

Zuletzt gelang es, alle Schwierigkeiten aus dem Wege zu räumen, und nun wurde eine für jene Zeiten wirklich großzügige Bahn-Anlage geschaffen. Von vornherein trennte man Abfahrts- und Ankunftsseite, von der Stadt zum Bahnhof führende Straßen wurden erheblich verbreitert, wie z. B. die Niedernstraße, oder neu angelegt, wie die Bergedorferstraße (jetzige Schützenpforte). Von der Alstergegend legte man eine breite Straße auf dem Wallgelände an, den Klosterwall, die sich gefällig zum Bahnhofplatz senkte. Das Hamburger Bahnhofgebäude wirkte monumental mit seiner von vornherein auf weiteren Ausbau berechneten gedeckten Halle. Die beiden großen Flankentürme, zwischen denen zwei weite offene Bögen einen ungehinderten Blick von der Straße aus in das Leben und Treiben in der Halle boten, haben bis 1904 gestanden.

Auch über den Bergedorfer Bahnhof vermochte man sich nicht ohne weiteres zu einigen. Endlich wurde für ihn die sog. Amtswiese bestimmt an der Südseite des Ortes bei der Brookwetterung zwischen dem Schleusengraben und der nach Curslack führenden Neustraße. Man wählte dieses Gelände deshalb, weil man damals noch eher auf eine Fortsetzung der Bahn durch die Vierlande zur Elbe und weiter ins Hannoverische rechnete, als mit einer solchen nach Berlin oder Lübeck. Die Amtswiese gehörte der Gemeinde Curslack, mit der mühselige Verhandlungen erforderlich waren, bei denen sich der damalige Amtsverwalter Lindenberg sehr verdient machte.

Der Unterbau der ganzen 56190 hamburgische Fuß, etwa 17 Kilometer, langen Eisenbahn war Mitte Oktober 1841 vollendet, die Schienen wurden, nachdem sich das Erdreich hinlänglich gesetzt hatte, im März und April des folgenden Jahres verlegt. Bahnübergänge waren in für unsere Begriffe auffallend geringer Anzahl vorhanden. Sie fanden sich von Hamburg aus gerechnet beim Deichtor, beim Ausschläger Steindamm, ferner bei den drei Landwegen in Billwärder, schließlich beim Bergedorfer Kampland. Sie alle befanden sich zu ebener Erde und wurden durch Pforten, nicht durch Schlagbäume, geschlossen. Außerdem führten noch eine Reihe von Privatfußwegen, meist sog. Melksteige, über die Bahn. Der Bergedorfer Schleusen-graben wurde durch eine große sechsjochige Brücke überschritten.

Die Oberalten vermochten sich in richtiger Einschätzung der drohenden Gefahr nicht mit dem Niveauübergang am belebten Deichtor zu befriedigen, sie verlangten eine schienenfreie Überbrückung. Da das technisch sehr schwierig war, so gaben sie sich zufrieden auf die Zusicherung der Direktion, daß dort zwei Wächter stationiert werden sollten, „die ja wohl hoffentlich niemals in gleichzeitigem Schlummer versinken dürften“. Im übrigen müßte man eben „die Sache der Obhut des Allmächtigen überlassen“!

Der Betrieb der neuen Bahn begann mit vier Lokomotiven. Sie wurden „Hansa“, „Berlin“, „Magdeburg“ und



Der zweite, heute noch vorhandene Bahnhof in Bergedorf.

Der erste Bergedorfer Bahnhof war nur klein, ein Kassen- und Wärterhäuschen mit Türmchen und Uhr. Gegenüber jedoch erstand das umfangreiche und elegante Hotel und Restaurant *Frascati*, auf starken Fremdenverkehr berechnet; es hat auch in den ersten Jahren seine Anziehungskraft auf die Hamburger nicht verfehlt. Der bisher die Elbchaussee und Blankenese bevorzugende Ausflugsverkehr wandte sich in hohem Maße der neuen Bahn, der vielgerühmten *Table d'hôte* in *Frascati* mit ihren beliebten blauen Forellen, sowie dem nahegelegenen Sachsenwalde zu. Ebenfalls in der Nähe des Bergedorfer Bahnhofs entstand der vielbesuchte Erfrischungspavillon *Portici*.

Die ersten Bergedorfer Bahnanlagen erforderten besonders umfangreiche Erdbewegungen, da das ganze Gelände um elf hamburgische Fuß erhöht werden mußte. Die erforderlichen Sandmassen lieferte der nahegelegene Gojenberg. Alle Anlagen wurden jedoch überflüssig, als 1846 die Weiterführung der Bahn nach Berlin erfolgte. Nun entstand der zweite, heute noch in Benutzung befindliche Bergedorfer Bahnhof nördlich des Städtchens an der Grenze nach Sande. Der erste Bahnhof steht übrigens ebenfalls noch jetzt auf der zum Lagerplatz der Baubehörde degradierten Amtswiese.

* * *

„Hannover“ getauft; man deutete damit symbolisch die eigentliche Bestimmung des Unternehmens an, das Anfangsstück zu sein der Schienenwege nach Lübeck, Berlin usw. Sämtliche Lokomotiven waren in England in der damals weltberühmten Werkstatt von Robert Stephenson in Newcastle erbaut. Die sie abnehmende Hamburger Kommission gutachtete: „Sie verdienen das größte Vertrauen von Seiten der Regierung, der Gesellschaft und des Publikums.“ Es sei bemerkt, daß die so gelobten Lokomotiven sich durchaus bewährten, besonders „Berlin“. Sie brachte den Zug in 20 Minuten von Hamburg nach Bergedorf; schneller geht es auch heute noch nicht, meistens sogar langsamer!

Der Wagenpark umfaßte bei der Eröffnung drei bedeckte Wagen 1. Klasse, einen kombinierten bedeckten Wagen 1. und 2. Klasse, einen offenen Wagen 1. Klasse, acht offene und vier geschlossene Wagen 2. Klasse, endlich zwei Wagen für die damals beliebte Beförderung ganzer Kutschen mit ihren Insassen. Die Wagen wurden ebenfalls sämtlich in England hergestellt. Darüber entspann sich ein heftiger Zank zwischen der Direktion und den Hamburger Innungen der Schmiede, Stellmacher und Riemer. Diese bezeichneten es nämlich als „Schmach und Schande für die ganze Hamburger Bürgerschaft“, daß ein-