

Der Bergedorfer Bahnhof von 1842

von Gerd Hoffmann, 1994/2003 ©

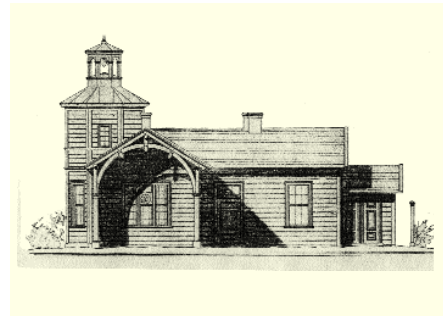


BBV-01-04

Die Eisenbahn von Hamburg nach Bergedorf war die erste Bahnlinie Norddeutschlands

Seit den dreißiger Jahre des 19. Jhs. gab es in Hamburger Wirtschaftskreisen Überlegungen für eine Eisenbahnlinie von Hamburg ins Umland.

Im Jahre 1834 kam der englische Ingenieur William Lindley (1808-1900) nach Hamburg und entwarf Pläne für eine mögliche Eisenbahn nach Lübeck. Dies Projekt zerschlug sich aber. So engagierten interessierte Kreise Lindley, um den Bau einer Bahnlinie nach Bergedorf zu prüfen. Seine Pläne von 1838 sahen u. a. vor, dass für die Bahnlinie ab Hamburg das tiefliegende und häufig überflutete Gebiet des Hammerbrook entwässert und aufgehöhht werden müßte; damit stand es späterer als stadtnahes Bauland zur Verfügung. Seine rund 16 km lange Eisenbahnstrecke ging weiter durch die Billwerder Marsch und über den Schleusengraben ins „beiderstädtische“ Bergedorf. Der Hamburger Stadtbahnhof der Strecke lag vor den Wallanlagen (außerhalb des Deichtors), der Bergedorfer war südlich des Städtchens am Neuer Weg geplant.

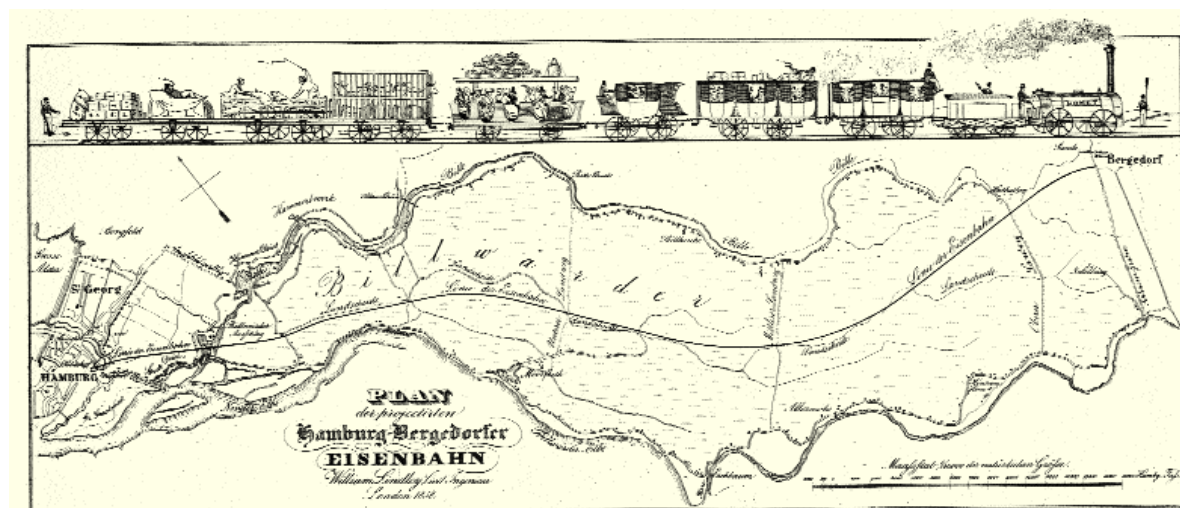


Der sog. alte Bahnhof, Neuer Weg 54, auf der Bauzeichnung

Ein Rückblick in die Historie zeigt, dass ab 1838 mit vielen Argumenten für die „neumodische“ Eisenbahnlinie geworben werden mußte. Ähnlichkeiten mit heutigen Projekten fallen auf. So warb die geplante Eisenbahngesellschaft bei der Bevölkerung, bis die für den Bau eingeplanten 1,5 Millionen Mark gezeichnet waren unter anderem mit den Worten:

„... die Eisenbahn sei ein »Stadtbrüter«, und jede große Stadt solle solche Unternehmungen anlegen. Eine Bahn müsse sich auf jeden Fall rentieren, besonders dann, wenn am vorläufigen Endpunkt eine gute Restauration (das zu bauende Frascati) und ein wohlhabender Ort (wie Bergedorf) sich befinde. Die neue Bahn sei auch zum Vergnügen und zur Gesundheit der Hamburger Bevölkerung (Fahrt zum Bergedorfer Gehölz) unerlässlich.

An schönen Sommertagen würden sicherlich Tausende für wenige Schillinge die frische Luft schöpfen wollen; allein die berühmte Bergedorfer Krebsuppe lohne für eine solche kurze Fahrt. Seit Jahren fahren schon viele Hamburger mit der Kutsche sommertags nach Bergedorf. Eine Eisenbahnfahrt aber sei bequemer und viel schneller, dazu das Fahrgeld geringer, und man erspare zudem das teure Chausseegeld für die Straße Horn-Steinbek-Boberg-Bergedorf (sie führte damals über dänisches Hoheitsgebiet!).“



Die Bergedorfer Innungsmeister standen dem Bahnbau skeptisch gegenüber, denn sie fürchteten um ihren Verdienst. Auch die Schmiede hatten starke Bedenken, da sie um ihre Einkünfte aus dem Hufbeschlag der durchziehenden Gespanne fürchteten. Weiter rechnete man den Schlachtern vor, dass das Schlachtvieh zum Hamburger Markt mit der Bahn transportiert werden könne und dies Vieh somit nicht soviel Gewichtsverluste habe wie z. Zt., da es nach Hamburg getrieben würde...

Ihnen und allen anderen entgegnete man, dass sie von der Bahn mehr Vorteil als Nachteile haben würden. Selbst der alte Schifffahrtsweg über Schleusen-Graben und Dove-Elbe nach Hamburg wurde schlechtgemacht - so wollte man auch die ortsansässigen Schiffer auf die Benutzung der Eisenbahn umstellen.

Bauern sollten Land abgeben

Die Bauern in Billwerder, die Land für die Eisenbahnstrecke abtreten mußten, wies man darauf hin, dass neben der Bahn breite Entwässerungsgräben gebaut würden, die bei Tiefstack durch eine Pumpe das Land besser entwässern würden, als die damals noch vorhandenen 70 Bock-Windmühlen. So ertönte schon damals der prahlerische Ruf: „Die Welt steht an der Pforte einer neuen Ära!“ Neben solchen schönen Worten und Versprechungen wurden aber vom Eisenbahn-Comitée auch nüchterne Erwägungen angestellt, um die Erfolgsaussichten der gewünschten Eisenbahn-Verbindung zu berechnen. So hatte man statistische Daten über den Postkutschen-Verkehr und die Elb-Schiffsverbindungen erfaßt. Auf Grund diverser Feststellungen durfte man eine Rentabilität der geplanten Bahn als gesichert annehmen.

Für die Personenbeförderung erhoffte man durch Ausflügler, die in einer halben Stunde von Hamburg nach Bergedorf gelangen konnten, eine weitere beträchtliche Ausweitung des Verkehrs. Das Bergedorfer Gehölz, vor allem aber die gepflegten Gaststätten, die am Endpunkt der Bahn erbaut wurden, sollten Gäste locken. Es waren am Neuen Weg die großen neuen Wirtsbetriebe Frascati, Collosseum, Portici und die Eisenbahnhalle (später Hitscher). Diese Namen waren damit Paten für die Bezeichnung „Italienisches Viertel“. Der Neue Weg war damals der Hauptweg vom Städtchen Bergedorf in die Vierlande!



A. H. Payne,
Kassenhaus und Frascati, 1842

Im Mai 1842 war es soweit

Am 7. Mai 1842 sollte diese 1. norddeutsche Eisenbahnlinie mit einer großen Eröffnungsfahrt eingeweiht werden. Am 5. Mai brach aber in Hamburg ein großer Brand aus, der bis zum 8. Mai wütete und rund ein Viertel der Alt-Hamburger Innen-stadt in Schutt und Asche legte - so fiel die Eröffnungsfahrt aus. Die Bahn begann sofort mit dem Echt-Betrieb und es wurden mit ihr Flüchtlinge aus Hamburg heraus- und Hilfsmannschaften reingebracht. Eine stille Eröffnung fand dann am 17. Mai 1842 statt. Die reine Fahrzeit für die 16,1 km: um 26 Min. (ohne Zwischenhalt) - heute braucht die S-Bahn knapp 20 Min.!

Wie alle Bahnhofsbauten der Strecke ist auch das Bergedorfer Kassen- und Wärterhäuschen von Alexis de Chateaufeu (1799-1853) entworfen. Und erst im Frühjahr 1842 der Hamburger Tischler J. H. Hopfeld gebaut. Es ist das einzige erhalten gebliebene Bauwerk von Hamburgs erster Eisenbahnstrecke und war aber nur bis zur Verschwenkung der Linienführung im Jahre 1846 „in Dienst“. Denn der anschließende Weiterbau der Strecke Hamburg-Bergedorf-Berlin ging, auf Forderung des dänischen Königs, über Reinbek-Schwarzenbek und nicht wie zuerst geplant über Geesthacht-Boizenburg nach Berlin.

So mußte die Bahnlinie innerhalb Bergedorfs verschwenkt werden und der Ort erhielt 1846 einen neuen, zweiten Bahnhofsbau - jetzt an der Grenze zu Sande-Lohrbrügge. Damit war die Errichtung der Gaststätten-Bauten am Neuen Weg eine erste Fehlspekulation der beginnenden „neuen Zeit“.

Die Einladung zur 1. Fahrt zeigt den Bahnhof in Hamburg-Hammerbrook



Ein neuer „Alter Bahnhof“

Als „Alter Bahnhof“ wird seit Generationen das historische Holzgebäude am Neuer Weg 54 bezeichnet - jeder Bergedorfer sollte es kennen. Über viele Jahrzehnte war das seit 1942 denkmalgeschützte Gebäude an unterschiedlichste Nutzer vermietet. 1987 zog eine Maschinenbaufirma als letzter gewerblicher Mieter aus. Das Gebäude war aber in keinem gutem Zustand; dies war auch schon in Protokollen von 1948 (!) vermerkt. Zwar hatte es 1986 ein neues Dach erhalten.

Viele Interessenten wollten 1985/88 den „Alten Bahnhof“ nutzen. So waren auch ein Eisenbahn-Museum sowie kulturelle und gastronomische Projekte im Gespräch. Aber dem Vermieter (Sprinkenhof AG) und der Kulturbehörde war keines der vorgelegten Konzepte tragfähig genug. So sprach Gerd Hoffmann 1989 den Bergedorfer Grundeigentümer-Verein wegen einer möglichen Hauptnutzung des sanierungsbedürftigen Komplexes an. Bald entstand das Konzept: der „Alte Bahnhof von 1842“ wird neue Geschäftsstelle und ein Teilbereich wird Sitzungsraum für alte örtliche Vereine, die Remise von 1939 erhält das Bergedorfer Museum und die erweiterte alte Garage (erbaut 1941) die Lohbrügger Bürgerbühne als Probenraum.

Schon 1990 konnte dann die „Arbeit und Lernen Hamburg GmbH“ als Generalbauunternehmer dies interessante historische Bau-Projekt übernehmen. In Abstimmung mit dem Denkmalschutzamt haben die althandwerker das Gebäude, unter dem stehengelassenen Dach, neu aufgebaut. Für die waagerechte Stulpschale wurden, z. B. etliche sibirische Kiefern Bretter zugerichtet und nach den alten Vorlagen gefräst. Auch alle anderen Arbeiten am und im Haus haben die im ABM-Projekt beschäftigten Handwerker in guter Qualität ausgeführt. Im Rahmen der großen Festwoche „150 Jahre Eisenbahn Hamburg-Bergedorf“ konnte am 11. Mai 1992 der erneuerte „Alte Bahnhof“ und seine Nebengebäude der Öffentlichkeit, dem Mieter und den Neben-Nutzern übergeben werden.

Seit 1992 hat der **Grundeigentümer-Verein im Bezirk Bergedorf e.V.** nun seinen Sitz am **Neuer Weg 54**, an einem stadt- und verkehrsgeschichtlich bedeutenden Standort. Hier stehen den Mitgliedern der Leiter der Geschäftsstelle sowie weitere Fachleute für Beratungen zur Verfügung (Tel. 724 72 73)..

Über das Grundstück selbst führt parallel zur Brookwetterung ein neuer Wanderweg, der den Neuen Weg mit der Vierlandenstraße verbindet. Ihm folgend gelangt man über die Friedrichsbrücke (Schleusengraben) schnell zum dritten Bergedorfer Bahnhof - dem DB- und S-Bahnhof von 1937!



W.Götze, *Der alte Bahnhof*, 1969

