstanz, dem Antrage (Oesterreichs) beizutreten.“

Erwähnenswert sind auch nachstehende Worte, die im Anschluß an das folgenschwere Ereignis, welches sich mit der bekannten Erklärung des preussischen Gesandten beim Bundestage, von Savigny, vollzogen hatte, bereits am 15. Juni Curtius an Geffken\*) gerichtet hatte.

„Die Würfel sind also gestern gefallen, der Parteigeist für Oesterreich hat den Sieg davon getragen, den politischen Rücksichten ist das Bundesrecht geopfert. Das Chaos der Begriffs- und Rechtsverwirrung wird unter den Einflüssen der Leidenschaft immer größer, und die ganze Misere der Bundesverfassung und ihrer in solchen Zeiten und Umständen unmöglichen Handhabung tritt in erschreckender Weise an uns heran.“

---

\*) Hanseatischer Ministerresident in Berlin.



Curtius war ſich vom erſten Moment ab darüber klar, wie ſich der Senat in dieſer komplizierten Lage zu verhalten hatte.

Zunächſt nahm er Veranlaſſung, ſich in unzweideutiger Weiſe gegen die bereits beſchloſſene Mobilmachung auszuſprechen; um ſo mehr als hierin, abgesehen von der Vertragswidrigkeit des Beſchlusses vom 14. Juni, ein Akt direkter Feindſeligkeit gegen Preußen zu erblicken war. Überdies betonte er, daß man ſo lange wie irgend möglich an dem Grundſatze der Unauflöſlichkeit des Bundes, ſowie an dem Rechtsbeſtande des Bundesvertrages feſthalten müßte. Doch die Ereigniſſe ſollten alle derartigen An- und Abſichten überholen und zu Schanden machen.

Preußen war bereits in ſeiner Note vom 16. Juni mit der Aufforderung an Lübeck herantreten, ſich dem neu zu begründenden Bunde anzuschließen, überdies ſein Kontingent ungeſäumt auf den Kriegsfuß zu ſetzen und dem König von Preußen zur Verfügung zu halten, dagegen wolle es ſeinerſeits „die Unabhängigkeit und Integrität des lübeckiſchen Gebietes“ gewährleisten.

Eine harte Forderung — überdies war nicht viel Zeit vorhanden, das „Für“ und „Wider“ dieſer neuen unerwarteten Situation einer eingehenden Prüfung zu unterziehen, ein raſcher, beſtimmter Entſchluß war notwendig.

Da konnte Lübeck ſich glücklich preiſen, im Räte der Väter einen Mann zu beſitzen, der von treueſter Liebe zu ſeiner Vaterſtadt beſeelt, mit ſtaatsmänniſchem Blicke ſofort erkannte, welcher Entſchluß allein Lübeck zum Heil und Segen gereichen konnte.

Curtius hatte, wie wiederholt bemerkt, nie an Preußens

deutschem Beruf gezweifelt, er war von jeher von der festen Überzeugung durchdrungen gewesen, daß Preußen allein berufen und befähigt sei, die nach Einheit ringenden Kräfte und Staaten zusammenzufassen und die Führung Deutschlands zu übernehmen. Er war es denn auch, der in der ernstesten und verantwortungsvollen Stunde der Entscheidung, mit voller Entschlossenheit und mannhafter Energie für den bedingungslosen Anschluß Lübeds an Preußen eintrat; es gelang ihm nicht allein, seine schwankenden Kollegen im Senat, sondern auch seine Mitbürger, von der Richtigkeit dieses Entschlusses zu überzeugen. Durch seinen persönlichen Einfluß und infolge der Entschiedenheit, mit welcher Curtius auf einer am 21. Juni 1866 unter seinem Präsidium in Hamburg stattgehabten hanseatischen Konferenz von Vertretern der drei Senate für den Anschluß an Preußen eingetreten war, hatte er auch „die zaghaften Schwesterstädte“ mit sich fortgezogen.

Wiewohl, was an anderer Stelle angedeutet wurde, ein schriftlicher Verkehr zwischen Curtius und Merck aus den mehrfach erwähnten Gründen sich schon längere Zeit als zwecklos erwiesen hatte, hatte dieser offenbar in der entscheidungsschweren Zeit ein Zusammengehen, eine Aussprache mit Curtius gewünscht, wie aus seinem vertraulichen Schreiben vom 18. Juni 1866 hervorgeht, wo es heißt:

„In so ernstesten Augenblicken, wie die gegenwärtigen, glaube ich hoffen zu dürfen, daß Sie ebenso, wie ich geneigt sein werden, die zwischen uns eingetretene Trennung nicht fortbestehen zu lassen. Ich biete Ihnen deshalb die Hand zum Frieden und hoffe, Sie schlagen ein.“

Dieser Aufforderung kam Curtius bereitwilligst nach,

die nächste Folge war, daß die in erster Linie von Hamburg angestrebte Konferenz an dem vorerwähnten Tage stattfand. Es haben daran von Lübeck Curtius und Senator Dr. Böse, von Bremen die Senatoren Smidt und Otto Gilbemeister teilgenommen. Von Hamburg waren Bürgermeister Dr. Haller, Syndikus Dr. Merck und Senator Dr. Versmann zugegen. Ob auch die übrigen Mitglieder der Kommission für auswärtige Angelegenheiten, die Senatoren Dr. Kirchenpauer, Siebeking und Weber bei der Besprechung anwesend waren, ist zweifelhaft. Jedenfalls fehlte Senator Dr. Petersen, der erst am 25. Juni auf Umwegen von Gastein hatte eintreffen können. Bekanntlich ist es seinem erheblichen Einflusse vor allem zuzuschreiben, daß die preußischen Forderungen von hamburgischer Seite, freilich erst in zwölfter Stunde, bedingungslose Annahme fanden.

Petersens Biograph, Dr. Adolf Wohlwill, bemerkt hierzu:

„Nicht ohne Grund erblickt die Tradition hierin eins seiner hervorragenden Verdienste um die Vaterstadt.“

Der Vollständigkeit halber sei noch erwähnt, daß auch Geffcken aus Berlin hinzugezogen war; Krüger, dessen Teilnahme besonders von Curtius gewünscht worden war, hatte nicht rechtzeitig von Frankfurt a. M. eintreffen können.

Wohl nicht mit Unrecht ist es vielfach bedauert worden, daß gerade Geffcken zu einer Zeit, wo bedeutende politische Umwälzungen sich vorbereiteten, Vertreter der Hansestädte in Berlin war, um so mehr, als er ein ausgesprochener Gegner Bismarck's war, dessen Beseitigung er von jeher gewünscht hatte, „weil“ (wie in einem Briefe an Curtius zu lesen ist) „seine Politik über ganz Deutschland unsägliches Unheil bringen muß, wenn er noch lange am Ruder bleibt.“

Auf jener Konferenz wurde auch eine gemeinsame Erklärung der Hansestädte wegen Krügers Abberufung festgestellt, wie auch gleichzeitig beschlossen wurde, daß dem Major Nachtigal-Bremen seitens der Städte erteilte Mandat als Bevollmächtigter bei der Bundes-Militär-Kommission zurückzuziehen.

Wenn Curtius in seiner offiziellen Beantwortung der preußischen Note vom 16. Juni zum Ausdruck gebracht hatte, wie der Senat dem Bündnis mit Preußen bereitwilligst beitreten werde, im übrigen aber darauf rechnen zu dürfen glaubte, daß an die Stadt Lübeck schon jetzt und vor weiterer Begründung des neuen Bundesverhältnisses die Anforderung militärischer Parteinahme nicht werde gestellt werden, so hatte er diesen Vorbehalt nur gemacht, um den bezüglich dringenden Wünschen der lübeckischen Bevölkerung nach Möglichkeit Rechnung zu tragen. Für seine Person vertrat er von Anfang an den Standpunkt, daß eine Neutralitätsstellung ganz ausgeschlossen sei.

Raum war seine Antwort in die Hände von Richthofen gelangt, so erhielt er ein Telegramm des Inhalts:

„daß nicht allein Bündnisbeitritt, sondern vor allem zur Dispositionsstellung des Kontingents verlangt werde, und Bismarck ließe ihm speziell sagen: wer nicht will mit taten, kann später auch nicht mit raten.“

Bei solcher Sachlage erachtete Curtius eine sofortige Verhandlung mit der Bürgerschaft für erforderlich, wie er überhaupt wiederholt zu betonen Gelegenheit nahm, daß in so außerordentlichen Zeitläuften die gewöhnlichen Sitzungen des Senats nicht genügten; weder dem Wohle des Staates könne es zusagen, noch der Gerechtigkeit und Billigkeit ent-

sprechen, wenn dem einzelnen alles aufgebürdet, und ihm die Stütze verlagert würde, welche eine ruhige Besprechung der wichtigsten Fragen schon im kleineren Kreise gewähre.

Seine Kräfte wurden auf das äußerste angespannt. Curtius hatte nicht allein die laufende, stets eilige und intrikate Korrespondenz mit Richthofen, Hr. von Lederer, Krüger, Geffken, Smidt und Merck zu erledigen, sondern er ließ es sich auch angelegen sein, mit den maßgebenden Persönlichkeiten in den Nachbarstaaten Oldenburg und Mecklenburg-Schwerin in Ronney zu bleiben; es fand wiederholt ein wechselseitiger Austausch der wichtigsten Noten und Beschlüßfassungen mit den genannten Regierungen statt.

Nachdem in der am 28. Juni stattgehabten Senatsitzung Preußens Forderung wegen der Kontingenzstellung einstimmig beschlossen war, telegraphierte Curtius an Richthofen:

„Mit Bremen übereinstimmende Entschließung in eben beendeter Senatsitzung gefaßt, vorläufige Anzeige an Sie schon zur Post, Zustimmung der Bürgerschaft vorbehalten, deshalb Veröffentlichung noch zu vermeiden.“

Curtius hatte sich gelegentlich in einem Promemoria dahin ausgesprochen, daß er besonderes Gewicht auf die harmonischen Beziehungen des Senats zur Bürgerschaft in den brennenden Tagesfragen lege, und wie sehr er es bedauern mußte, gar keine Gelegenheit zu haben, die öffentliche Meinung kennen zu lernen, da er von früh bis spät aufs peinlichste und dringendste beschäftigt sei. Im großen und ganzen dürfte es feststehen, daß die Bevölkerung Lübeck's, abgesehen von der damals ziemlich allgemeinen Antipathie gegen die Politik Bismarck's, nicht mit allzu großer Begeisterung für

den Anschluß an Preußen und vor allem für die Zur-Dispositionsstellung des Lübeckischen Kontingents gewesen ist, zumal in dem bevorstehenden Kriege Deutsche gegen Deutsche kämpfen mußten, und der Ausgang dieses Bruderkrieges nicht abzusehen war.

Um so anerkennenswerter, daß die Bürgerchaft in ihrer außerordentlichen Versammlung am 2. Juli, in der von 120 Mitgliedern nur 10 fehlten, und zwar zum größeren Teile mit Entschuldigung, die drei Anträge des Senats betreffend die Stellung Lübecks zu dem von der königlich preußischen Regierung angebotenen Bündnis einstimmig annahm, mit der Ausnahme, daß bei dem Antrage, welcher sich auf die Kontingentsstellung bezog, drei Mitglieder sich gemüßigt sahen, ausdrücklich zu Protokoll zu geben, daß sie in der Minderheit geblieben seien.

Die Beratung hatte mit Ausschluß der Öffentlichkeit stattgefunden — ein eingehendes Referat liegt nicht vor; als Spezial-Kommissar des Senats war in dieser wichtigen Versammlung Curtius erschienen, der „unter Benutzung einer Reihe von amtlichen Dokumenten und mehreren vertraulichen Mitteilungen die drei Senatsanträge eingehend motivierte“. Es ist wohl anzunehmen, daß Curtius, der sich von Anfang an aus innerster Überzeugung zu Preußen bekannt hatte, auch in dieser Versammlung durch seine eindrucksvollen Worte bei seinen Mitbürgern den zum Teil noch fehlenden Glauben an Preußens deutschen Beruf geweckt hat.

Wenn schon die Erfolge der preußischen Waffen in den letzten Tagen des Monats Juni manchen Zaghaften umgestimmt haben mögen, so sollte der Sieg bei Königgrätz allen Zweiflern die Augen darüber öffnen, wie Preußen durch

rastloses Schaffen und Streben zu einer Großmacht ersten Ranges emporgestiegen war, die im Stande war, den Schwachen und Hülfslosen eine mächtige Stütze zu sein. Wohl wenige hatten sich einen so glänzenden und raschen Siegeszug der Preußen träumen lassen.

Der oldenburgische Minister, Hr. von Rössing, der bereits eine vertrauliche Mitteilung nach Lübeck gerichtet hatte, die mit den Worten schloß:

„wir haben uns unumwunden mit Gut und Blut auf die Seite Preußens gestellt““

schrieb am 3. Juli an Curtius:

„ich freue mich sehr, daß wir nun auf gleichem Boden stehen; und ich glaube, es wird uns nicht gereuen, wie geschehen, gehandelt zu haben. Ich kann mir auch kaum denken, daß die Hamburger nicht noch folgen werden.“

In einem Schreiben, welches Richthofen am 10. Juli im besonderen Auftrage des Grafen Bismarck an Curtius gerichtet hatte, durfte dieser die ehrenvolle Anerkennung für sein mannhafte, zielbewußtes Auftreten in jenen großen und ernstesten Tagen der Entscheidung erblicken.

In diesem bedeutungsvollen Schreiben heißt es:

„Seine Majestät der König hat aus den von dem hohen Senate und der Bürgerschaft zu Lübeck gefaßten Beschlüssen einen erneuten Beweis der Würdigung Allerhöchstseiner dem Heile und der Entwicklung Deutschlands gewidmeten Bestrebungen gewonnen, welcher ihm um so teurer ist, als derselbe von einer Stelle kommt, die sich von jeher durch ein klares Verständnis jener großen Interessen und eine immer bewiesene Opferwilligkeit für dieselben hervorgetan hat. Für Seine Majestät den König, Allerhöchstwelcher

das wichtige Element der Hansestädte in Deutschland besonders würdigt und die immer kräftigere Entwicklung derselben zum allgemeinen Heile des Vaterlandes zu fördern trachtet, ist es daher sehr befriedigend gewesen, Sich von der Regierung und Bürgerschaft Lübeck's in so patriotischer Weise unterstützt zu sehen. Der ganz ergebenst Unterzeichnete hat aus dem königlichen Hauptquartier in Böhmen, den ausdrücklichen Auftrag erhalten, dem hohen Senate von Lübeck auszusprechen, daß Seine Majestät der König die spontane und rechtzeitige Entschlossenheit, mit welcher Lübeck mit der Schwesterstadt Bremen diesen patriotischen Weg betreten hat, in vollem Maße zu schätzen weiß und dieses Vorgehen's eingedenk sein werde."

---



## Behntes Kapitel.

### Verfassung des norddeutschen Bundes. — Berliner Verhandlungen. — Post-, Telegraphen- und Militär-Verträge. — Aufgabe des lübeckischen Kondominats an dem Amte Bergedorf.

Als Curtius Ende des Jahres 1866 sich nach Berlin begeben hatte, um als Vertreter der lübeckischen Regierung an den Verhandlungen über den Entwurf der Verfassung des norddeutschen Bundes teilzunehmen, schrieb er von dort seiner Frau:

„Ich kann Dir nicht sagen, wie schwer es mir wieder geworden ist, mich von Dir und den Kindern loszureißen, wenn gleich sonst meine geschäftliche Stellung mir hier ungleich mehr bietet, als daheim. Ich weiß und verstehe, daß wir in einer Zeit großer und entwicklungsfähiger Umgestaltung unseres deutschen Vaterlandes leben, und ich bin zu wenig Egoist und — wie ich es glaube sagen zu dürfen — zu sehr deutscher Patriot, als daß ich nicht mit voller Hingebung in die für unser Lübeck unvermeidlichen Einbußen und Opfer bereitwillig mich zu finden wüßte.“

„Jene Opfer treten ja auch an mich höchst persönlich heran, denn in den meisten Geschäftszweigen, die ich seit vielen Jahren mit Lust und Liebe bearbeitet und wahrge-

nommen habe, treten Umwälzungen ein, die auf meine Tätigkeit von einschneidender Bedeutung sind.“

„Im Grunde habe ich es als ein Glück oder als eine Gnade Gottes anzuerkennen, daß ich die Zeit zu verstehen, zu begreifen weiß und dadurch viel leichter über alles, was sie von unserm Lübeck und von mir selbst fordert, hinwegzukommen im stande bin.“

Diese Zeilen lassen unschwer erkennen, welches Glück es war, daß gerade Curtius in jener ersten Zeit im Freistaate Lübeck an leitender Stelle sich befand.

Schon bald, nachdem die wichtige Entscheidung wegen des Anschlusses an Preußen erfolgt war, sollten sich Senat und Bürgerchaft mehr und mehr von der Richtigkeit des Beschlusses vom 2. Juli 1866 überzeugen.

Es war kaum der Waffenstillstand von Nikolsburg abgeschlossen, so ging bereits am 4. August dem Senat durch den Gesandten von Richthofen ein Zirkular-Schreiben der preussischen Regierung wegen des Bündnisvertrages mit dem Ersuchen zu, zum Abschluß desselben von lübeckischer Seite baldtunlichst das Erforderliche zu veranlassen.

Da Geffkens politische Haltung besonders im Laufe des Jahres 1866 wiederholt Anlaß zu Bedenken gegeben hatte, hielt in erster Linie Curtius jetzt den Zeitpunkt für gekommen, auf einen baldigen geeigneten Ersatz für ihn Bedacht zu nehmen. Seiner Meinung nach konnte nur Krügers Ernennung für den Berliner Posten ernsthaft in Frage kommen, um so mehr, als er sich davon überzeugt hatte, daß dessen Wahl, zumal mit Rücksicht auf seine politischen Antecedenzien, in Berlin genehm sein würde.

Leider stieß die Anstellung Krügers als Vertreters der drei Hansestädte bei der Hamburger Bürgerschaft insofern auf Schwierigkeiten, als eine Einigung mit Bremen ausgeschlossen erschien, da die Interessen beider Städte schon damals zu sehr kollidierten.

Nachdem aber von Seiten der preußischen Regierung die ausdrückliche Erklärung abgegeben war, daß sie in der Wahl Krügers den ersten Schritt zur Herstellung besserer Beziehungen mit Hamburg sehen würde, erfolgte unverzüglich seine Bestellung als hanseatischer Ministerresident, und schon am 20. Oktober 1866 hatte er seine erste Audienz beim König Wilhelm, bei welcher Gelegenheit dieser in den anerkanntesten Ausdrücken von Curtius sprach.

„Der Kronprinz“ — schreibt Krüger an Curtius — „sprach viel von seinen Lübecker Erinnerungen und namentlich von Ihnen mit großer Wärme; fügte aber hinzu, daß er Ihnen gegenüber eigentlich ein böses Gewissen habe, da er Ihnen auf mehrere freundliche Briefe noch nicht geantwortet. Konventionell habe er Ihnen nicht schreiben wollen und zu einem eingehenden Briefe, den er Ihnen zugehört, habe sich die Zeit noch nicht finden lassen.“

Schon sehr bald zeigte es sich, daß Krüger ein äußerst geeigneter Vertreter der Hansestädte in Berlin war, während sein Vorgänger, der an Stelle des auf sein Ansuchen entlassenen Dr. Schleiden als hanseatischer Vertreter nach London entsandt war, auch dort zu Ausstellungen Anlaß gab, so daß ihm auf Curtius' Veranlassung infolge eines Winkes aus Berlin die Weisung zugehen mußte, daß er sich „in politischer Beziehung in Konformität mit dem preußischen Gesandten in London“ zu halten habe.

Eine gelegentliche Äußerung Krügers, daß Bismarck sich in seinen Reden einer gewissen Zurückhaltung, um nicht zu sagen, Bescheidenheit befleißige, und daß er wiederholt betont habe, die Regierung dürfe in Bezug auf die deutschen Verhältnisse nur vorsichtig vorgehen, hatte in Lübeck äußerst sympathisch berührt. Auch Curtius war in der Lage, nach wiederholten Gesprächen mit dem Bundeskanzler in ähnlichem Sinne an den Senat berichten zu können. Wie sehr Bismarck an einem tunlichst harmonischen Zusammenarbeiten aller beteiligten Kreise gelegen war, mag auch daraus hervorgehen, daß es sein ausdrücklicher Wunsch war, den aus den Beratungen der Regierungsbevollmächtigten hervorgegangenen Entwurf der Bundesverfassung als das Werk der Gesamtheit aller Verbündeten erscheinen zu lassen.

Bismarcks Vertreter, von Savigny, hat denn auch wiederholt und mit Nachdruck die Bevollmächtigten selbst der kleineren Staaten, so auch Curtius, aufgefordert, an der Vertretung des Verfassungsentwurfes im Parlament eventuell sich zu beteiligen.

Unter solchen Umständen war es für Curtius um so betrübender, während der Berliner Verhandlungen die Erfahrung machen zu müssen, daß sein ihm sehr lieber Kollege aus Hamburg, Kirchenpauer, nur in bedingter Weise in die neuen Verhältnisse sich hinein zu finden vermochte. Unschonend stand dieser dem Grundgedanken der politischen Neugestaltung fern, was sich daraus erklären mag, daß er von Geburt Balte war.

„Es geht,“ wie Krüger hierzu gelegentlich bemerkt, „mit den nationalen Empfindungen wie mit dem Sinne für Musik; wenn sie nicht gegeben, wird man sie nie eindemonstrieren.“

Kirchenpauer wird daher seinen damaligen Aufenthalt und seine Tätigkeit in Berlin kaum zu den angenehmen Erinnerungen seines Lebens gezählt haben.

Wie anders bei Curtius! Mit Bezugnahme auf die am 24. Februar 1867 stattgehabte Eröffnung des Reichstages und das sich daran schließende Fest bei Hofe schreibt er seiner Frau:

„Es hat mich förmlich beglückt, daß Du die Thronrede — ganz köstlich — gefunden und sie mehrmals durchstudiert hast; sie ist in der Tat musterhaft abgefaßt. Ich weiß, daß sie nicht allein das Produkt des geistvollen Bismarck ist, sondern daß auch König und Kronprinz an der Fassung einen wesentlichen Anteil haben. Beide sind von der deutschen Aufgabe Preußens tief durchdrungen.“

„Man muß eine herzinnige Freude an dem Fortschritt haben, in dem unser teures Vaterland — Gott sei Dank! — begriffen ist, und dem gegenüber kleinstaatliche und Kirchturms-Interessen, welche doch nur egoistischen und folglich unlauteren Ursprungs sind, immer mehr verschwinden müssen.“

„Über die sehr erhebende und erbauliche Feier am Sonntag, wie über das Galadiner und die Vorstellung bei Hofe schrieb ich offiziell ausführlicher. Alles gelang aufs Beste und die Hohenzollern haben sich vieler Herzen aufs Neue gewonnen.“

„Von Etikette, kalter Förmlichkeit und steifen Ton keine Spur. Alles herzlich, freundlich und höchst gemüthlich.“

„Die Königin (der, wie dem Könige und dem Kronprin-

zen, ich unsern Abgeordneten Gerichtsdirektor Görz vorstellte) sagte mir:

„wie gerne hätte ich Ihren Bruder (Ernst) als Reichstagsabgeordneten hier gesehen, nun, ich weiß, daß er mit ganzer Seele der großen Sache zugetan ist, die wir zu lösen haben.“

Bei Curtius bekannter deutscher Gesinnung fiel es ihm nicht schwer, bei den Beratungen über den Verfassungs-Entwurf auf den Gedanken eines Bundesstaates mit Offenheit und Aufrichtigkeit einzugehen und im allgemeinen von der Verfolgung partikularistischer Interessen Abstand zu nehmen. Dabei vergaß er aber keineswegs, wiederholt darauf hinzuweisen und mit Nachdruck zu verlangen, daß der Leistungsfähigkeit Lübeds, nachdem es seinen eigenen, wie den Verkehrsinteressen der umliegenden, jetzt preußischen Lande durch den Bau zweier wichtigen Eisenbahnen unverhältnismäßig große finanzielle Opfer gebracht habe, Rechnung getragen werde, insbesondere dadurch, daß Lübeck der Ausfall an Überschüssen des Postwesens weniger fühlbar gemacht, und daß der Übergang in Bezug auf die militärischen Leistungen und auf das Zollwesen tunlichst erleichtert werde.

In allen diesen Beziehungen sollte denn auch Curtius, insbesondere bei den preußischen Bevollmächtigten, freundliches Entgegenkommen finden, und Lübeck hat wohl Ursache, mit Genugtuung auf die Verträge zu blicken, welche in jener großen Zeit Curtius als Vertreter seiner Vaterstadt zum gedeihlichen Abschluß gebracht hat.

Bismarck zeigte sich zu jener Zeit — was Curtius wie auch Krüger wiederholt bemerkt hatten — äußerst maßvoll

und entgegenkommend, er vertrat dieselbe Anschauung, die auch Savigny schon vordem mit den Worten gekennzeichnet hatte:

„Eine Großmacht ist und wird der Norddeutsche Bund durch Preußen — eine Weltmacht kann es nur durch die Hansestädte werden.“

Es liegt in diesen Worten nicht bloß ein Kompliment, das man den Hansestädten in einem Moment machte, in welchem man auf ihren guten Willen rechnete, sondern sie enthalten auch das Anerkenntnis, daß die Hansestädte weit mehr bedeuteten, als jene kleinen Fürstentümer, die der Macht Preußens verhältnismäßig wenig hinzufügen konnten.

Krüger konnte daher mit Recht gelegentlich sich dahin äußern:

„Ich bin überzeugt, daß unsere Interessen bei den Verhandlungen seitens der preußischen Regierung Schonung und Berücksichtigung finden werden.“

Denselben Eindruck hatte auch Curtius während seines Aufenthalts in Berlin wiederholt gewonnen, speziell bei einer längeren Unterredung mit Bismarck am 19. Januar 1867, bei welcher Gelegenheit dieser ausdrücklich betont hatte, daß „die preußische Regierung stets den Gesichtspunkt der Gleichstellung der verbündeten Stadt Lübeck mit den Städten des eigenen Landes festhalten und danach eintretendenfalls handeln werde“.

Zweifellos liegt in diesem Ausspruch ein schwerwiegendes Zugeständnis, auf welches die lübeckische Regierung bei gegebener Veranlassung mit Recht zurückgreifen könnte.

Wenn Kirchenpauer in einem Nachruf für den im Jahre 1880 verstorbenen Syndikus Merck „seine rührige Tätigkeit, seinen nie rastenden Eifer, seine unbegrenzte Pflichttreue

und Gewissenhaftigkeit, vor allem seinen Patriotismus“ rühmt, so soll dieser Ausdruck keineswegs bemängelt werden; in Anbetracht des bekannten Verhaltens der leitenden Persönlichkeiten in Hamburg in der großen Zeit deutscher Bewegung unter Preußens Führung dürfte jedoch der Schluß berechtigt sein, daß unter jenem Patriotismus nur die Liebe und Verehrung für die engere Heimat Hamburg zu verstehen ist, welche darin gipfelte, daß die alte mächtige Welt- und Handels-Stadt nach keiner Richtung hin in ihren Hoheitsrechten und Machtbefugnissen eine Schmälerung erdulden dürfe.

Ganz anders dachte und handelte man in Bremen! Dückwiz preist in seinen „Denkwürdigkeiten“ einen jeden glücklich, der jene große Zeit miterlebt hat und fährt alsdann fort:

„Die in Bremen festwurzelnde nationale Idee ließ den Verlust der völlig selbständigen Stellung der alten Hansestadt um so mehr verschmerzen, als ein Emporblühen von Handel und Verkehr ersichtlich; überdies der deutsche Name auch im fernen Auslande zu nie geahntem Ansehen gelangte, und die Hindernisse, welche nachbarliche Eifersüchteleien den einzelnen Staaten, speziell den kleineren, verursachten, mehr und mehr in Wegfall kamen.“

Von gleichen Voraussetzungen und Ideen hat sich Curtius leiten lassen, sein Herz schlug warm für das Wohl und die Geschicke seiner Vaterstadt; aber sein weitausschauender staatsmännischer Blick ließ nur einen deutschen Patriotismus gelten, der sich mit der Liebe zur Heimat um so schöner vereinigen läßt, als er nur das Wohl und den wahren Nutzen aller Teile eines großen Ganzen im Auge hat, und nur für dieses eintreten will und kann.



Mußte nicht ein jeder Opfer bringen, dem es um die Wiederherstellung und Festigung der Nationalität des deutschen Volkes ernst war?

Auch Preußen hat seine schwer errungene Großmachstellung den deutschen Gesamtinteressen untergeordnet unter der weisen und ruhmreichen Regierung des Großen Kaisers Wilhelm I.

Erhebend sind die Worte, welche vor mehr als 50 Jahren der hochherzige Fürst Carl Anton von Hohenzollern in Anlaß der Einverleibung seiner Lande in das Königreich Preußen sprach, er sagte:

„Soll der heißeste Wunsch meines Herzens, soll das Verlangen aller wahren Vaterlandsfreunde erfüllt werden, soll die Einheit Deutschlands aus dem Reiche der Träume in Wirklichkeit treten, so darf kein Opfer zu groß sein.“

Die gewaltige Macht, mit der Preußen nach der Entscheidung von Königgrätz in die Geschichte Europas eingreifen konnte, hatte bei manchem den Wunsch nach dem Einheitsstaate unter dem preußischen Herrscherhause wachgerufen. Es ist ohne Zweifel der höchste Ruhm der Bismarckschen Staatskunst, einer solchen Versuchung widerstanden zu haben; bei seinen Plänen lag ihm die Schonung der Dynastien und der partikularstaatlichen Selbständigkeit vor allem am Herzen.

Andererseits erschien es im Interesse der Staaten, welche dem Bündnis mit Preußen beigetreten waren, geboten, sobald als möglich diejenigen Punkte und Angelegenheiten kontraktlich festzulegen, welche von preußischer Seite in der Note vom 16. Juni 1866 als Grundbedingung für den Bündnisvertrag aufgestellt waren.

Zunächst sollte für Lübeck die Regelung der Post- und Telegraphen-Verhältnisse Gegenstand der Verhandlungen werden.

Schon im Oktober 1866 hatte sich der preußische Generalpostdirektor von Philippsborn bei Curtius, mit dem er persönlich bekannt war, zu einer Besprechung in Lübeck angemeldet. Der Zweck einer solchen Konferenz leuchtete ein; Curtius mußte sich sagen, daß Preußen, nachdem es Hannover annektiert und wegen Übernahme des Thurn und Taxisschen Postwesens in Unterhandlung stand, dermaßen im Postverein prävalieren würde, daß die Verhältnisse desselben eine wesentliche Umgestaltung erfahren und die wenigen Staaten, welche noch ein eigenes Postwesen hatten, kaum im stande sein würden, sich die bisherige Autonomie im Postwesen zu erhalten.

Zu berücksichtigen war ferner der Umstand, daß der Postvereinsvertrag, auf den die meisten Spezialpostverträge basirt waren, mit 1870 ablief, und daß an eine Erneuerung desselben kaum zu denken war, mindestens nicht ohne radikale, in die Verhältnisse der Kleinstaaten auch finanziell tief einschneidende Änderungen.

Curtius erkannte, daß, wenn er auch anfänglich der Meinung gewesen war, daß Feststellungen über Post- und Telegraphenwesen zu den der Verhandlung in und mit dem Parlament vorbehaltenen Gegenständen gehörten, es nur im besonderen Interesse der Städte, speziell Lübeck's, liegen könnte, der Verhandlung und Entscheidung des Parlaments durch vorzeitige und freiwillige Verständigung mit Preußen zuvorzukommen.

In diesem Sinne unterhandelte Curtius mit Philippsborn,

den er besonders darauf hinwies, daß Lübeck durch Erbauung zweier wichtiger Eisenbahnen, wie für den Verkehr im allgemeinen, so für den Postverkehr insbesondere Bedeutendes geleistet habe und schon insofern anders dastehende, als mancher andere kleine Staat; ferner daß in Lübeck eine preussische Postanstalt überall nicht vorhanden sei, und die alte Hansestadt, was Preußen wiederholt dankend anerkennt, stets Entgegenkommen gezeigt habe und zu Opfern bereit gewesen sei, sobald das allgemeine deutsche Interesse in Frage gestanden habe.

Unter solchen Umständen glaubte Curtius direkt verlangen zu können, daß Lübeck von dem mächtigen Nachbarstaate in seinen wichtigsten Interessen als Handelsstadt nicht nur nicht zurückgesetzt und geschädigt, sondern vielmehr begünstigt werde.

Curtius' eingehende Vorstellungen fanden bei Philipshorn ein geneigtes Ohr; auch hatte er die besondere Genugthuung, daß das Bundeskanzler-Amt auf alle Wünsche Lübeck's einging, welche in Anlaß der Umgestaltung des Post- und Telegraphenwesens in einem ausführlichen Promemoria von Curtius niedergelegt waren. Hierbei war namentlich ein Hauptgewicht auf die Erhaltung und Erweiterung der vorhandenen Seepostverbindungen gelegt worden, und als selbstverständlich wurde vorausgesetzt, daß die Bundesverwaltung unter vollständiger Schadloshaltung des lübeckischen Staates in alle Vertragsbeziehungen, Rechte und Verbindlichkeiten einzutreten hatte.

Das Antwortschreiben des Bundeskanzlers, in welchem die Forderungen Lübeck's pure akzeptiert wurden, enthielt nachstehende Schlusßworte:

„Der Unterzeichnete schmeichelt sich, daß der hohe Senat in der vorstehenden Eröffnung den ernstesten Willen des Präsidiums erkennen wird, den jenseitigen Wünschen gerecht zu werden.“

Die hiernach noch erforderlichen diplomatischen Verhandlungen zwischen dem Senat und dem Bundeskanzler wurden in Berlin durch Curtius unter Assistenz von Krüger und dem Postdirektor Lingnau geführt. Sie hatten auch in finanzieller Beziehung ein sehr befriedigendes Resultat, indem vereinbart wurde, daß der Stadt Lübeck die Hälfte ihrer bisherigen Einnahmen aus dem Postwesen nach Maßgabe des Jahres 1865 auf 10 Jahre als Präzipuum belassen wurde; die andere Hälfte sollte in den Bundesfonds fließen, um vornehmlich zur Verbesserung der Postanstalten in der Stadt verwendet zu werden.

Die Übergabe des lübeckischen Post- und Telegraphenwesens erfolgte zum 1. Januar 1868. Hiermit war wiederum eines der vornehmsten Hoheitsrechte des Freistaates Lübeck dem allgemeinen vaterländischen Interesse geopfert; jedoch zweifellos zum Segen der Stadt, denn Niemand wird bestreiten, daß Preußen sein Wort, etwas Tüchtiges aus dem deutschen Postwesen zu machen, voll und ganz eingelöst hat.

Abgesehen von dem Abschluß vorstehender Postverhandlungen galt es auch noch wegen definitiver Zurückziehung des königlich dänischen Oberpostamtes zu Lübeck in die erforderlichen Beratungen einzutreten, obgleich die hauptsächlichsten Bestimmungen des Postvertrages, welcher am 8. Mai 1852 zwischen Lübeck und Dänemark abgeschlossen war, durch die Vereinigung der Elbherzogtümer und Lauenburgs mit Preußen ihre wesentliche Grundlage verloren und zu Sonder-

verträgen mit Preußen und Dänemark in den Jahren 1864, 1865 und 1866 geführt hatten.

Auch die Ordnung dieser Angelegenheit wurde Curtius übertragen. Sein Kollege beim Postdepartement, Senator Siemßen, schrieb ihm aus diesem Anlasse nach Berlin:

„Sie sind der Einzige, der in der qu. Angelegenheit unsere Wünsche wegen der hiesigen Interessen zu beurteilen und denselben Ausdruck zu geben vermag.“

Während die Wirksamkeit des dänischen Oberpostamtes in Lübeck mit dem 1. April 1868 definitiv ihr Ende erreicht hatte, war die in Lübeck befindliche Thurn und Taxische Post schon am 1. Juli 1867 mit dem Stadtpostamt vorläufig vereinigt worden, nachdem, wie bekannt, Preußen das Thurn und Taxische Postwesen mit Grundstücken und gesamtem Material an diesem Tage für 3 Millionen Thl. übernommen hatte.

Curtius' Tätigkeit als bisheriger Präses des lübeckischen Postdepartements hatte somit ihr Ende erreicht, und es erübrigt nur noch zu erwähnen, daß die sämtlichen höheren Postbeamten Lübeck's, Lingnau an der Spitze, durch Überreichung eines Gruppenbildes und einer Adresse von ihrem langjährigen Chef sich verabschiedeten.

Curtius antwortete darauf schlicht und recht:

„Sene Gabe bleibt mir ein teuerwertes Andenken an eine lange Zeit gemeinsamen, gesegneten Wirkens, und Gott sei Dank, nie gestörten gegenseitigen Vertrauens.“

Zu gleicher Zeit war auch das lübeckische Telegraphenwesen Bundesfache geworden, und waren auch die in dieser Beziehung erforderlichen Angelegenheiten und Verträge durch Curtius bestens geregelt worden.

Während er noch mit diesen Verhandlungen in Berlin beschäftigt war, wurde ihm auch der Abschluß einer Militärkonvention übertragen, die das preußische Kriegsministerium mittelst Schreibens vom 7. April 1867 bei dem Senat von Lübeck angeregt hatte.

Curtius hatte an sich nichts mehr mit dem Militärwesen seiner Vaterstadt zu tun, nachdem er bereits am 1. April 1864 nicht allein den Vorsitz im Militärdepartement an Syndikus Dr. Elber abgetreten hatte, sondern überhaupt aus jenem Departement mit dem genannten Tage definitiv ausgeschieden war.

Trotzdem wurde nicht der neue Militärherr mit dieser wichtigen Angelegenheit betraut, sondern Curtius wurde auch diese Last zu seinen übrigen Lasten aufgebürdet.

„Die Pflicht gebet“ — schreibt Curtius am 24. April 1867 seiner Frau — „und wenn ich nicht die eigentlich gar nicht zu meinen Geschäften gehörende, wichtige Militärangelegenheit hier und zu rechter Zeit in die Hand genommen hätte, so würde die Wahrnehmung sehr weit greifender Interessen versäumt worden sein.“

Eine willkommene Unterstützung bei Regelung dieser intrikaten Angelegenheit fand er durch seinen alten Freund Senator Lampe aus Bremen, der zu gleicher Zeit in Berlin weilte, um für Bremen eine Militärkonvention mit Preußen abzuschließen.

Mit großem Geschick und Verständnis wußte Curtius auch mit dieser Angelegenheit sich abzufinden, und zwar in unglaublich rascher Zeit und mit außerordentlichem Erfolge.

Ganz abgesehen von der eigentlichen Militärkonvention war es Curtius gelungen, bereits am 3. Mai 1867 das von

ihm — ohne Auftrag — „eingeleitete große Werk des kleinen Vertrages abzuschließen“, wodurch Lübeck die Militär-Nachlässe gewährt erhielt — „ein Zugeständnis zum effektiven Geldwert von 300 000 Mark, das Wenige in Lübeck hinlänglich gewürdigt — geschweige denn an Preußen aufrichtig gedankt haben.“

Es handelte sich nämlich darum, daß Lübeck unter Anerkennung der in der Bundesverfassung festgesetzten Quote von 225 Thl. auf den Kopf der Friedensstärke im ersten Jahre der Reorganisation (1867) nur 162 Thl. und unter sukzessiver Steigerung der jährlichen Beiträge um je 9 Thl. pro Kopf, erst von 1874 an die volle Summe einzuzahlen hatte, wogegen ausdrücklich bestimmt wurde, daß Lübeck bei der Verteilung der Bundes-Einnahmen von Anfang an ebenso partizipieren solle, als wenn es die vollen 225 Thl. jährlich pro Kopf beitrüge.

Curtius hatte in einer ausführlichen Eingabe an das Ministerium der auswärtigen Angelegenheiten um obige Erleichterungen für Lübeck gebeten, und der Bundeskanzler hatte in einem Schreiben an den Kriegsminister von Roon sich befürwortend dahin geäußert:

„Ich würde zugleich unter Berücksichtigung der bewährten bundesfreundlichen Gesinnung Lübeds auf den Antrag eingehen.“

Und so geschah es. Gleichzeitig hatte Curtius mit der preußischen Regierung eine Separat-Konvention abgeschlossen, wonach Preußen alle dem Freistaate Lübeck für das Ordinarium des Bundes-Kriegswesens obliegenden bundesgesetzlichen Leistungen übernehmen sollte, in specie die Kosten der tunlichst zu beschleunigenden, preußischerseits für Bundesrechnung zu

beschaffenden Herstellung eines Kasernements. Grund und Boden hierfür hatte Lübeck unentgeltlich zur Disposition zu stellen.

Von anderen Staaten waren ähnliche Wünsche und Forderungen bezüglich der Kasernenbauten an Preußen gestellt, doch ohne Erfolg! Oberstleutnant von Hartmann, welcher als Vertreter des preußischen Kriegsministeriums mit zwölf norddeutschen Bundesstaaten Militärkonventionen zu jener Zeit abgeschlossen hatte, teilte am 13. Juni 1867 dem Senator Dr. Müller-Hamburg auf seine Vorstellungen mit: „daß außer Lübeck alle übrigen Bundesstaaten auf eigene Rechnung Kasernen bauen resp. genügende Unterkunftsräume überweisen müßten.“

Es scheint, wie aus schriftlichen Äußerungen von Curtius an seinen Freund Wilhelm Plessing zu schließen ist, daß man in den Hansestädten anfänglich der Meinung gewesen ist, daß die allgemeine Wehrpflicht dort nicht eingeführt, wenigstens das System der Stellvertretung ohne weiteres nicht beseitigt werden würde. Bismarck hat demgegenüber indes kurzer Hand erklärt, „Preußen könne unmöglich sich selbst in das bewährte System seiner Militär-Einrichtungen eine Bresche legen“. Nur für die ins Ausland gehenden einjährigen Freiwilligen wurden gewünschte Erleichterungen gewährt.

Die Bestimmungen der eigentlichen Militärkonvention wurden von Curtius und dem Oberstleutnant von Hartmann eingehend besprochen und vereinbart; beide Männer verständigten sich sehr rasch über die einzelnen Punkte, bei denen berechnigte Eigentümlichkeiten und spezifisch Lübeckische Interessen in Frage standen.



Die beiderseitigen Entwürfe wurden zwecks etwaiger Korrekturen unter den Parteien ausgetauscht.

Am 25. Juni 1867 konnte Krüger an Curtius mitteilen:

„Die Militärkonvention ist ganz nach Ihrem Wunsche, einschließlich der von Ihnen vorgeschlagenen und mit Bleistift beigefügten Verbesserungen genehmigt.“

Die Unterzeichnung der Konvention erfolgte am 27. Juni durch Krüger; mit dem 1. Oktober 1867 sollte sie in Kraft treten. Von mehreren Seiten war auch der Wunsch geäußert worden, daß den in den Hansestädten garnisonierenden preußischen Regimentern der Name „Hanseatische“ beigelegt würde. Hiergegen hatten sich aber so ernsthafte Bedenken erhoben, daß noch in der Reinschrift der Kabinettsordre der Name offen gelassen werden mußte. Bei der Unterzeichnung hat der König mit eigener Hand den Namen der Regimenter als „Hanseatische“ in die Ordre eingetragen. Sicherlich hatte Curtius' Einfluß und seine Beziehungen mit dazu beigetragen, daß den Hansestädten diese besondere Auszeichnung zu teil geworden ist.

Um solche Erfolge zu erzielen, wie sie die vorstehende Darstellung von Curtius' vielseitiger und umfassender Tätigkeit vor Augen geführt hat, war es vor allem nötig, auf dem Posten zu sein, keinen Moment, keine Gelegenheit zum Handeln unbenutzt zu lassen.

„Ich fühle so recht“ — schreibt Curtius seiner Frau — „wie viel ich in dieser großen und folgenreichen Zeit hier lernen, hören, sehen, erfahren, besprechen und mithin für Lübeck einsammeln und nützen kann, meine Sehnsucht zu Dir und den Kindern muß ich bezwingen und meiner Pflicht obliegen.“

Am 8. Oktober 1867 zog das preußische Militär in Lübeck ein, ein wichtiger Abschnitt für die alte Hansestadt; aber „wie ich nicht zweifle, ein segensreicher“, schreibt Curtius, „die Kleinstaaterlei, namentlich in Beziehung auf das Militär, mußte ein Ende haben“.

Wenige Tage vorher war die Auflösung des Lübeckischen Kontingents ohne Sang und Klang erfolgt; die Fahne, welche sieben Jahre vorher durch eine Kommission des Senates dem Bataillon feierlich übergeben und nach Beendigung des Feldzuges 1866 von dem König von Preußen mit Fahnenbändern dekoriert worden war, wird jetzt im Audienzsaal des Rathhauses aufbewahrt, umgeben von vier Fahnen der ehemaligen Lübecker Bürgergarde, deren Auflösung am 27. Oktober 1867 erfolgte.

Die bisherigen Militärbehörden Lübecks, Militär-Departement, Bewaffnungsdeputation, Militärgericht, wurden mit dem 8. November 1873 aufgelöst, die Geschäfte wegen Zahlung der Pensionen u. wurden einer „Militär-Kommission“ von zwei Senatsmitgliedern übertragen, welche noch heutzutage die Beziehungen der Garnison zu den Lübeckischen Behörden zu vermitteln hat.

Wenn auch unzweifelhaft der Übergang des Lübeckischen Post- und Telegraphenwesens in die Bundesverwaltung, sowie der Abschluß der Militärkonvention mit Preußen sehr wesentliche Veränderungen in der Stadt und dem Staate hervorriefen, so stand doch auch nach Bismarcks Ansicht das Verhältnis der Hansestädte zum Zollverein, ihre handelspolitische Stellung vor allem zur Frage. Die Erfolge, welche Curtius nach dieser Richtung hin dank seiner hervorragenden Sachkenntnis und seiner unermüdlischen patriotischen Tätigkeit

für seine Vaterstadt erzielt hat, überragen bei weitem alles, was er auf dem Gebiete des Post- und Militärwesens vordem für Lübeck erreicht hatte.

Vor näherem Eingehen auf die „Zollfrage“ mag eine An- gelegenheit noch kurz berührt werden, die für den Freistaat Lübeck von nicht unwesentlicher Bedeutung war, und die durch Curtius' rechtzeitigem und geschicktem staatsmännischem Eingreifen im Laufe des Jahres 1867 ohne Frage in Fluß, und dadurch zu einem lange ersehnten Abschluß gebracht worden ist.

Es handelte sich um Aufgabe des lübeckischen Kondomi- nats an dem Amte Bergedorf, welches im Jahre 1420 von Lübeck und Hamburg erobert und seitdem von beiden Senaten gemeinschaftlich verwaltet worden war.

Schon zu wiederholten Malen war in der Bürgererschaft die Frage angeschnitten worden, ob es nicht — auch im Interesse des Ländchens Bergedorf selbst — ratsam und angezeigt sei, den lübeckischen Anteil an Hamburg zu ver- äußern. Die politischen Vorteile, welche Lübeck speziell wäh- rend der ersten Hälfte des vorigen Jahrhunderts durch diesen Mitbesitz gehabt hatte, — dazu gehörte vor allem die Teil- nahme an den Verhandlungen der Elbschiffahrts-Kommission, wie nicht minder die Anteilnahme beim Abschlusse des Ver- trages wegen der Berlin-Hamburger Bahn — waren mit der Zeit mehr oder weniger hinfällig geworden.

Von der Kommission für auswärtige Angelegenheiten, welche über die Frage zu beraten gehabt hatte, war ein ge- teiltes Votum abgegeben worden. Curtius gehörte zu den- jenigen Mitgliedern in der Kommission, welche event. den Mitbesitz gegen Geldentschädigung oder Gebietsaustausch auf-

zugeben fest entschlossen waren, um so mehr, als Bergedorf in finanzieller Hinsicht, abgesehen von den schwankenden Einnahmen aus den Zöllen, nur wenig leistete.

Die mit Hamburg deshalb eingeleiteten Verhandlungen führten zu keinem Ergebnis.

Unter solchen Umständen und in Berücksichtigung der ihm gelegentlich von dem preussischen Gesandten von Richthofen ganz vertraulich gemachten Andeutungen wegen eventueller Erwerbung der Enklave Geesthacht von seiten der preussischen Regierung glaubte Curtius den Grafen von Bismarck bei passender Gelegenheit befragen zu sollen, ob Preußen ernstlich geneigt sein würde, das Amt Bergedorf oder das Lübeckische Kondominat an demselben gegen entsprechende Gegenleistung zu übernehmen.

Bismarck bejahte die Frage, nachdem er sich auf der Karte die Lage Bergedorfs veranschaulicht hatte, und fügte hinzu:

„Sie würden dabei auf fairen Entgegenkommen und akzeptable Anerbietungen von seiten Preußens rechnen können.“

Über den Inhalt dieses Gesprächs berichtete Curtius im Januar 1867 nach Lübeck; unter bewandten Umständen hielt man ein zaghaftes Vorgehen gegen die Schwesterstadt um so weniger empfehlenswert und angezeigt, als Hamburg eine auffallend kühle Zurückhaltung bisher bewiesen hatte und nur durch wiederholte Anforderungsschreiben zur Beantwortung der Lübeckischen Vorschläge zu bewegen gewesen war.

Allmählich aber schien man dort zu erkennen, daß man mit der Möglichkeit zu rechnen hatte, daß der Lübeckische

Anteil an Bergedorf von Preußen erworben werden könnte, jedenfalls zeigten sich die Hamburger willfähriger; die gemeinsamen kommissarischen Beratungen wurden wieder aufgenommen und führten am 8. August 1867 zum Abschluß eines Staatsvertrages, wonach Lübeck seinen Anteil an Bergedorf für die Summe von 600000 Mark Hamburg überließ.

Hiervon wurde Curtius senatsseitig beauftragt, in Berlin in geeignet erscheinender Weise Mitteilung zu machen.

Mit dem Erlöschen des Lübeckischen Kondominats an dem Amte Bergedorf, was offiziell zum 1. Januar 1868 erfolgte, nahm auch Curtius' Tätigkeit als Lübeckischer Kommissar für die Berlin-Hamburger Eisenbahn ein Ende.

---

## Elftes Kapitel.

### Der Zollanschluß. — Besuch des Königs Wilhelm von Preußen in Lübeck (1868).

Wenn in diesem Kapitel Curtius' verdienstvolle Tätigkeit bei Lübeck's Anschluß an den Zollverein geschildert werden soll, unzweifelhaft die größte und folgenschwerste Veränderung, die seit Jahrhunderten den Handelsstand, wie auch die gesamte Bevölkerung Lübeck's betroffen hat, dürfte zuvörderst ein kurzer Rückblick auf die Entstehung des Zollvereins und auf das ursprüngliche Verhältnis der Hansestädte zu ihm am Platze sein.

Die Schöpfung des deutschen Zollvereins, welcher in seinen Ursprüngen auf das preußische Zollgesetz vom 26. Mai 1818 sich zurückführen läßt, war eine Tat Preußens außerhalb der Bahnen des Bundestages, eine nationale Tat von unermesslicher Bedeutung! Der Zollverein wurde vor allem zu einer Waffe gegen die antideutschen Bestrebungen Oesterreichs.

Schon im Jahre 1848 war auch die Stellung der drei Hansestädte zum Zollverein wiederholt Gegenstand der Erörterung gewesen.

In Bremen war seinerzeit Senator Duckwitz bestrebt, den Haß gegen den Zollverein zu brechen; er suchte nachzuweisen, daß der Anschluß Bremens unter der Voraussetzung zweckmäßiger Einrichtungen — und zumal wenn die Nachbarstaaten Hannover und Oldenburg ein Gleiches täten —

keineswegs etwas Entsetzliches für Bremen sein würde. In Hamburg lagen die Verhältnisse ganz anders, und man wollte dort von einem Anschluß nichts wissen.

Die Kommission, welche im Jahre 1848 in Lübeck zur Prüfung der Zollverhältnisse eingesetzt war, hatte sich, obwohl die eingehenden Beratungen ein endgültiges Resultat nicht ergeben hatten, bereits offen dahin ausgesprochen, daß „eine gänzliche Absonderung als Freihafen sich für Lübeck nicht eigne“.

Nachdem die Zollfrage dann viele Jahre hindurch geruht hatte, wurde sie infolge der politischen Umwälzungen im Jahre 1866 wiederum Gegenstand der lebhaftesten Erörterungen, um so mehr, als in dem Art. 34 der Verfassung des Norddeutschen Bundes direkt ausgesprochen war:

„Die Hansestädte Lübeck, Bremen und Hamburg mit einem dem Zwecke entsprechenden Bezirke ihres oder des umliegenden Gebietes bleiben als Freihäfen außerhalb der gemeinschaftlichen Zollgrenze, bis sie ihren Einfluß in dieselbe beantragen.“

Curtius, der, wie erwähnt, seit Mitte Dezember 1866 als Vertreter Lübecks an den Beratungen über den Entwurf der Verfassung des Norddeutschen Bundes in Berlin teilgenommen, war gleichzeitig bemüht, sich auch über das Für und Wider in der Frage eines Anschlusses Lübecks an den Zollverein klar zu werden und über die etwaigen Bedingungen eines Anschlusses mit den maßgebenden Persönlichkeiten in Verbindung zu treten.

Den prinzipiellen Gegnern in Lübeck trat Curtius auf das Entschiedenste entgegen, wie er andererseits aber auch das Vorgehen einiger Heißsporne durchaus mißbilligte. Er nahm

wiederholt Veranlassung, darauf hinzuweisen, daß die Ansichten derer, welche den Großhandel durch den Eintritt Lübecks für wesentlich gefährdet erachteten, ebenso sehr der Klärung und Berichtigung bedürften, als die Hoffnungen der Detailhändler der Herbststimmung.

Das etwas dürftige Gutachten, welches die Handelskammer über die Frage des Anschlusses gleich zu Beginn der Verhandlungen abgegeben hatte, litt vielfach an Unklarheit und schiefer Auffassung, die verdienstliche Schrift des damaligen Zollinspektors Carl Plessing\*), „Lübeck und der Zollverein“, fand hingegen allseitige gebührende Anerkennung.

Wie sehr die Ansichten in der Bevölkerung, vor allem unter den Kaufleuten in dieser für Lübeck eminent wichtigen Frage auseinandergingen, beweist schon der Umstand, daß während am 11. Januar 1867 die Kaufmannschaft in einem offiziellen Schreiben der Handelskammer sich für den Anschluß ausgesprochen hatte, bereits wenige Tage darauf, am 14. Januar, von einer großen Zahl sog. Großkaufleute unter Desavouierung vorerwähnter Kundgebung eine Eingabe an den Senat gerichtet wurde, deren Petitum die Worte enthielt:

„Hoher Senat wolle der Stadt Lübeck ihre bisherige freie handelspolitische Stellung auch im Zollverein in der Weise wahren, daß Lübeck zu dem Zollverein in die Stellung eines Freihafens tritt mit entsprechendem, möglichst weit sich erstreckendem Gebiet und mit neuen, den Verkehr mit dem Zollverein erleichternden Einrichtungen.“

Curtius äußerte sich demgegenüber dahin, daß das Er-

---

\*) Ein Bruder des mehrerwähnten 1879 verstorbenen Senators Dr. Philipp Wilhelm Plessing und des jetzigen Senators Dr. Alphons Plessing.



gebnis der umfassenden und sorgfältigen Prüfung der sog. Zollvereinsfrage aus dem Jahre 1848 durch die seitdem entstandenen neuen Verhältnisse ganz wesentlich berührt worden sei, wozu in erster Linie die inzwischen ins Leben getretenen Eisenbahnverbindungen Lübeck's, die Beseitigung des Sund- und des Stader Zolles, Herabsetzung der Schifffahrtsabgaben, Einführung der Gewerbefreiheit, wie ganz besonders die Neugestaltung Deutschlands und die in der nächsten Umgebung Lübeck's eingetretenen Territorial-Veränderungen gehörten. Überdies betonte Curtius ausdrücklich, daß Lübeck bei einer isolierten Stellung, die es außerhalb des Zollvereins einnehmen würde, insofern gefährdet sei, als Preußen sich veranlaßt finden müßte, die jetzt ihm angehörenden Elbherzogtümer und deren mit Lübeck konkurrierenden Handels- und Seestädte möglichst zu begünstigen.

Diesen Gesichtspunkten verstand Curtius in seinen überaus klaren und eingehenden Berichten überzeugenden Ausdruck zu geben; auch wußte er von Anbeginn der Zollanschluß-Verhandlungen an nicht genug die wohlwollende Gesinnung zu rühmen, auf welche nach dem wiederholten Aussprüche der maßgebenden Männer in Berlin Lübeck in Folge seines ganzen Verhaltens einen gerechten Anspruch erworben habe.

Zudem unterlag es keinem Zweifel, daß bei allen Regierungen des norddeutschen Bundes die erklärte Absicht vorherrschte, den Hansestädten um des Ganzen willen in den Mitteln und Wegen zur Erhaltung ihres Berufes und ihrer Bedeutung in Beziehung auf Handel, Schifffahrt und Verkehr tunlichst entgegenzukommen.

Auch der Bundeskanzler hatte sich zu Beginn des Jahres 1867 Curtius gegenüber zur Zollfrage etwa dahin geäußert:

„Preußen lege auf den Beitritt der Hansestädte oder einer derselben großen Wert und werde dazu in jeder Weise bereitwillig die Hand bieten. Auf seine persönliche Unterstützung dürfe Lübeck eintretendenfalls unbedingt rechnen, namentlich auch in Beziehung auf die Gewährung eines angemessenen Präzipiums. Letzteres müsse für Lübeck ganz besonders ins Gewicht fallen, und er gestehe offen, daß es ihm unklar sei, wie die Städte finanziell durchkommen könnten, wenn sie für den Ausschluß aus dem Zollverein noch das Uebersum zahlen müßten, welches doch wohl dem Präzipuum einigermaßen korrespondieren, also ihnen ebensoviel nehmen, als letzteres im Anschlußfalle ihnen geben würde.

Hierzu muß freilich bemerkt werden, daß schon sehr bald die Aussicht, mit dem Anschlusse an den Zollverein für Lübeck ein Präzipuum zu erlangen, als ausgeschlossen gelten mußte, und zwar aus dem Grunde, weil die Gewährung eines solchen mit dem Geiste und den Grundsätzen des Verfassungs=Entwurfes für den norddeutschen Bund unvereinbar war. Nach dem Wortlaute des Art. 38 sollten die gesamten Einnahmen des Zollvereins, sowohl an Zöllen als auch an Verbrauchssteuer von „einheimischem Zucker, Branntwein, Salz, Bier und Tabak“ in die Bundeskasse fließen.

Wenn auch Curtius, wie aus seinen Berichten an den Senat hervorgeht, über die Frage, ob Lübeck die nach dem Verfassungs=Entwurfe des Norddeutschen Bundes in Aussicht stehende Freihafen=Stellung zu akzeptieren oder ob es — und event. unter welchen Bedingungen — dem Zollverein sich anzuschließen habe, im großen und ganzen sich klar war, zumeist infolge der überaus gründlichen Infor-

mationen und Belehrungen, welche auf seinen speziellen Wunsch durch zwei ministerielle Fachleute ihm geworden waren, und welche Unterweisungen er selbst mit dem Ausdruck „Kolleg“ bezeichnete, so standen sich die Meinungen, speziell der Geschäftsleute, über diese für Lübeck's fernere Zukunft eminent wichtige Frage nach wie vor vielfach diametral gegenüber.

Bei solcher Sachlage wurde daher der am 27. Mai 1867 von Rat und Bürgerschaft gefaßte Beschluß:

„daß eine gemeinsame Kommission niedergesetzt werde zur Prüfung der Frage, ob und unter welchen Bedingungen der Anschluß Lübeck's an den Zollverein den Interessen des hiesigen Gemeinwesens entspreche“

allseitig auf das freudigste begrüßt.

Diese Kommission bestand aus zehn Bürgerschaftsmitgliedern, welche sämtlich dem Kaufmannsstande angehörten, und aus den Senatoren Curtius, Böse, Schröder und Eschenburg.

Das Ergebnis der eingehenden Beratungen dieser Kommission, die teils gemeinsam, teils in einzelnen Sektionen ihre Arbeiten bewältigte, und der Curtius, soweit er nicht durch Abwesenheit verhindert war, präsidierte, war, daß sie den Anschluß an den Zollverein unter gewissen „Modalitäten und Wünschen“ dringend zu empfehlen in der Lage war, und solches in einem ausführlichen gutachtlichen Berichte vom 26. August darlegte, bei dessen Abfassung Curtius sich persönlich beteiligt hatte.

Bestimmend für die Entschlüsse dieser Kommission waren in erster Linie die klaren, sachlichen Auseinandersetzungen, welche Curtius auf Grund seiner eingehenden Vorarbeiten

den Mitgliedern der Kommission machen konnte, wie nicht zum mindesten seine vortrefflichen Zollberichte, welche er während seiner wiederholten Anwesenheit in Berlin von dort an den Senat gesandt hatte.

Wie man in Berlin in Regierungskreisen über den event. Anschluß Lübeck's dachte, beweisen die nachfolgenden Worte, welche der Finanzminister von der Heydt am 19. August 1867 im Verlauf eines längeren Gesprächs über die Zollfrage an Curtius richtete:

„Ich höre“ — sagte Heydt —, „daß Lübeck der Entscheidung für den Anschluß an den Zollverein näher getreten ist, ich bin längst der Ansicht, daß solcher Anschluß für Lübeck nicht bloß eine Notwendigkeit, sondern ein großer Fortschritt und Gewinn sein wird; wir wollen Sie wahrlich nicht zwingen und drängen, aber da die Beantwortung der Frage, was im wahren Interesse Lübeck's das Beste ist, so wenig zweifelhaft sein kann, so begreife ich nicht, warum Sie so lange zögern mit Abgabe ihrer Erklärung. Eine baldige Anschlußerklärung ist uns willkommen und von Wert; dieselbe kann ich nur um so dringender empfehlen, als jetzt noch mancherlei Erleichterungen zu gewähren sind, auf welche später nicht mehr zurückzukommen sein dürfte.“

Und wenige Tage darauf äußerte sich derselbe Minister bei einem Diner Curtius gegenüber dahin:

„Wenn Lübeck bald, sehr bald mit seiner Anschlußerklärung kommt und uns Vertrauen zeigt, gewähren wir ihm alles, was es will und das Interesse seines Handels fordert.“

Diese inhaltschweren Worte waren in unmittelbarer Nähe des Bundeskanzlers und des Handelsministers Grafen

von Ihenpliz gefallen. Ersterer sagte darauf, zu Curtius gewendet:

„Wenn Sie, wie figura zeigt, den Finanzminister für sich haben, können Sie auf mich um so mehr rechnen, und ich meine Ihnen schon Beweise gegeben zu haben, wie ich gerne bereit bin, Lübeck zu nützen und zu helfen, wo und wie ich kann.“

Die Äußerungen veranlaßten Curtius, am folgenden Tage in aller Frühe — es war der 25. August — dem stellvertretenden Bürgermeister, Senator Dr. Heinrich Brehmer in sehr herzlicher, aber eindringlicher Weise zu empfehlen, die Zollanschlußfrage auf Grund des Berichtes der gemeinsamen Kommission am Mittwoch, den 28. August, im Senate zur Verhandlung und Entscheidung zu bringen, und zwar um so mehr, als alle Senatsmitglieder im Grunde „mit ihrer Meinung fertig seien.“

Curtius fügte wörtlich hinzu:

„Ich vertraue, daß Sie mir, der ich in letzter Zeit dort, wie hier mit äußerster Anstrengung für Beschleunigung der Sache gearbeitet und gewirkt habe, treu zur Seite stehen und mit mir erkennen werden, daß es gilt, die so sehr günstigen Chancen zu benutzen.“

Der Senat ging in der von Curtius gewünschten Weise rasch und entschlossen vor, auch wurde die Angelegenheit mit möglichster Beschleunigung an den Bürgerausschuß und an die Bürgerschaft gebracht, damit, was Curtius wiederholt betonte, für die weiteren Verhandlungen, von deren Erfolg ja doch die Hauptsache abhängt, die so äußerst günstigen Dispositionen benutzt werden könnten.

Der von Curtius verfaßte Antrag des Senats an die Bürgerschaft lautete:

„daß unter Wahrung und Geltendmachung der Modalitäten und Wünsche, wie solche in der Anlage zu dem Kommissionsberichte vom 26. August 1867 näher aufgeführt sind, der Anschluß Lübecks an den Zollverein zu bewirken und in dieser Beziehung dem Senate das weitere nunmehr zu überlassen ist.“

Die Handelskammer hatte gegen diesen Antrag eine Rechtsverwahrung eingelegt, weil sie der Meinung war, ein Recht zu besitzen, an den weiteren Verhandlungen direkten Anteil zu nehmen. Der Senat erklärte, ein solches Recht der Handelskammer nicht anerkennen zu können.

Curtius, der bei dieser Gelegenheit schon der Konsequenzen wegen noch besonders darauf hingewiesen hatte, daß es wider das herkömmliche Verfahren sein würde, den von Kommissionen beider Staatskörper in deren Auftrage erstatteten Bericht gleichsam einer Superrevision durch die Handelskammer zu unterstellen, hat späterhin im Laufe der Verhandlungen — was ausdrücklich hervorgehoben sein mag — seinerseits den Vorschlag zur Wiederanknüpfung der Beziehungen zwischen dem Senat und der Handelskammer gemacht und hat selbst häufig Veranlassung genommen, einzelne Mitglieder, insonderheit den damaligen Präses der Handelskammer, Dienau, bei Behandlung und Beratung obschwebender wichtiger Fragen mit heranzuziehen.

Wie sehr übrigens die Gemüter erregt waren, beweist schon die Tatsache, daß in der Sitzung des Bürgerausschusses, am 2. Sept. 1867, die Opposition gegen den Anschluß noch die

lebhafteſten Anſtrengungen gemacht hatte, um alle möglichen „Knüppel in die Räder“ der Zoll-Frage hineinzuwurfen, freilich, und man darf wohl ſagen zum Glück, ohne Erfolg. Der Senatsantrag wurde ſchließlich mit 21 gegen 5 Stimmen angenommen.

Curtius, der hierzu aus Berlin ſchrieb, „daß ſolche Oppoſition gemacht worden, hat mich doch befremdet,“ war doppelt erfreut, als ihm am 16. Sept. abends die Draht-Meldung zuing, daß die Bürgerſchaft die Vorlage pure genehmigt habe. Hiermit hatte die Hauptfrage ihre Erledigung gefunden, nun galt es aber noch, die „Modalitäten und Wünſche“ feſtzuſtellen, welche bei den Verhandlungen über den Einſchluß Lübeck's in die gemeinſchaftliche Zollgrenze des Norddeutſchen Bundes geltend zu machen waren, und gerade in dieſer Beziehung ſollte Curtius noch ein reiches, inhaltſchweres Penſum von Arbeit zuſallen.

Er ſowohl wie der Miniſterreſident Dr. Krüger waren bereits durch Senatsbeſchluß vom 4. Sept. 1867 zu Kommiſſarien auch für dieſe Verhandlungen ernannt worden. Beide Männer, die ſchon wiederholt in entſcheidenden Stunden gemeinſam tätig geweſen waren und Großes für ihre Vaterſtadt erwirkt hatten, ſollten auch dieſe für Lübeck wichtige Angelegenheit durch gemeinſame Arbeit fördern und zu einem gedeihlichen Abſchluß bringen.

Wie am 18. Sept. 1867 die erſte Sitzung der vereinigten Ausſchüſſe des Bundesrats für Zoll- und Steuerweſen, ſowie für Handel und Verkehr ſtattfand, hatte Curtius Gelegenheit, in ſeinem Vortrage die Vorausſetzungen darzulegen, von denen Lübeckiſcherſeits bei der vorläufig erklärten Abſicht des Zollanſchluffes ausgegangen war.

Abgesehen von kurzen Besuchen in der Heimat, sollte Curtius den größten Teil des Winters bis Ende Mai 1868 in Berlin verbleiben, da er nicht allein dem Zoll-Bundesrat angehörte, sondern auch im Bundesrat des norddeutschen Bundes Lübeck zu vertreten hatte.

Vom geschäftlichen Standpunkte aus betrachtet war es für ihn vielleicht ein Glück, daß er nur ganz vorübergehend in Lübeck weilte. Die vielfachen, zum Teil irrigen und nur auf Sonderinteressen beruhenden Anschauungen, Urteile und Wünsche der Lübecker Geschäftswelt gelangten weniger zu seiner Kenntnis; er konnte und durfte sich bei seinen Entschlüssen und Maßnahmen allein von seiner eigenen über den einseitig kaufmännischen Standpunkt hinausgehenden Überzeugung leiten lassen. Dabei hat er aber selbstverständlich mancherlei Winke, die ihm von berufener Seite aus Lübeck geworden sind, stets dankbar akzeptiert und verwertet. Sehr schätzenswert waren für Curtius die vertraulichen Berichte, welche er während der langen schweren Monate von seinem inzwischen zum Senator erwählten Freunde, Dr. Philipp Wilhelm Plessing, fast täglich erhielt, und die ihn über alles Wichtige und Wissenswerte aus der Heimat in erster Linie unterrichteten.

Eine große Stütze hatte Curtius ferner an dem Zollinspektor Carl Plessing, der ihm zeitweise als Sachverständiger in Berlin beigeordnet war. Dieser war nicht allein mit den heimischen kommerziellen Verhältnissen eng vertraut, sondern auch mit den in Frage kommenden Zollvereins-Bestimmungen und Einrichtungen näher bekannt. Mit Hilfe dieses tüchtigen Beamten hat Curtius, der andauernd bemüht war, über alles, was für die ganze Sachlage und Ent-



scheidung von Belang war, sich ein tunlichst objektives, klares Urteil zu verschaffen, Memoranden ausgearbeitet, in welchen diejenigen Punkte und Fragen näher beleuchtet und erörtert wurden, auf welche es in Vorbereitung demnächstiger Verhandlungen und Entschliefungen besonders ankommen sollte. Erwähnt seien vor allem die Erleichterungen für den Handel mit ausländischem Wein, die zollfreie Niederlage, das Kontierungssystem und die wichtige Frage des Kostenpunktes, die für Lübeck von ausschlaggebender Bedeutung war.

Diese Memoranden sind denn auch in Lübeck zum Gegenstande eingehender Erwägung gemacht worden, vor allem in der gemeinsamen Kommission, welche auf Curtius' Veranlassung unter Hinzuziehung verschiedener Mitglieder der Handelskammer hin und wieder zusammentrat, um sich mit dem reichhaltigen Material, welches von Berlin aus an Berichten und Drucksachen einging, vertraut zu machen.

Der damalige Vertreter des Bundeskanzlers, Delbrück, hatte in seiner Erwiderung auf Curtius' Vortrag am 18. Sept. 1867 darauf hingewiesen, wie es sich wiederholt gezeigt habe, daß es nur zwei Wege gäbe, um den Zollvereinsinteressen gerecht zu werden, entweder die Nachverzollung, wie sie in Braunschweig und Frankfurt a. M. stattgefunden habe, oder die vorherige Einführung des Zolltarifs mit Übergangsstadium, wie sie seinerzeit in Hannover und neuerdings in Schleswig-Holstein erfolgt sei.

Die Frage, welchen Weg Lübeck für den Fall des Eintritts in den Zollverein einzuschlagen habe, sollte gar bald eine brennende werden.

Abgesehen davon, daß die Entscheidung hierüber mehr oder weniger abhängig sein mußte von dem Vorgang der Nachbarländer Mecklenburg und Lauenburg, hatten Curtius und Krüger gemeinsam ein auf diese Frage bezügliches ausführliches Promemoria unter wesentlicher Mitberücksichtigung des für die definitive Entschliebung ausschlaggebenden Kostenpunktes ausgearbeitet und dieses Schriftstück dem Vorsitzenden des Bundesratsausschusses für Zoll- und Steuerwesen behändigt. Es war darin, gewissermaßen als *conditio sine qua non*, von den Lübeckischen Kommissarien verlangt worden, daß die Kosten für die im Gesamtinteresse des deutschen Handels und Verkehrs in Lübeck erforderlich werdenden außerordentlichen Einrichtungen unter allen Umständen von der Bundesverwaltung übernommen würden, und zwar um so mehr, als der Ertrag der ev. Nachverzollung in die Bundeskasse fließen sollte, und der Stadt Lübeck keinerlei Präzipuum gewährt werde, wie es anderen Staaten des Zollvereins früher unter ähnlichen Umständen zugestanden worden sei.

Bevor die Mitglieder des Zollausschusses wegen des Anschlusses von Lübeck in die eigentlichen Verhandlungen eintraten, wurde es allgemein als notwendig erachtet und auch von Curtius wiederholt auf das nachdrücklichste befürwortet, daß zunächst einzelne Ausschuß-Delegierte nach Lübeck gingen, um die Verhältnisse an Ort und Stelle kennen zu lernen und zu prüfen und etwaige Wünsche der Verkehrstreibenden persönlich entgegenzunehmen.

Unter diesen Ausschuß-Delegierten, die Ende Oktober 1867 nach Lübeck fuhren, befand sich der sächsische Geh. Oberfinanzrat von Thümmel, der im Zoll-Bundesrat Referent für die Lübeckische Zollsache war.

Dieser und die übrigen Herren ließen sich bei ihrer Rückkehr nach Berlin dahin aus, daß sie einen durchaus günstigen Eindruck von Lübeck mitgenommen und sich davon überzeugt hätten, daß das nordische Geschäft, welches den Charakter eines Zwischenhandels trüge, mit den jetzt bestehenden Zollvereins-Einrichtungen von Lübeck aus nicht zu betreiben sei, daß mithin im Falle des Anschlusses auf Ausshülfen und Erleichterungen Bedacht zu nehmen sei. In letzterer Beziehung müßten entsprechende Vorschläge von Lübeck erwartet werden.

Wenn schon aus diesen kurzen Darlegungen ein offenes Wohlwollen für Lübeck zu entnehmen war, so blieb Curtius gleichwohl bemüht, auf die maßgebenden Kreise und Persönlichkeiten zu Gunsten seiner Vaterstadt einzuwirken. Dies sollte ihm wesentlich dadurch erleichtert werden, daß es ihm gelang, zu Thümmel sehr bald in ein näheres Verhältnis zu treten. Curtius ließ sich hierbei von der durchaus richtigen Erkenntnis leiten, wie unendlich wichtig es ist, sich auch persönliche Freunde in geschäftlichen Angelegenheiten zu erwerben und das gegenseitige Vertrauensverhältnis zu kultivieren.

„Je weniger entgegenkommend die hiesigen Böllner sich neuerdings bewiesen haben“ — schreibt Curtius gelegentlich an Wilhelm Blessing — „desto mehr wuchs und wächst der redliche Wille und der Eifer Thümmels, uns zu nützen und zu helfen, und er vermag viel, teils als Referent, teils weil er zu den Süddeutschen, namentlich zu den Baiern, mit denen er zusammen wohnt, in einem näheren und freundschaftlichen Verkehr steht.“

Mit dem Moment, wo die Zoll-Angelegenheit Lübeck's den Händen des Bundesrats des norddeutschen Bundes ganz entrückt und auf den Bundesrat des Zollvereins übergegangen war, gewann die Stimmung der Süddeutschen für Lübeck's Sache eine erhöhte Bedeutung, — „und ich lasse es mir daher um so mehr angelegen sein,“ — berichtete Curtius — „das neue Terrain mit Eifer und Umsicht zu bearbeiten, als es mir notwendig erscheint, daß die Preußen sich mehr und mehr davon überzeugen, daß unsere Wünsche und Anträge auch bei den Süddeutschen auf keinen erheblichen Widerstand stoßen.“

Curtius' Taktik war zweifellos eine richtige, er hatte überdies die Genugtuung, mit der Zeit auch zu manchen höheren preußischen Zoll-Beamten, u. a. zu dem Generalsteuerdirektor von Pommer-Esche, „dieser derben Rügenjer Natur“, der anfangs unnahbar schien, in nähere Beziehungen zu treten. „Bei keiner Angelegenheit und Verhandlung“ — betonte Curtius wiederholentlich — „mag es so sehr, als bei der jetzt für uns obschwebenden darauf ankommen, die geeigneten Persönlichkeiten zu gewinnen und zu benutzen, überhaupt mit richtiger Fühlung vorzugehen, den Moment zu erfassen und die Stimmung zu erkennen und auszunutzen.“

Im Laufe des Monat März 1868 konnte er denn auch aus voller Überzeugung und mit einer gewissen Befriedigung offiziell nach Lübeck berichten:

„Ich mache hier, wenn auch nur sehr langsam, Fortschritte in der Gewinnung maßgebender Persönlichkeiten für die Ansicht, daß Lübeck exceptionell und anständig zu behandeln ist.“

Allmählich war es auch in der Heimat kein Geheimnis mehr geblieben, daß in Berlin wegen des Zollanschlusses mit Nachverzollung verhandelt wurde. Curtius äußerte sich hierzu Wilh. Messing gegenüber wie folgt:

„Aus Briefen von Lienau scheint mir hervorzugehen, daß unsere kaufmännischen Hoch=Dorics sich an den Gedanken der Nachverzollung zwar gewöhnen, letztere jedoch und damit den Zollanschluß überhaupt bis in den Spätherbst verschoben zu sehen wünschen. So unangenehm und störend es sein wird, wenn die Nachverzollung in die belebte Geschäftszeit fällt (und daß sie vor Mai zu beschaffen wäre, scheint mir kaum wahrscheinlich), so muß ich doch aus mehr als einem triftigen Grunde die Verschiebung der Maßregel bis zum Spätherbst für ganz untunlich oder doch unerreichbar halten. Dies nur ganz vorläufig, zur Mitteilung an diejenigen, so es angeht.“

Inzwischen war auch in Schwerin die Zoll=Organisations=Kommission zusammengetreten, zu der von Lübeckischer Seite Senator Dr. Böse abgeordnet war. Diese Kommission hatte im allgemeinen einen mehr technischen Charakter und sollten durch ihre Vorarbeiten wesentliche Grundlagen, wie für den Abschluß der Berliner Verhandlungen, so für die in Lübeck zu treffenden Einrichtungen gewonnen werden.

Ein Zusammen=Arbeiten und Zusammen=Gehen mit Berlin war daher durchaus geboten, weshalb auch Curtius seinen Freund Thümmel zu bestimmen suchte, auf die ihm bekannten Mitglieder jener Kommission zu Gunsten Lübecks seinen Einfluß geltend zu machen.

Überdies war in Lübeck vom Senat eine Zoll=Kommission eingesetzt, bestehend aus den Senatoren Eschenburg und Wil=

helm Plessing, deren Aufgabe es sein sollte, die dortigen Verhandlungen und Vorbereitungen zu den Lokal-Einrichtungen durch Ankauf zweckentsprechender Grundstücke 2c. zu treffen, wie nicht minder nach einem geeigneten ersten Beamten für das zukünftige Lübecker Zollamt Umschau zu halten.

In letzterer Beziehung war es Curtius gelungen, auf den Steuerrat Schmorl aufmerksam zu machen, der demnächst nicht allein die ganze Einrichtung beim Übergange mit Takt und Verständnis geleitet, sondern der auch lange Jahre hindurch seinen schwierigen Posten zur vollen Zufriedenheit der Behörden und der Geschäftswelt in Lübeck ausgefüllt hat.

Wurde auch zweifellos auf der ganzen Linie wacker gestrebt und gearbeitet, so traten leider doch speziell in den Berliner Verhandlungen wiederholte Stockungen und Verzögerungen ein, die Curtius nicht allein aufs tiefste bedauerte, ohne Abhülfe schaffen zu können, sondern die auch in Lübeck um so mehr verstimmten, als es dort nicht unbekannt geblieben war, daß alles allein von den Arbeiten und Beschlüssen des Bundesrats abhinge, in welchem Sinne auch verschiedene Zoll-Kommissarien, die über die Lübeckischen Geschäfts- und sonstigen Verhältnisse nach Berlin zu berichten hatten, sich gelegentlich ausgesprochen hatten. Die Gründe für jene Stockungen lagen vor allem in der zeitweisen Behinderung des Ausschuß-Referenten und dessen übermäßiger Beschäftigung mit anderen und eiligen Sachen, wozu in erster Linie die Zoll-Verhandlungen mit den Österreichern gehörten. Um so mehr glaubte man in den Kreisen der Geschäftsleute wie auch von seiten des Senats dem Wunsche Ausdruck geben zu können, daß Curtius zum Zwecke mündlicher Aussprache über verschiedene Punkte eine Zeit

lang nach Lübeck kommen möchte. Hierzu äußerte sich dieser in einem Schreiben vom 30. März 1868:

„Gerne käme ich noch in dieser Woche nach Lübeck, allein ich glaube nicht, daß es mir möglich sein wird. Unsere Anschlußfrage wird jetzt von Thümmel sehr ernsthaft bearbeitet und je weiter er damit vorschreitet, desto weniger kann ich den ihm oft unentbehrlichen Besprechungen mit mir mich entziehen. Diese Rücksicht fesselt mich hier und um so mehr, als ich mit dem genannten Referenten wünschen muß, für gewisse, wohl baldigst notwendig werdende Entschlüsse das mündliche Erörterung erheischende Material fertig mit nach Lübeck zu nehmen.“

Die hiernach eigentlich unerwartete Nachricht, daß Curtius am 5. April eintreffen würde, wurde allseitig um so freudiger begrüßt, als man annahm, in seinem Kommen den Anfang vom Ende der Zollverhandlungen erblicken zu sollen.

Am 8. April berichtete Curtius im Senat mündlich über den Verlauf der während seines jüngsten längeren Aufenthalts in Berlin über die Modalitäten des Beitritts Lübecks zum Zollverein, insbesondere wegen der Nachsteuer u. s. w. gepflogenen Verhandlungen und über den gegenwärtigen, im allgemeinen günstigen Stand dieser Angelegenheit.

Zur tunlichsten Förderung derselben habe der Referent im Bundesrats-Ausschusse geglaubt, wie Curtius bemerkte, darauf aufmerksam machen zu sollen, daß es unerlässlich sein werde, und zwar im Interesse Lübecks, eine definitive Erklärung über die in Anspruch zu nehmenden Zugeständnisse und erleichternden Einrichtungen baldmöglichst zu fassen und abzugeben. Die weitere geschäftliche Behand-

lung der Angelegenheit ließe sich dahin regeln, daß der Bundesrat des Zollvereins über die von Lübeck aufgestellten Voraussetzungen und Wünsche bestimmte, wenn auch nur generelle Zusicherungen erteilte, wogegen dann Lübeck, unter Vorbehalt schließlicher Feststellung des Erforderlichen im Detail, die förmliche Beitritts-Erklärung abzugeben haben würde.

Nachdem Curtius alsdann noch über die vorläufigen Zusicherungen des Bundesrats ausführlich berichtet hatte, wurde ihm in der Senatsitzung vom 11. April eine Instruktion erteilt, in welcher die Bedingungen für die förmliche Beitritts-Erklärung Lübeck's aufgestellt worden war.

Mit dieser Marschroute begab er sich wieder auf seinen Posten nach Berlin, wo bald nach Ostern, auch nach Rückkehr des Ausschuß-Referenten, die Verhandlungen wieder aufgenommen und weiter geführt wurden, leider nicht in einem Tempo, wie es speziell von vielen Geschäftsleuten in Lübeck verlangt und erwartet wurde.

Wenn auch über das schließliche Ergebnis der Verhandlungen in Berlin Niemand unterrichtet sein konnte, so war doch jedenfalls an der Thatsache nicht zu rütteln, daß der alten Hansestadt von allen Seiten tunlichstes Wohlwollen entgegengebracht wurde, und daß die Chancen für Lübeck im allgemeinen nicht schlecht standen; trotzdem konnte es geschehen, daß noch in der Bürgerschaftssitzung vom 28. April von einer Seite der Versuch gemacht wurde, die ganze Zollanschluß-Angelegenheit nochmals wiederum in Frage zu stellen.

Dieses widersinnige und von wenig politischer Einsicht zeugende Vorgehen fand trotz des gewandten Vortrages des Antragstellers bei den Anwesenden keinen Anklang; die Ma-



porität sah sich im Gegenteile um so mehr veranlaßt, dem Senat und in erster Linie den Unterhändlern in Berlin ein ausdrückliches Vertrauensvotum zu geben.

Daß freilich bei der Langwierigkeit der Verhandlungen auch manche Freunde des Zollanschlusses zeitweise die Geduld verloren und in pessimistischer Anwendung sich dahin äußerten, daß gar keine reellen Konzessionen zu erwarten wären, sondern daß man doch schließlich auf Gnade und Ungnade sich in alles ergeben müßte, ist menschlich und verzeihlich.

Nicht unerwähnt darf indes bleiben, daß die Kaufleute zum Teil selbst schuld waren an dem schleppenden Gange der Verhandlungen, indem einzelne in der Herbeischaffung des von Berlin aus verlangten notwendigen Materials recht lässig waren. So war von dem mehrerwähnten Ausschuß-Referenten detaillierte Auskunft über den Umfang des Geschäfts nach dem Norden erbeten worden, und es bedurfte wiederholter Anforderungen, bis die damaligen 51 Handlungshäuser diesem Verlangen in befriedigender Weise entsprochen hatten.

Allen Äußerungen der Ungeduld und des Mißtrauens war Curtius am 14. Mai in der Lage die Spitze abzubrechen, indem er seinem Freunde Plessing schrieb:

„Nachdem die letzten Tage viele Sorge, Mühe und Arbeit in unserer Zollanschluß-Angelegenheit mir gebracht hatten, kann ich heute, Gott sei Dank! endlich einen ge-  
deihlichen Abschluß bestimmt signalisieren. Mich hat bisher weder die Geduld, noch das Vertrauen verlassen, wäre es anders, so hätten die Früchte leicht fauer werden können, die nun reif und schmachhaft uns in den Schoß fallen.“

Kurz vor jenem 14. Mai hatte Thümmel die Vorschläge und Anträge für die Ausschüsse im strengsten Vertrauen an Curtius mitgeteilt, und war es diesem alsdann noch gelungen, den Referenten zu einigen sehr wesentlichen Veränderungen und Verbesserungen im Interesse Lübecks zu bestimmen.

„Obgleich erst die heutige Abend Sitzung der vereinigten „Ausschüsse“, — heißt es in jenem Briefe an Plessing weiter — „zu welcher Krüger und ich geladen sind, die Entscheidung bringen wird, so kann ich doch schon jetzt mit Sicherheit voraussagen, daß die Ausschuß-Vorschläge unseren Wünschen und Erwartungen in vollem Maße entsprechen, und daß uns damit schon jetzt, die Regulierung verschiedener Details vorbehältlich, erheblich mehr zugestanden wird, als dasjenige, was in der Instruktion des Senats vom 11. April d. Js. als Bedingung der förmlichen Beitritts-Erklärung aufgestellt worden war.“

Eine Abschrift von dem Protokoll jener Abend Sitzung nebst Bericht sandte Curtius am folgenden Tage ans Direktorium nach Lübeck.

Plessing schrieb ihm darauf am 16. Mai auftragsgemäß:

„Um 12 Uhr traf in Curia Dein Schreiben vom gestrigen Tage wegen der Zollanschlußmodalitäten ein. Dasselbe erregte, namentlich auch in dem letzten Punkte — Überweisung des vollen Nachsteuer-Betrages an Lübeck — bei unseren Finanzmännern eine lebhafte und freudige Überraschung und Befriedigung über das erreichte, alle bisherigen Erwartungen übertreffende Resultat.“

„Ich habe den Auftrag vom Senat erhalten, Dir insbesondere, sowie Deinem Mitkommisjar Dank und Anerkennung für Eure mühevollen und schließlich so erfolgreichen

Anstrengungen in dieser wichtigen Sache auszusprechen, mit der Ermächtigung, nunmehr im Bundesrate, sobald letzterer das Resultat der bisherigen Verhandlungen genehmigt haben wird, die dem Senatsbeschlusse vom 11. April entsprechende förmliche und definitive Erklärung unseres Beitritts zum Zollverein abzugeben.“

Solches geschah von seiten Curtius' in der Sitzung des Zollbundesrats vom 22. Mai, nachdem er zu den der Stadt Lübeck gemachten Zugeständnissen in Anlaß des Zollanschlusses seine Zustimmung erteilt hatte, in folgender Fassung:

„Unter dankbarer Anerkennung der bei der soeben genehmigten Verhandlung auf die besonderen Verhältnisse und Bedürfnisse Lübecks genommenen Rücksicht und in dem dadurch befestigten Vertrauen, daß gleichermaßen auch bei der vorbehaltenen weiteren Ausführung im Detail werde verfahren werden, gebe ich nunmehr im Auftrage des Senats die Erklärung des Beitritts der freien und Hansestadt Lübeck zum Zollverein hiermit ab.“

Im Anschluß hieran mögen auch Curtius' nachstehende Worte Erwähnung finden:

„Es war mir eine besondere Genugtuung, aus der Art, wie meine Kollegen, speziell aus Bremen und Hamburg ihre Freude über das Resultat mir aussprachen, zu entnehmen, daß dieselben nicht bloß mir, sondern auch der von mir vertretenen Sache und unserm guten alten Lübeck aufrichtig zugetan sind. Das wird auch für die Folge von unschätzbarem Werte sein, und wir dürfen getrost uns der Hoffnung hingeben, daß man uns gut behandeln und das gewähren werde, was wir für die Erfüllung unseres Berufs als Handelsstadt bedürfen.“

Möchte doch der Glaube daran und das Vertrauen darauf sich in allen Kreisen mehren und befestigen. Also mit frischem Mute vorwärts.“

Die Mitteilung der äußerst günstigen, früher niemals zugestandenen Bedingungen für den Zollanschluß erregte im Bürgerausschusse, der sich am 23. Mai rasch und zahlreich versammelt hatte, wie begreiflich, Sensation und bei den Anwesenden hohe Befriedigung. Die Bürgerschaft erteilte in ihrer Sitzung vom 15. Juni ihre Genehmigung zu dem bezüglichen Senatsantrage. Das betr. Sitzungsprotokoll enthält überdies folgenden Passus:

„Auf Anrege von J. H. Harms forderte der Wortführer die Bürgerschaft auf, dem Senator Dr. Curtius für dessen patriotische und erfolgreiche Tätigkeit bei den Verhandlungen über den Anschluß Lübeds an den Zollverein ihren Dank und ihre Anerkennung durch Erheben von den Sitzen auszudrücken.“

„Die Bürgerschaft entsprach dieser Aufforderung ihres Wortführers.“

Ein gleicher öffentlicher Dank war Curtius vordem schon einmal und zwar, wie gelegentlich erwähnt, in der Transitzollsache von seiten der Bürgerschaft zu teil geworden.

Hierzu bemerkt sein langjähriger Freund und Verehrer, der mehrfach erwähnte Staatsarchivar Wehrmann, mit Recht:

„Niemals ist persönlicher Ehrgeiz ihm ein Motiv des Handelns gewesen, ihn leitete nur Liebe zur Vaterstadt und ausdauernder Eifer, ihr Wohl zu fördern. Gewiß hat es ihn herzlich erfreut, als die Bürgerschaft ihm durch Erhebung von den Sitzen Anerkennung und Hochachtung bezeugte, aber das war nur Erhöhung der reinen und

ruhigen Freude, welche bei Erreichung eines lange und mühsam erstrebten Zieles zu fühlen, einem jeden natürlich ist und wohl ansteht.“

Mit jener bürgerchaftlichen Abstimmung hatte eine bereits vielfach erwogene und behandelte Angelegenheit unter den günstigsten Auspizien ihren vorläufigen Abschluß gefunden. Der offizielle Eintritt Lübeck's in den Zollverein erfolgte am 11. August 1868. Die Nachsteuer ergab bei äußerst kulanter Handhabung der einschlägigen Bestimmungen den von jeiten der Behörde unerwarteten Betrag von 1075820 Mark 17 Pfennige. Lübeck hatte hiervon freilich alle durch den Eintritt in den Zollverein entstehenden Einrichtungskosten aus eigenen Mitteln zu bestreiten, es konnte aber die bis zum Jahre 1875 nicht verwandte Summe von 145269 Mark 93 Pfennige an die Reserve-Kasse ausgekehrt werden.

Wenn bereits zu Anfang dieses Kapitels gesagt wurde, daß der Zollanschluß unzweifelhaft die größte und folgeschwerste Veränderung darstellt, die seit Jahrhunderten vor allem den Handelsstand Lübeck's betroffen hat, so ist andererseits heutzutage nach Ablauf von mehr als 30 Jahren der Hinweis sehr wohl berechtigt, daß mit dem Moment, da Lübeck ein Teil des großen deutschen Zollgebietes wurde, zweifellos ein sichtbares, wenn auch nur langsames Wiederaufblühen der alten Hansestadt zu verzeichnen ist.

Vielleicht mag dies mehr ruhige aber stetige Fortschreiten für die Entwicklung Lübeck's ein Glück gewesen sein.

Nachdem Curtius fast vier Monate ununterbrochen von seiner Familie getrennt gewesen war, hoffte er um so mehr baldmöglichst nach Lübeck zurückkehren zu können, als er am

30. Mai das Fest seiner silbernen Hochzeit in der Heimat feiern wollte. Es war sein größter Wunsch, „dessen gesicherte Erfüllung“, wie er schreibt, „ich gar zu gern meiner Frau und mir gleichsam als Festgeschenk bringen möchte, daß ich nicht nötig habe, nach unserm Feste nach Berlin zurückzukehren.“

In Anbetracht der damaligen politischen Verhältnisse war von gewisser Seite Curtius' fortdauernde Anwesenheit in Berlin für unerläßlich gehalten worden; die Mehrzahl der Senatsmitglieder hatte sich jedoch mit dem Vorschlage, die fernere Vertretung Lübecks im Bundesrate Krüger zu übertragen, einverstanden erklärt, zumal Curtius Gelegenheit gegeben werden sollte, nach der wiederholten, längeren Abwesenheit „sich wieder in die vaterstädtischen Interna hineinzufinden und dadurch für das demnächstige Präsidium sich vorzubereiten.“

Durch Senatsdekret war ihm daher bereits im Laufe des Monats Mai zu erkennen gegeben, wie seine Rückkehr nach Lübeck wünschenswert und angemessen sei, sobald nach seiner eigenen Überzeugung ein gewisser Abschluß in der Zollangelegenheit erreicht sein werde, und er mithin Berlin ohne Nachteil verlassen könne.

Diesen Moment hielt er für gekommen, als in der Abend-sitzung des Zoll-Bundesrates vom 22. Mai die für Lübeck äußerst günstigen Ausschuß-Anträge einstimmige Annahme gefunden hatten.

Wie Curtius häufig während der langwierigen und schwierigen Zoll-Verhandlungen dankend anerkannt hat, welche seltene Teilnahme und welche außerordentlichen Dienste der Ausschuß-Referent von Thümmel der alten, vielgeprüften

Waterstadt bei ihrem Anschluß an den Zollverein erwiesen hat, so mögen auch dessen Worte hier Platz finden, mit denen er Curtius nach glücklicher Heimkehr begrüßte:

„Wenn das gemeinschaftliche Werk, an dem wir redlich zusammengearbeitet haben, von günstigem Erfolge begleitet gewesen ist, so ist dies hauptsächlich Ihrer Umsicht und dem unermüdlischen Eifer zu verdanken, mit welchem Sie alle Verhältnisse, auf die es ankam, klar zu legen und alle Eventualitäten ins Auge zu fassen wußten, so daß mir nur die geringe Mühe der Prüfung des Materials und die Ausführung der zu wählenden Maßregeln übrig blieb.“

Curtius, dem sein Kollege und Freund Wilhelm Plessing gelegentlich nach Berlin geschrieben hatte: „wir suchen Dir alles fern zu halten, was nicht zu Deiner nächstliegenden, Deine Kraft und Tätigkeit vollauf in Anspruch nehmenden Aufgabe gehört“, hatte dennoch manche anderweitige Angelegenheiten nebenher zu erledigen, und es bleibt bewundernswert, daß er bei aller seiner Arbeit noch Zeit hat finden können, sich in den Berliner Gesellschaftsstrudel zu stürzen; er erachtete es aber gewissermaßen als seine Pflicht, denn wie er selbst sagte: „derartiges gehört zum Geschäft oder zum Dienst.“

Infolge seiner langjährigen Beziehungen zum preußischen Königshause war er auch häufig zu Festlichkeiten bei Hofe geladen, wo die Majestäten und die Prinzen des königlichen Hauses ihn stets durch Ansprachen auszeichneten.

Es ist auch wohl anzunehmen, daß er dank seinen ausgedehnten und vortrefflichen Verbindungen den ersten Anstoß zu dem Besuch des Königs von Preußen im Herbst 1868 gegeben hat.

Sollte Curtius die hohe Ehre zu teil werden, den König in seinem Hause gastlich zu bewirten, so verursachte dieser Besuch selbstverständlich viel Arbeit und Unruhe. Die Verteilung und Unterbringung des Gefolges, die Ausarbeitung eines Festprogramms und vieles andere mußte er persönlich erledigen, da er allein die Erfahrung in dergleichen Dingen, vor allem auch die nötige Personal-Kenntnis besaß.

Aus den Tageszeitungen ist über den Besuch des Königs folgendes zu entnehmen:

„Am 12. September, abends 8 Uhr, lief der königliche Sonderzug in den festlich geschmückten Bahnhof ein; zur Begrüßung hatten sich u. a. Bürgermeister Roesch und Curtius eingefunden, der dem Könige die Senatsdeputation vorstellte. Nach einer Rundfahrt durch die hellerleuchteten Straßen wurde nach einem kurzen Besuche des Tivoli-Etablissements die Fahrt zum Curtius'schen Hause an der Trave fortgesetzt. Während der Abendmahlzeit, bei welcher Frau Senator Curtius die Pflichten der Wirtin versah, spielte vor dem Hause die Kapelle unserer 76er und sang die Liedertafel.“

Am andern Morgen wurde auf Curtius' Veranlassung dem Könige beim Kaffee eine poetische Widmung von Emanuel Geibel überreicht, deren Schlußstrophe lautete:

„Und sei 's als letzter Wunsch gesprochen,  
Daß noch dereinst Dein Aug' es sieht,  
Wie übers Reich ununterbrochen  
Vom Fels zum Meer Dein Adler zieht.“\*)

\*) Bekanntlich wurde Geibel in Folge der in obiger Widmung ausgesprochenen Tendenz der ihm vom König von Baiern bisher bewilligte „Ehrenbezug“ entzogen; die Krone Preußen gewährte ihm entsprechenden Ersatz.



Um 9 Uhr begab sich der König zum Gottesdienst in der St. Marienkirche; danach fuhr er unter dem Festgeläute aller Glocken durch die prächtig geschmückten Straßen, besuchte das Rathaus und die Schiffergesellschaft, besichtigte die Wälle sowie den Hafen; am Burgtore wurde kurze Zeit gehalten und Bürgermeister Roesch hatte die Ehre, dem Könige an Ort und Stelle einen gedrängten Vortrag über den so denkwürdigen Tag der Schlacht des Jahres 1806 zu halten.

Später begab man sich zu dem gleichfalls geschmückten Kasino in der Beckergrube, wo ein Frühstück eingenommen wurde. Nachmittags 2 Uhr erfolgte die Weiterfahrt des Königs mit Extrapost nach Schloß Panke.

Am 14. September erhielt Curtius von seinem Bruder Ernst aus Göttingen ein längeres Schreiben, aus welchem einige Stellen hier folgen mögen, die auf den königlichen Besuch Bezug nehmen.

„Es ist doch eine Schicksalsfügung, daß König Vater und Sohn mit unserm Hause und unserer Stadt in so mannigfaltige persönliche Beziehungen getreten sind, und je weniger wir dieselben gesucht haben, um so mehr können wir uns derselben freuen und zu Gott hoffen, daß sie auch für die allgemeinen Angelegenheiten nicht ohne Nutzen sein werden.“

„König und Kronprinz müssen die Idee des Deutschen Reiches durch ihre Person in den Deutschen lebendig machen, dazu sind sie beide in seltener Weise ausgestattet, jeder in seiner Art.“

„Der Weibelsche Morgengruß wird in ganz Deutschland Anklang finden, so etwas bietet ihm nicht leicht eine

andere Stadt. Es ist der Erstling der Liederstimmen, welche die aufgehende Sonne des Deutschen Reiches wach ruft.“

„Eine Art von Kaiser ist König Wilhelm doch schon und einem kaiserlichen Umzuge gleicht seine Herbstfahrt in Nordalbingien.“

„Mit städtischen Atertümern wird man den König nicht behelligen, aber dem Eindrucke des Ganzen wird er offen und zugänglich sein. Es beginnt doch so Gott will für Lübeck eine neue Epoche, zum ersten Male gehört es jetzt Deutschland wirklich an und kann in seinem Einfuhr- und Ausfuhrhandel mit allen Ostseehäfen frei konkurrieren. Also wenn die guten Lübecker ihre Arme regen und ihre Köpfe anstrengen, warum soll es ihnen nicht glücken?! Alle Hinterländer sind zum ersten Male ihrem Handel offen, natürlich sind die Übergangszeiten peinlich und ungemütlich und mit manchen Opfern verbunden. So möge denn der königliche Besuch eine neue Ära für unsere geliebte Vaterstadt bezeichnen.“

Wenige Wochen später erhielt Curtius' Frau zur Erinnerung an den königlichen Besuch eine herrliche Vase zum Geschenk, wie auch Curtius selbst schon im Besitz eines ähnlichen Prachtstücks sich befand, welches er im Jahre 1861 von dem Könige von Preußen als Andenken an seine Anwesenheit in Berlin als Abgeordneter des lübeckischen Senates zur Beglückwünschung des Königs aus Anlaß seiner Thronbesteigung erhalten hatte.

---

## Zwölftes Kapitel.

### Regierender Bürgermeister. — Schluß.

In der Versammlung des Senats vom 2. Dezember 1868 wurde Curtius an Stelle des zurücktretenden Bürgermeisters Roock zum regierenden Bürgermeister für die Jahre 1869 und 1870 erwählt. „Möge es ihm vergönnt sein“ — schrieben seinerzeit die Lübeckischen Blätter — „unter den durch die Neugestaltung Norddeutschlands vielfach veränderten Zeitumständen die Leitung unseres Gemeinwesens zum Heile unseres Freistaates fortzuführen und die Entwicklung desselben als eines Gliedes des geeinigten deutschen Bundesstaates gedeihlich zu fördern.“

Curtius war zweifellos in erster Linie berufen, gerade zu jener Zeit die Zügel der Regierung in die Hand zu nehmen und die Leitung des Gemeinwesens fortzuführen. War er es doch gewesen, der von dem Moment an, da das Vertrauen seiner Kollegen ihn zum Mitglied des Senats gemacht hatte, im vollen Verständnis für die Zeit an allen Bestrebungen und Unternehmungen hervorragenden und erfolgreichen Anteil genommen hatte, welche nicht allein die Hebung und Wiedergeburt Lübecks, sondern auch eine Neugestaltung Deutschlands unter Preußens Führung bezweckten.

Hatten auch alle großdeutschen Bewegungen in Lübeck von jeher mehr oder weniger Anklang gefunden, so war es doch um den Glauben an Preußens deutschen Beruf, dem Weibel in seinem prophetischen Morgengruße vom 13. September 1868 so beredten, herrlichen Ausdruck gegeben hatte, wie anderwärts, so auch unter der Lübeckischen Bevölkerung nur schwach bestellt. Kein Wunder, wenn man berücksichtigt, daß sogar unter den Mitgliedern des höchsten Staatskörpers in den 60er Jahren, wo sich die politischen Verhältnisse zwischen Preußen und Oesterreich mehr und mehr zuspitzten, mancher an der ritterlichen und ehrlichen Absicht Preußens zu zweifeln für angezeigt hielt. Demgegenüber war es in erster Linie Curtius gewesen, der aus voller Überzeugung es sich hatte angelegen sein lassen, in seiner Heimat das Verständnis für die deutschen Bestrebungen Preußens nach Kräften zu wecken und zu fördern.

Nicht mit Unrecht konnte daher Kaiser Wilhelm I. Anfang der 70er Jahre bei Gelegenheit eines Gespräches mit einem hohen preussischen Beamten, welcher die gute deutsche Gefinnung Lübecks betonte, die Äußerung tun:

„Ja, das hat alles der Bürgermeister Curtius zuwege gebracht.“

In seinen wiederholten Königs- und Kaisertoasten, wozu Curtius in den Jahren 1869/70, 1873/74 und 1877/78 als referierender Bürgermeister berufen war, hat er seinen oben angedeuteten nationalen Gefinnungen und seiner unbegrenzten Liebe und Verehrung für den Begründer deutscher Einheit stets den beredtesten Ausdruck gegeben.

Curtius verstand es meisterhaft, in herzlichster Freude über allen und jeglichen Fortschritt auf deutschem Gebiete der

regelmäßig wiederkehrenden Situation immer eine neue Seite abzugewinnen und seinen Worten bei vornehmem, ruhig gemessenem Vortrage ein besonderes Gepräge zu geben; er hielt keine langen Reden, aber er sprach überzeugend.

Eine seiner glücklichsten Kundgebungen dieser Art war der Kaisertoast, den er als regierender Bürgermeister bei dem offiziellen Festmahl am 22. März 1874 gehalten hat.

Er lautete:

„Geehrte Herren und Festgenossen!

Mit jeder Wiederkehr des heutigen, zu einem wahrhaft national gewordenen Festtages, werden wir immer mehr inne des Segens, welchen das Regiment unseres Kaisers über das geeinigte Vaterland verbreitet. Immer neu bewährt sich die Treue, die bis ins späte Lebensalter ungegeschwächte Willenskraft des erhabenen Herrn, sein selbstloses Eingehen auf die Forderungen der Neuzeit, wie es niemandem oft schwerer werden mochte, als gerade ihm, der mit so vielem, was aus der Vorzeit mit ihm verwachsen, brechen mußte, der aber fest und willig den großen Umschwung vollzog, weil es galt, den Beruf Preußens für Deutschland zu erfüllen.“

„Und ruht nicht sichtbar ein höherer Segen auf unserem Kaiser, wenn über alles das, was er durch die Wehrhaftmachung, die Erziehung des „Volkes in Waffen“, durch dessen Führung zu Kampf und Sieg Großes und Herrliches, zu unauslöschlichem Danke für das Vaterland bewirkte, wenn über alles dies hinaus ihm noch beschieden ist, an die Spitze auch des geistigen Kampfes zu treten, den Deutschland wiederum, wie vor drei Jahrhunderten, für

ganz Europa, ja für den Erdkreis durchzukämpfen hat, gegen die finstere Macht des Aberglaubens, gegen pfäffischen Dünkel und gegen die Herrschsucht des Papsttums?“

„Nach seinem königlichen Mannesworte, Rom gegenüber und jüngst noch wieder zum Volke Englands gesprochen, hat unser Kaiser die Führung übernommen in jenem Kampfe für Gewissensfreiheit und Autorität der Gesetze. Welche Sympathie fand dies edle, den Trug und die Lüge der Reichsfeinde vernichtende Wort! Wie jubelte darob jedes ehrliche deutsche Herz dem Kaiser entgegen; wie bewundert von aller Welt steht er da, der hohe Herr und Held im Greisenalter.“

„Wohl dürfen wir uns freuen in einer Zeit zu leben, die so Großes brachte und bringt für das Vaterland! Zwar werden vielleicht erst kommende Geschlechter den vollen Segen erfahren des Sieges in den entbrannten Kämpfen; allein je dauernder die Führung des treuesten Kaisers, desto begründeter die Hoffnung auf Zeitigung der Siegeserfolge!“

„Deshalb können wir keinen sehnlicheren Wunsch im Herzen bewegen, als den nach Erhaltung des teuren Lebens unseres ruhm- und siegreichen Kaisers, damit ihm vergönnt sei, seine große Mission für Deutschland je länger, desto völliger zu erfüllen.“

„So vereinigen denn wir alle, zur Festfeier hier Versammelten uns zu dem aus des Herzens Tiefe dringenden Wunsche und Rufe:

Lange noch bleibe uns, bleibe dem Vaterlande  
erhalten unser allgeliebter Kaiser, Deutschlands Stolz  
und Stütze!

Seine Majestät, der deutsche Kaiser, König Wilhelm von Preußen lebe hoch! hoch! hoch!“

Schon im Jahre 1853 war Curtius der Senatskommission für auswärtige Angelegenheiten beigeordnet worden, und hatte seit dem Jahre 1857 die ausschließliche Korrespondenz für die diplomatischen und konsularischen Verhältnisse zu den übrigen deutschen Bundesstaaten, wie auch zum Auslande wahrgenommen. Er war dadurch häufig in die Lage gekommen, sich auch der französischen und englischen Sprache im schriftlichen und mündlichen Verkehr bedienen zu müssen und hatte sich durch andauernde Übungen eine große Fertigkeit in der Stilisierung französischer Noten angeeignet.

Wie Curtius seit Anfang der 60er Jahre Präses der Kommission für Handel und Schifffahrt gewesen ist, so hat er auch mit Ablauf des Jahres 1866 den Vorsitz in der Kommission für auswärtige Angelegenheiten übernommen und bis zum Schluß seiner amtlichen Tätigkeit beibehalten.

Mit der Übernahme des Senatspräsidiums am 1. Januar 1869 sollte seine Verwendung im Außendienste, in dem er volle 23 Jahre unermüdet und mit außerordentlichem Erfolge gewirkt hatte, immer seltener werden. Der Grund hierfür lag vor allem in den veränderten politischen Verhältnissen, wie sie durch die Konstituierung des norddeutschen Bundes, sowie später durch die Wiederaufrichtung des Deutschen Reiches hervorgerufen waren.

Curtius hatte, soweit er nicht durch sein Amt als Bürgermeister an Lübeck gefesselt war, nur noch hin und wieder Veranlassung an Bundesratsitzungen teilzunehmen und bei Verhandlungen in Eisenbahnangelegenheiten in Berlin tätig zu sein.

Die ständige Vertretung Lübeck's im Bundesrate war mit Beginn des Jahres 1869 dem Ministerresidenten Dr. Krüger übertragen worden.

Der gemeinsamen Arbeit von Curtius und Krüger zum Segen der Vaterstadt in den wichtigsten Zeitabschnitten und bei den verschiedenartigsten Gelegenheiten ist stets in aner= kennender Weise gedacht worden. Nach endgültiger Regu= lierung der lübeckischen Zollverhältnisse, wie insonderheit in= folge der wiederholten bürgermeisterlichen Pflichten hatte der geschäftliche Verkehr zwischen beiden Männern auch inso= fern eine Einschränkung erfahren, als die regelmäßige Korre= spondenz mit Krüger, speziell in den Jahren, da Curtius regierender Bürgermeister war, von anderer Seite erledigt wurde.

Unter dieser geschäftlichen Entfremdung haben aber die freundschaftlichen Beziehungen beider Männer nicht zu leiden gehabt. Krüger blieb sich stets bewußt, daß er seine außer= gewöhnliche diplomatische Laufbahn, die im Frühjahr 1856 begonnen, in erster Linie Curtius zu verdanken hatte. Noch am 5. April 1881 schrieb er ihm in Erwiderung auf die ihm dargebrachten Glückwünsche zu seinem 25jährigen Dienstjubi= läum: „Bewahren Sie mir Ihre bewährte, ja so oft schon bewährte Freundschaft, die ich nie aufhören werde, als die Quelle meines unter Gottes gnädiger Führung so glücklichen Lebensganges zu betrachten.“

Infolge seiner exzeptionellen Stellung im Senate war Curtius nur selten in die Lage gekommen, sich mit den inneren kommunalen Angelegenheiten eingehend zu befassen. Es ist daher wohl zu verstehen, wenn ihm der Vorsitz im Ober= schul-Kollegium, der ihm bei der Ratssetzung für die Jahre



1871/72 übertragen wurde, weder Freude noch Befriedigung gewährt hat; in seine Präsidialzeit fiel die feierliche Eröffnung der höheren Bürgerschule am Dom.

Curtius lag nach wie vor die Hebung von Handel und Verkehr ganz besonders am Herzen; er ist daher auch, soweit es seine Zeit und seine wiederholt recht angegriffene Gesundheit ihm gestatteten, andauernd bemüht geblieben — auch publizistisch — das Interesse der Geschäftsleute für industrielle und wirtschaftliche Unternehmungen, zu denen in erster Linie der Aufschwung der Reedereiverhältnisse zu rechnen ist, zu fördern; leider hatten seine wiederholten Mahnrufe nicht den gewünschten Erfolg.

Trotz alledem hat er zu keiner Zeit den Mut und das Vertrauen zu Lübeck's Zukunft verloren, er gehörte nicht zu den Schwarzsehern; schon Ende des Jahres 1869 äußerte er sich hocherfreut gelegentlich dahin:

„Der gute Fortgang in Handel und Schifffahrt wird die Zollanschluß-Gegner hoffentlich um den letzten Rest ihrer oppositionellen Hintergedanken bringen, und wenn neben dem günstigen Abflusse der Stadtkassenrechnung von 1868 die Eisenbahn-Einnahmen fortdauernd steigen, so kommen wir zweifellos bald über den Berg der sog. Finanznot.“

Wie Curtius beim Ausbruch des Krieges die Waffenbrüderschaft von Nord und Süd auf das freudigste begrüßt hatte, so sollte es ihm auch vergönnt sein, am 23. Juli 1870 in seiner Eigenschaft als regierender Bürgermeister den Mannschaften des Füsilier-Bataillons, welches sich zum größten Teile aus Söhnen der Vaterstadt zusammensetzte, beim

Ausrücken auf dem Bahnhof aus tief bewegtem Herzen den Scheidegruß zuzurufen. Und 11 Monate später war er dazu ausersehen, bei Gelegenheit des offiziellen Festmahls in Anlaß der Rückkehr der siegreichen Truppen im Namen der Stadt Lübeck einen prachtvollen silbernen Pokal „zum Zeichen der Erinnerung an jene große Zeit und als Beweis dankbarster Gefinnungen“ dem Offizierkorps des Lübeckischen Bataillons zu überreichen.

Wenige Tage vorher hatte er mit seinem ältesten Sohne, dem es beschieden gewesen war, an den heißen Kämpfen der preußischen Garden teilzunehmen, in Spandau ein glückliches Wiedersehen gefeiert.

Aber für Curtius persönlich hatte das Jahr 1871 insofern noch eine besondere Bedeutung, als er in diesem Jahre auf eine 25jährige reich gesegnete Thätigkeit als Mitglied des Senats zurückblicken durfte.

Wenn er auch selbst zu denen gehörte, die von 25jährigen Jubiläen keine Notiz nehmen, so darf ein Schreiben, welches sein Kollege, der damalige Bürgermeister Dr. Theodor Behn ihm zum 23. Februar 1871 gesandt hat, seinem wesentlichen Inhalte nach hier mitgeteilt werden; um so mehr als es nicht allein Zeugnis ablegt von dem vortrefflichen Verhältnis, in welchem beide Männer trotz ihrer großen Verschiedenartigkeit zu einander gestanden haben, sondern auch, weil jenes Schreiben, aus der Feder eines klassischen Zeugen geflossen, ein wenn auch nur flüchtiges Bild von der Entwicklung der Vaterstadt seit den 40er Jahren darbietet.

Das Schreiben lautet:

„Es sind heute 25 Jahre, als ich damals Hauptredakteur der Neuen Lübeckischen Blätter Sie als neuerwählten

Senator so recht aus Herzensgrunde begrüßen durfte. Hoffentlich erinnern auch Sie sich nicht ungern der mir immer unvergeßlichen Zeit, da wir im Vereine mit werten Freunden in den denkwürdigen Jahren 1844, 45 und 46 auf die Verjüngung unserer Vaterstadt, die damals nur zu sehr des Anstoßes bedurfte, einzuwirken suchten, und unvergeßlich bleibt mir der Triumph, als nach schweren Kämpfen endlich am 17. Januar 1846 die Bürgerschaft die außerordentliche Wahl eines Senatsmitgliedes aus dem Gelehrtenstande genehmigt hatte, und Sie als längst prädestinierter Senator aus der Wahl hervorgingen. Und wie viel war damals noch zu beschaffen, was jetzt als selbstverständlich gilt, wie künstliche, mühsame Wege mußten eingeschlagen werden, um sich nur vernehmen lassen zu können — Mühsalen, von denen unsere jetzige Jugend kaum mehr eine Ahnung hat!“

„Werfen Sie, wenn Sie gerne Erinnerungen auffrischen mögen, heute bitte noch einen Blick auf meinen Neujahrswunsch von 1846 bei Antritt der Redaktion, auf die nächsten Ziele Ihrer Tätigkeit nach Ihrem Eintritt in den Senat, die erfolgreiche Bekämpfung nachbarlicher Ungunst, auf die Errungenschaften der nächstfolgenden Jahre, und Sie werden sich selbst sagen, wie vieles seitdem besser geworden ist und einen wie bedeutenden Anteil Sie mit Recht sich selbst an der Wiederaufrichtung unserer Vaterstadt beimeessen dürfen.“

„Möge Ihnen denn der heutige Rückblick auf die so vielfach gesegnete Amtstätigkeit eines vollen Vierteljahrhunderts zur vollen eigenen Befriedigung gereichen, und zugleich frischen Mut und neue Kraft verleihen, in gleichem

Geiste und mit gleichem Erfolge für unsere Vaterstadt fortzuwirken.“

In ebenso anerkennender Weise versammelte Behn am 23. Februar 1876 die Mitglieder des Senats „wie eine Familie“ zu einem Mittagsmahle um sich, um die 30jährige Amtstätigkeit der „Zwillingsensatoren“ Eschenburg und Curtius zu feiern.

Letzterer erhielt zu seinem Ehrentage auch von außerhalb manches Wort der Teilnahme und Anerkennung. Sein alter Freund Senator Lampe in Bremen schrieb ihm:

„Soweit ich die Tätigkeit der Mitglieder des Senats übersehen kann, ist es vielleicht mit Ausnahme von Bürgermeister Smidt und Deinem Vater keinem Senator vergönnt gewesen, so wichtige und für das Gedeihen der Vaterstadt entscheidende, öffentliche Angelegenheiten verhandeln und zu einem glücklichen Ausgange führen zu können, wie Dir! Du kannst auf eine segensreiche und gelungene Arbeit zurückblicken.“

Im Laufe der 70er Jahre beschäftigten die Lübeckische Regierung, abgesehen davon, daß die Gewöhnung an die durch die politischen Umgestaltungen veränderten Verhältnisse stellenweise nicht so ganz einfach war, vor allem zwei Fragen von Bedeutung: die Korrektur der Trade und der Verkauf der Eisenbahnen.

Die erstere Angelegenheit fand nach langen und eingehenden Verhandlungen am 25. Mai 1878 ihren Abschluß dadurch, daß Senat und Bürgerschaft am genannten Tage sich geeinigt hatten, den sog. kleinen Durchstich von der Glashütte nach Alt-Lübeck inklusive verschiedener Kurven-Erweiterungen ausführen zu lassen. Vor Eingehen auf die

andere Frage, den Verkauf der Eisenbahnen, muß eine An- gelegenheit hier Erwähnung finden, bei welcher Curtius noch in ungeschwächter Kraft und mit außerordentlicher Arbeits- lust hervorragend sich beteiligte.

Infolge einer Eingabe der Direktion der Lübeck-Büche- ner Eisenbahn-Gesellschaft wegen Maßnahmen zur Verhütung einer Stockung des Eisenbahnverkehrs am Travegestade beim Dampfschiffshafen hatte der Senat am 25. Oktober 1871 be- schlossen, die Durchbrechung der vorhandenen Pallisaden an der betr. Stelle für die Dauer des herrschenden Notstandes zu gestatten und Curtius als Eisenbahn-Kommissar beauf- tragt und ermächtigt, in geeignet erscheinender Weise das Erforderliche sofort zu regeln und nach Rücksprache mit den einschlägigen Behörden die weiteren Anordnungen zu treffen.

Curtius, stets bereit, für Lübeck's Handel und Schifffahrt als „die Nerve des Lübeck'schen Gemeinwesens“ zu streben und zu wirken, traf bereits am folgenden Tage in Gemein- schaft mit den Vertretern der betr. Behörden an Ort und Stelle die nötigen und erwünschten Anordnungen, so daß die Handelskammer, durch ihren damaligen Vorsitzenden Dienau sich veranlaßt sah, ihm für die bei dem Notstande geleistete energische Hülfe ihren besonderen Dank schriftlich auszusprechen.

Es zeigte sich aber schon in allernächster Zeit, daß obige ad hoc getroffenen Maßnahmen nicht genügen sollten, son- dern daß noch weitere Anlagen und Einrichtungen im Inter- esse des gesteigerten Verkehrs erforderlich waren. Als Haupt- gründe dieses erfreulichen geschäftlichen Aufschwungs wurden in erster Reihe Lübeck's Anschluß an den Zollverein, sowie die Erweiterungen seiner Eisenbahnverbindungen durch die be-

reits erfolgte Eröffnung der Eisenbahn Lübeck-Kleinen und durch die nahe bevorstehende Inbetriebsetzung der Gutin-Lübecker Bahn anerkannt.

Mit Recht schrieben daher schon im Sommer 1870 die Lübeckischen Blätter unter Hinweis auf die Zeit vor 25 Jahren, als bekanntlich die dänische Regierung „aus höheren Staatsrücksichten“ das Gesuch um Erlaubnis zum Nivellement einer Eisenbahn von Lübeck über Mölln nach Büchen abschläglich beschieden hatte:

„Heute ist Lübeck ein Eisenbahn-Knotenpunkt und leistet durch seine nach mehreren Richtungen hin ausstrahlenden Bahnen nicht allein dem deutschen Handel, sondern ganz besonders in diesen Tagen auch der Verteidigung des Vaterlandes, der Bewegung seiner Truppen die wesentlichsten Dienste.“

Alle jene nur kurz angedeuteten Momente, sowie insbesondere noch der riesige Aufschwung, welchen der Holzhandel seit Eröffnung der beiden spezifisch Lübeckischen Bahnen genommen hatte, führten dazu, daß am 20. November 1871 die Niederlegung einer gemeinsamen Kommission „zur Erwägung der zur Verbesserung und Erweiterung der Anlagen auf dem hiesigen Bahnhofe, am Hafen und auf dem Revier im Interesse des gesteigerten Verkehrs geeignete Maßnahmen“ von Rat und Bürgerschaft beschloffen wurde.

Diese Kommission, die sich bereits am 27. November unter dem senatsseitig bestimmten Vorsitze von Curtius konstituierte, setzte sich aus Vertretern des Senats und Bürgerschaftsmitgliedern, sowie aus Delegierten der Handelskammer und der Eisenbahn-Direktion zusammen.

Die umfassenden Arbeiten dieser Kommission wurden in

11 Sitzungen erledigt. In der letzten, die am 26. Januar 1872 stattfand, gelangte der sehr ausführliche und klare Bericht, der aus Curtius' Feder geflossen war, zur Verlesung und Annahme.

Dieser Bericht, in welchem, abgesehen von sonstigen Neubauten, die schnelle Erbauung eines Zollabfertigungsgebäudes außerhalb des Bahnhofes und die Verwendung des zur Hafen-Erweiterung bestimmten Platzes zwischen der Bastion Marstall und dem Bäumerhause verlangt, wie nicht minder die hochwichtige Frage wegen der schon lange geplanten Trabe-Korrektion und eventueller Durchstichsprojekte eingehend behandelt worden war, bildete auch die Grundlage für die Verhandlungen der in späteren Jahren eingesetzten Kommissionen, welche sich ebenfalls mit der Frage wegen Erweiterung der Hafenanlagen u. s. w. zu beschäftigen hatten.

Insonderheit konnte der Senat — heißt es in dem betr. Dekret — mit den Anträgen der Kommission, welche im Jahre 1874 zu gleichem Zwecke zusammengetreten war, schon darum sich einverstanden erklären, weil dieselben im wesentlichen den in dem Berichte der gemeinsamen Kommission vom 26. Januar 1872 enthaltenen Vorschlägen entsprachen, zu deren Ausführung der Senat wie auch die Bürgerschaft bereits im Februar 1872 die erforderlichen Einleitungen getroffen hatten.

Zu derselben Zeit, in der jene Kommission unter Curtius' Vorsitz tagte, sollte auch die Frage wegen eines Verkaufs der Bahnen akut werden.

Wenn in früheren Kapiteln die Mühen und Kämpfe geschildert wurden, unter denen die Lübeck berührenden Eisenbahnen nach und nach entstanden sind, wobei auch dargelegt

wurde, daß der Staat Lübeck, weil das Privatkapital versagte, gewissermaßen im Notstande sich zu pekuniären Opfern entschließen mußte, die seine Finanzkräfte für damalige Verhältnisse weit über das gebührende Maß in Anspruch nahmen, so hatte doch der Erfolg schließlich gezeigt, daß die in erster Linie von Curtius eingeschlagene, andauernd beobachtete und erfolgreich durchgeführte Eisenbahnpolitik sich in glänzender Weise bewährt hat.

Die Eisenbahnen, lange Zeit hindurch ein Sorgenkind der Finanzverwaltung, waren mit den Jahren eine Quelle beträchtlicher Einnahmen geworden.

Nun galt es aber auch nach bewiesener Entschlossenheit und gezeigtem Wagemut die Vorsicht walten zu lassen, der staatlichen Beteiligung an den Eisenbahnen, nachdem sie ihren Zweck erfüllt hatte, im günstigen Momente ein Ende zu machen.

Von dieser gewiß richtigen Erkenntnis ließ sich auch Curtius leiten, indem er schon zu Anfang der 70er Jahre mit zu den Männern gehörte, die einen Verkauf der Bahnen — selbstverständlich unter den bestmöglichen Bedingungen — planten.

Die Anerbietungen, welche nach dieser Richtung hin das Bankhaus Erlanger & Söhne in Frankfurt a. M. im Jahre 1871 gemacht hatte, waren nicht geeignet, einzuleitenden Verhandlungen über den Verkauf als Grundlage zu dienen.

Dagegen gab eine Kauf-Offerte der Berlin-Hamburger Eisenbahn-Gesellschaft zu Anfang des Jahres 1872 die Veranlassung zur Einsetzung einer Geheim-Kommission, bestehend aus Mitgliedern des Senats und der Bürgerschaft, unter dem Vorsitz von Curtius.



Das Ergebniß wiederholter Verhandlungen mit Vertretern der Berlin-Hamburger Eisenbahn-Gesellschaft in Berlin, Hamburg und Lübeck war ein Vertrags-Entwurf vom 5. April 1872, in welchem, abgesehen von manchen sonstigen Nebenvorteilen, auch die baldige Herstellung einer Eisenbahn nach dem Hafenort Travemünde zur Bedingung gemacht worden war.

Dieser Vertrag wurde, wiewohl die Lübecker Bürgerschaft mit glänzender Majorität sich zustimmend erklärt hatte, hinfällig, da die bis zum 5. April 1873 verlangte Genehmigung der außer der freien und Hansestadt Lübeck beteiligten Territorial-Regierungen nicht eingegangen war.

Erst 10 Jahre später, als die Rentabilität der Bahnen eine Höhe erreicht hatte, wie nie zuvor — und zwar am 19. September 1883 — fand der Verkauf der Eisenbahn-Aktien, von denen 28144 Stück sich im Besiß des lübeckischen Staates befanden, unter so günstigen Bedingungen an ein Bank-Konfortium statt, daß ein Überschuß von etwa 50 Prozent des Anlage-Kapitals erzielt wurde. Bei diesen Verhandlungen hat Curtius sich kaum noch beteiligen können, da seine gesundheitlichen Verhältnisse sich trotz wiederholter Badereisen mit den Jahren immer trauriger gestaltet hatten.

Wenn er im Herbst des Jahres 1873 aus Wiesbaden, wohin er sich in Folge einer Ohnmacht im Senat zu einer längeren Kur begeben hatte, seinem Freunde Plessing schrieb:

„Zu dem Zufalle, welcher mich unlängst aus dem Gleichgewicht brachte, hat mancherlei mitgewirkt. Ich lebe der Hoffnung, daß die inzwischen mir gegönnte Ausspannung dazu führen wird, mir körperliche Kraft und geistiges Selbstvertrauen zurückzugeben“ —

so sollte diese Hoffnung leider in dem gewünschten Maße nicht in Erfüllung gehen.

Kein Wunder, wenn man sich vergegenwärtigt, eine wie lange Reihe von Jahren Curtius bei außerordentlicher Arbeitslust und mit unermüdlicher Arbeitskraft für seine Vaterstadt tätig gewesen war, und welch ein umfangreiches Pensum von Arbeit er unter Mühen und Sorgen bewältigt hatte. „Daß dabei die Maschine abgenutzt wird, ist nur zu natürlich“ schrieb ihm gelegentlich sein Freund Lampe.

Eigentliche Ruhepausen kannte Curtius kaum; war die eine Sache glücklich zu Ende geführt, so traten alsbald andere und vielleicht noch wichtigere Aufgaben, die erledigt sein wollten, an ihn heran. Bei emsiger Arbeit, in seiner Wirksamkeit für das öffentliche Wohl fand Curtius seine alleinige Befriedigung. Nicht mit Unrecht hat man ihn mit einem „Steuermann“ verglichen, der sein Ziel kennt, mit sicherer Hand das Steuer lenkt, und dabei zugleich beständig ringsumher den Horizont beobachtet, um zu entdecken, ob irgendwo etwas Nachteil und Gefahr drohendes aufsteige, und seine Maßregeln darnach zu treffen. Durch Schwierigkeiten und Hindernisse wurde seine Tätigkeit nicht gelähmt, sondern aufgestachelt, er sann auf Mittel, ihnen zu begegnen.

In jüngeren Jahren hatte Curtius Freude an Musik und auch an theatralischen Aufführungen, zumal er selbst ein nicht unbedeutendes schauspielerisches Talent besessen haben soll; derartigen Liebhabereien und Neigungen hatte er von dem Moment ab, wo er als Mitglied des Senats für das Wohl des Staats zu streben und zu wirken berufen und

entschlossen war, leider Valet gesagt — leider, denn ohne alle Frage ist vorwiegend infolge übermäßiger und andauernder Arbeit eine allzurufrühzeitige Abnahme seiner Geistes- und Körperkräfte eingetreten.

Bei seinem starken Hang zur Hypochondrie hätte Curtius viel mehr den Verkehr mit Menschen suchen müssen; an den geselligen Vereinigungspunkten in der Stadt zeigte er sich nie, wie sich auch, zumal in den letzten Jahren seiner öffentlichen Wirksamkeit, sein geselliger Verkehr nur noch auf wenige Menschen beschränkte. Gleichwohl hat er es meisterhaft und mit der vollendetsten Liebenswürdigkeit verstanden, den Wirt zu machen, er beherrschte die Formen eines Hofmannes, oder richtiger die eines Hofmarschalls, in seltener Weise, was er bei den zahlreichen Festlichkeiten, die er infolge seiner verschiedenartigen Stellungen im Staate, bei sich zu Hause oder an öffentlichen Orten hatte veranstalten müssen, häufig zu betätigen Gelegenheit gehabt hat.

Die Jugend und die fremden Elemente in der Stadt bei sich zu sehen, war ihm von jeher eine besondere Freude und Genugtuung, wie er auch den preußischen Offizieren, die in Lübeck in Garnison standen und deren Familien viele Aufmerksamkeiten erwies, wodurch er zur Anbahnung eines guten Verhältnisses zwischen Zivil und Militär wesentlich beigetragen hat. Auch den General-Feldmarschall Grafen Moltke hat er wiederholt die Freude gehabt, in seinem Hause zu begrüßen.

Curtius besaß an sich eine weiche Gemütsart, seine menschenfreundliche Gesinnung und Herzlichkeit waren stadtbekannt; gleichwohl war er von heftiger und plötzlicher Erreg-

barkeit des Temperaments, die mit den Jahren in krankhafter Weise zunahm.

Seinen fünf Kindern war er ein überaus liebevoller Vater; sein zweiter Sohn Ernst, der sich als praktischer Arzt in Lübeck niedergelassen hatte, wurde ihm im April 1882 durch den Tod entzogen.

Von jeher hatte sich Curtius durch große Gewandtheit im schriftlichen Ausdruck ausgezeichnet, viele Staatsverträge aus älterer und neuerer Zeit, deren im einzelnen gelegentlich Erwähnung geschehen ist, sind von ihm entworfen, und zahlreiche wichtige diplomatische Noten in deutscher und französischer Sprache sind aus seiner Feder geflossen. Noch im Laufe der 70er Jahre war manches offizielle Schriftstück von ihm verfaßt worden, u. a. 1871 die Schreiben an den Fürsten Bismarck und den Grafen Moltke, durch welche beiden Männern nach dem Friedensschluß in Frankfurt a. M. das Bürgerrecht der Stadt Lübeck unter Überreichung eines künstlerisch angefertigten Diploms angeboten wurde.

Über Curtius' Beziehungen zu Bismarck, dem er für alles, was dieser dem Vaterlande gewesen ist, in dankbarer Verehrung treu ergeben geblieben ist, mag hier noch erwähnt werden, was Heinrich von Poschinger in dem Werke „Fürst Bismarck und der Bundesrat“ Bd. I p. 115 bemerkt:

„Curtius hat wesentlich dazu beigetragen, der deutschen Politik unseres Reichskanzlers bei den freien Städten Anerkennung zu verschaffen. Er hat mit Bismarck darum auch immer in den freundlichsten Beziehungen gestanden und ist sich dessen stets als eines besonderen Lebensglückes dankbar bewußt gewesen.“

Wenn Curtius die Pflege eines guten und freundschaft-

lichen Verhältnisses zur preußischen Regierung sich dauernd hat angelegen sein lassen, so darf es doch auch nicht verschwiegen werden, daß ihm seine Bemühungen gar häufig durch wenig freundnachbarliche Schritte einzelner preußischen Behörden wesentlich erschwert worden sind. So handelte es sich im Laufe der 70er Jahre wiederholt um Eisenbahn-Angelegenheiten und Einrichtungen von Seepostverbindungen, in welchen Fällen Lübeck von preußischer Seite nicht diejenige Unterstützung und Beachtung zu teil wurde, welche es nach mündlichen und schriftlichen Zusagen glaubte beanspruchen zu dürfen.

Curtius ließ sich glücklicherweise deshalb aber nicht von einer andauernden Verstimmung gegen Preußen hinreißen, wie es von anderer Seite geschah, und er konnte in große Erregung geraten, wenn unbegründete Vorwürfe gegen die preußische Regierung erhoben wurden.

Der Inhalt eines Schreibens, welches er in gegebener Veranlassung am 22. Oktober 1874 an einen Freund gerichtet hatte, verdient in vielfacher Beziehung noch heutzutage volle Beachtung und dürfte insbesondere die Wiedergabe derjenigen Abschnitte, die auf das Verhältnis zwischen Lübeck und Preußen Bezug haben, durchaus angezeigt sein.

„Ich selbst“ — schreibt Curtius — „bin durchaus nicht frei von einer bitteren Stimmung gegen Preußen in Beziehung auf dessen Verhalten gegen uns in Eisenbahnsachen; ich habe namentlich oft dem Mißtrauen Ausdruck gegeben, daß Preußen durch holsteinische, aus unbefiegllicher Eifersucht gegen Lübeck hervorgegangene Einflüsse zu seinem neueren und neuesten Verhalten gegen Lübeck in Bezug auf Eisenbahnfragen bestimmt sein könne, allein in diesem Ver-

halten überall „Intrigue“ und „Perfidie“ (wie es von gewisser Seite geschieht) zu wittern und anzunehmen, daß ein Handelsminister nach dem anderen, mitsamt seinen Räten, es nur darauf abgesehen habe, mit uns „falsches Spiel“ zu treiben, das ist mir doch fast als ungereimt erschienen, wie ich es auch für unstaatsmännisch erachten müßte, wenn man eine, wenn auch noch so gerechtfertigte, bittere Stimmung gegen Preußen über unser Verhalten in einer für Lübeck hochwichtigen Angelegenheit im kritischen Momente entscheiden lassen wollte. Eine solche, ab irato getriebene Gefühlspolitik würde m. E. sehr verkehrt und nicht zu verantworten sein.“

„Wenn auch eine gewisse Mißstimmung gegen die preußische Regierung im einzelnen Falle begründet sein mag, scheint mir doch gerechterweise auch das viele Gute, was wir Preußen aus älterer, neuerer und neuester Zeit zu verdanken haben, nicht ganz unerwähnt bleiben zu dürfen. Mir wenigstens ist es eine Gewissenssache, auch hier einmal wieder, aus eigenster Erfahrung daran zu erinnern:

daß wir den Sieg über die dänische Bedrückungspolitik, in Betreff der Eisenbahnen, wie des Transitzolls, wesentlich Preußen zu danken haben, daß Preußen bei Abschluß wie der Militärkonvention, so des Vertrages über die sog. Militär-Nachlässe (1867) Lübeck äußerst kulant behandelt und uns große finanzielle Vorteile zugewandt hat und ferner, daß die in hohem Grade günstige Modalität unseres Anschlusses an den Zollverein hauptsächlich unter Hülfe und Mitwirkung Preußens Entgegenkommen dabei die Quelle des Aufschwungs und der Blüte Lübecks geworden ist.“

„Gegen dies und so manches andere Gute, was ich in treuem und dankbarem Herzen bewahre, muß die Unbill und das Unzufagende bei Preußens neuerem Verhalten in Eisenbahnsachen in den Hintergrund treten und dies gewiß um so mehr, wenn man billig erwägt, daß es sich bei jenen Eisenbahnfragen meistens nicht um Verhandlungen zwischen Staat und Staat, sondern um Verhältnisse handelte, die oft durch das Verhalten der Eisenbahndirektion schon verfahren oder zu Mißverhältnissen geworden waren und dann erst zur staatlichen Entscheidung oder Ausgleichung gelangten.“

Da sich Curtius' Zustand mit den Jahren sehr verschlimmert hatte, sah er sich am 16. November 1880, als seine erneute Wahl zum Bürgermeister für die Jahre 1881/82 in Frage stand, veranlaßt, seinem Kollegen Behn zu schreiben:

„An der Schwelle des 70. Lebensjahres und des 35. Jahres meines Dienstalters als Senatsmitglied stehend, halte ich es für meine Pflicht, mit aller Offenheit und Entschiedenheit zu erklären, daß ich wegen leider vielfältig geschwächter Geistes- und Körperkräfte, namentlich wegen sehr gestörter Sehkraft, zur Wiederübernahme des Bürgermeisters-Amtes, welches während dreier Biennien zu bekleiden ich die Ehre hatte, mich eventuell außer Stande sehen würde.“

Der Senat glaubte den so entschieden ausgesprochenen Wünschen von Curtius nachkommen zu sollen; man stand von seiner Wiederwahl ab, wünschte aber ausdrücklich, seine bewährte Kraft auch fernerhin dem Senat erhalten zu sehen. Curtius leistete diesem Verlangen unter der Voraussetzung Folge, daß bei Bestimmung seines künftigen Geschäftskreises

tunlichste Festhaltung der bisherigen Grenzen, zum mindesten keine Erweiterung erfolgen werde.

Im Herbst desselben Jahres (1880) hatte er seine Vaterstadt zum letzten Mal bei der Domfeier in Köln vertreten, wo am 15. Oktober in Gegenwart der kaiserlichen Majestäten, vieler deutscher Fürsten und von Vertretern der freien Städte den vollendeten Thürmen der Schlußstein eingefügt wurde.

Auch dort hatte Curtius wiederum ganz besonderer Gunstbezeugungen von seiten des Kaisers und auch der Kaiserin Augusta sich zu erfreuen. Den Kaiser hatte er, nachdem er ihm am 22. März 1872 die Glückwünsche des Senats zu seinem Geburtstage persönlich überbracht hatte, zuletzt am 20. September 1874 gesehen, als er ihn bei Gelegenheit seiner Durchreise von Kiel nach Berlin in Lübeck als regierender Bürgermeister namens der Stadt zu begrüßen die Ehre gehabt hatte.

Curtius hatte von jeher — nicht mit Unrecht — einen ganz besonderen Wert auf seine nahen Beziehungen zum Hohenzollern-Hause gelegt; sie lassen sich zurückführen auf das Jahr 1845, als der Prinz Friedrich Wilhelm in Begleitung seines Erziehers Ernst Curtius zum ersten Male in Travemünde weilte und von dort aus unter Führung von Theodor Curtius die Stadt Lübeck kennen und schätzen lernte.

In späteren Jahren hatte Curtius, wie erinnerlich, wiederholt das Glück, mit dem Prinzen, nachherigen Kronprinzen zusammenzukommen, die letzte Begegnung beider Männer fand am 14. März 1884 auf dem Bahnhof in Lübeck statt.

Curtius sollte es nicht, wie seinem Vater beschieden sein, noch bis wenige Tage vor seinem Tode unausgesetzt in amt-



licher Tätigkeit wirksam zu sein. Ein Kopfleiden, welches schon seit längerer Zeit sich vorbereitet hatte, nötigte ihn, am 31. August 1885 um seine Versetzung in den wohlverdienten Ruhestand nachzusuchen, die ihm unter gleichzeitiger Verleihung der großen Staatsmedaille mit der Aufschrift „benemerenti“ am 30. September dess. Js. von Seiten des Senats bewilligt wurde. Auch die Handelskammer zeichnete ihn bei seinem Austritt aus dem Senat infolge einstimmigen Beschlusses durch Überreichung ihrer goldenen Denkmünze aus.

Am 25. Oktober 1889 ist Curtius zur ewigen Ruhe eingegangen, einer der tätigsten und verdienstvollsten Männer Lübecks, dessen rastloses und ungemein erfolgreiches Wirken mit der modernen Entwicklung, mit der Wiedergeburt der Vaterstadt so eng verbunden ist, daß sein Name in der Geschichte Lübecks unvergessen bleiben wird.

Die Kaiserin Augusta sandte den Hinterbliebenen ein Telegramm des Inhalts:

„Ein edler Mann ist unserm Vaterlande genommen, aber sein Andenken wird fortleben, wie der Erfolg seines Wirkens auf deutschem Gebiete.“