

# Zur Geschichte der Hamburg-Bergedorfer Eisenbahn

Von Dr. Alfred Dreyer

Der Einfluß Englands auf große Teile Niedersachsens war vor etwa hundert Jahren besonders stark. Das Königreich Hannover war mit England in Personalunion verbunden und empfing vom größeren Bruder maßgebende Richtlinien. Die Stadt Hamburg aber galt infolge ihres regen Handelsverkehrs mit Großbritannien und dessen Kolonien geradezu als verengländert in Handelsbrauch, in Mode und Lebensführung.

Da nun England das Mutterland der Eisenbahn ist, so kann es nicht überraschen, daß gerade an der Elbe und an der Leine zuerst in Deutschland Eisenbahnpläne ernsthaft erörtert worden sind. Es kam hinzu, daß mißgünstige Nachbarn, für Hamburg war es sowohl Dänemark, mit dem Holstein damals noch in Personalunion verbunden war, als auch Hannover, das Harburg hochzubringen trachtete, dem Verkehr zu Wasser wie zu Lande vielfache Schwierigkeiten bereiteten durch Zollplackereien, absichtlich vernachlässigte Schiffsfahrtswege und Landstraßen, und andere Widerwärtigkeiten. Kein Wunder, daß man gerade in Hamburg von den Eisenbahnen eine Besserung erwartete.

Im Jahre 1825 begann bekanntlich in England der Siegeszug des Dampffroses und der eisernen Straße, bereits im Jahre darauf entwickelten englische und hannoversche Kreise den Plan einer Eisenbahn zwischen Hamburg und Hannover. Die ruhig überlegenden Hamburger hielten jedoch mit Recht solche Pläne für noch nicht spruchreif, und die Sache schief wieder ein.

Allerdings nur für wenige Jahre. Denn als um 1830 Belgien und bald auch Holland rasch ein weitgespanntes Eisenbahnnetz zu entwickeln begannen, durch das sie im Verein mit der endlich von allen Beschränkungen befreiten Rheinschiffahrt und unterstützt durch ein vorzügliches Kanalnetz, den sonst über Elbe und Weser gehenden Verkehr aus Süd- und Westdeutschland sowie aus der Schweiz seewärts und umgekehrt an sich zu reißen bestrebt waren, da mußte auch Hamburg sich rühren. Im Verein mit englischen Kapitalisten ersahen weite Kreise der Elbestadt die ungeheure Bedeutung eines baldigen Anschlusses an das sich bildende deutsche und weiter europäische Bahnnetz.

Bereits Ende 1833 lag ein wohlgedachtes Projekt einer Bahn Hamburg-Hannover vor. Während nun die Hamburger den Plan lebhaft begrüßten, hofften sie doch, über diese Bahn sowohl nach Süddeutschland, als auch über Magdeburg und Halle nach Leipzig und dem Osten zu kommen, machte Hannover, voran seine Regierung, von Anfang an Schwierigkeiten. Gewiß wollte man

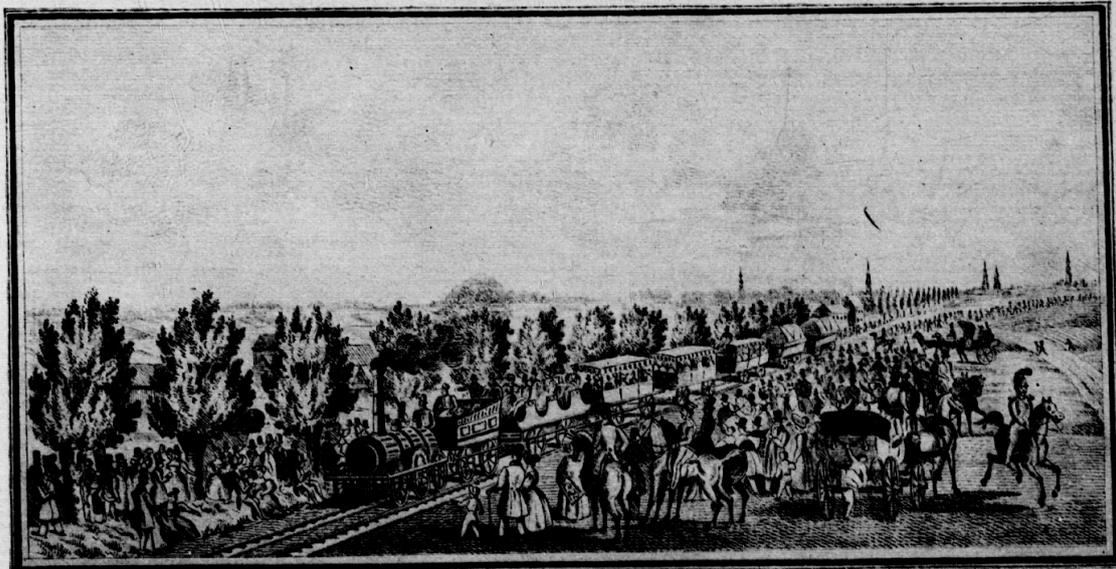
dort gern der „Zentralpunkt des norddeutschen Eisenbahnsystems“ werden, aber die Nord-Südbahn von der Elbe zur Adria sollte nicht im „fremden“ Hamburg, sondern im hannoverschen Harburg beginnen. Dieses Städtchen, fast ausschließlich von der Spedition nach Hamburg bestimmter und von dort kommender Güter lebend, sollte mit Hilfe der Eisenbahn zur hannoverschen Handelsmetropole erhoben werden, natürlich auf Kosten Hamburgs. Dadurch, daß man der Hansestadt an der Elbe jegliche durch hannoversches Gebiet führende direkte Eisenbahn südwärts standhaft verweigerte, hoffte man bald und ohne große Mühen zum Ziele zu kommen.

Nicht weniger ablehnend verhielt sich der andere Nachbar Hamburgs: Dänemark. Hier gedachte man gleich zwei fremde Konkurrenten, Hamburg und Lübeck, durch Verweigerung von Eisenbahnen lahmzulegen, und gleichzeitig Altona, Kiel und andere schleswig-holsteinische Hafenplätze hochzubringen. Eine zur Ausführung einer direkten Linie Hamburg-Lübeck bereits 1833 gegründete Aktiengesellschaft mußte sich angesichts der unentwegten dänischen Ablehnung 1839 unverrichteter Dinge auflösen.

\* \* \*

Aber die Hamburger gedachten keineswegs, auf das „eine grandiose Umwälzung auf ökonomischem Gebiete“ bedeutende neue Verkehrsmittel zu verzichten. Wollten die Nachbarn keine Eisenbahnen nach Hamburg bauen, so baute man eben selbst, streckte ihnen die Fühler entgegen, so daß sie es schließlich doch lohnend fanden, anschließend an diese Anfänge im eignen Lande weiterzubauen. Zuerst gedachte man so Lübeck und Kiel entgegenzubauen. Man plante dafür sowie auch für den eignen Verkehr eine hamburgische Nord-Südbahn von Ochsenzoll bis zur Elbe. Aber während noch leidenschaftlich darüber diskutiert wurde, ob diese rein hamburgische Bahn am linken oder am rechten Alsterufer entlang verlaufen sollte, trat der englische Ingenieur Lindley, dem Hamburg so viel verdankt, mit dem Plan einer Hamburg-Bergedorfer Eisenbahn hervor.

Diese Linie, von vornherein als „Aufmunterung und Anfangsglied für die Eisenbahnverbindung ins Reich“ gedacht, besaß von Anfang an eine weit über das Lokale hinausgehende Bedeutung und zwar durch die von ihr geschaffenen mannigfachen Anschlußmöglichkeiten. Man konnte sie erstens von Bergedorf durch das



Die Hamburg-Bergedorfer Eisenbahn auf ihrer ersten Fahrt.

Lauenburgische nach Mölln-Ratzeburg und weiter nach Lübeck fortsetzen. Ferner gedachte man Hannover einzuschließen, indem man Mecklenburg und Preußen für die Fortsetzung der Bahn auf dem rechten Elbufer nach Magdeburg-Leipzig sowie nach Berlin-Breslau über Wittenberge zu gewinnen trachtete. Diese Fortsetzung ist sehr früh zustande gekommen, früher als die Bahn Hannover-Harburg. Falls aber Hannover einlenkte und den Widerstand gegen den direkten Schienenweg von Hamburg ins Hannoversche aufgab, war man leicht imstande, die Bahn von Bergedorf durch die Vierlande an die Elbe zu führen, den Strom bei Zollenspieker oder Geesthacht zu überschreiten mittels Trajekt, Schiffbrücke oder fester Brücke, und dann nach Lüneburg weiterbauend den Anschluß ans hannoversche Bahnnetz herzustellen.

Kein Wunder daher, daß dieser Plan einer nur auf hamburgischem Boden (denn daß die damals noch Bergedorf und die Vierlande mitbesitzende Schwesterstadt Lübeck freudig zustimmte, bezweifelte niemand) verlaufenden Eisenbahn nach Bergedorf weitgehender Teilnahme begegnete. Nachdem im August 1838 die Arbeiten des vorbereitenden Komitees begonnen hatten, erließ dieses am 21. November desselben Jahres die öffentliche Aufforderung zur Aktienzeichnung. Bereits am ersten Tage wurden von den vorerst als genügend erachteten 5000 Aktien zu je 300 Bankmark nicht weniger als 4300 gezeichnet, am 2. Dezember war das gesamte Aktienkapital von anderthalb Millionen Bankmark beisammen. Das Direktorium (Abendroth, Johns, Meyer, Ruperti und Steinthal) ging frisch ans Werk. Außer

Nur widerstrebend gaben die Oberalten nach endlosen Verhandlungen nach; erst am 1. Juni 1840 konnte das hamburgische Expropriationsgesetz verkündet werden. Über die Linienführung verständigte man sich verhältnismäßig rasch, zumal die Sachverständigen nachwies, daß durch die gleichzeitige verbesserte Entwässerung des Geländes der Gefahr des Versackens des Bahnkörpers vorgebeugt würde. Immerhin wurde zeitweilig ernsthaft erwogen, durch Abtretung der von Holstein eingeschlossenen hamburgischen Gebietsteile, besonders der Waldhöfer, von Dänemark den Höhenrücken vom Letzten Heller über Boberg bis Sande einzutauschen und auf ihm die Bergedorfer Bahn anzulegen, die erheblich sicherer und billiger sein würde als auf dem „teuren und sumpfigen Marschboden“.

Schon im April 1839 hatten die ersten Bauarbeiten unter Leitung der englischen Ingenieure Lindley und Giles begonnen. Über die Welterungen und den neuen Kanal im Hammerbrook erbaute man drei Brücken. Der Bahndamm über den nassen Schwemmboden gelang mit einem Erfolg, „der alle früheren Befürchtungen des Gewagten oder gar Unmöglichen völlig beseitigt hat“. Beim Billbrack setzte die Bahn über die Bille auf einer aus zwölf Jochen bestehenden Brücke. Die von der Schifffahrt und der mächtig sich längs des Flusses ansiedelnden Industrie geforderte Klappbrücke wurde wegen technischer Schwierigkeiten, besonders jedoch wegen der Befürchtung, es könnte einmal ein Zug von der versehentlich nicht geschlossenen Brücke in die Bille stürzen und dadurch unsägliches Unglück entstehen, abgelehnt. Durch ganz Billwälder lief die Bahn auf einem festen, vier Fuß über Normalniveau sich erhebenden Erdamm.



Der erste Hamburger Bahnhof. — Der Zug steht in der Halle.

diesen Männern waren noch der hamburgische Syndikus Banks sowie Dr. Asher, beide hervorragende Eisenbahnsachverständige, für das Unternehmen tätig; Banks diplomatisch, Asher durch zahlreiche Zeitungsartikeln. Aber es waren doch noch zahlreiche Schwierigkeiten zu überwinden. So interessierte auch die hamburgische Kaufmannschaft sein mochte, so entgegenkommend sich auch der Senat in allen Fragen, voran denen technischer Art, bewies, die „Erbgesessene Bürgerschaft“, vor allem jedoch deren Ausschuß, die Oberalten, hatte nicht wenige Bedenken. Vor allem begegnete das der Eisenbahngesellschaft zu verleihende Enteignungsrecht erheblichen Einwendungen. Mochte der Senat betonen, daß gerade in einer Republik dem allgemeinen Wohle Opfer gebracht werden müßten, die Oberalten konnten sich mit diesem „Eingriff in die Bürgerfreiheit“ garnicht befreunden, zumal sie sich von der Bergedorfer Bahn wenig versprochen. Sie wollten erst abwarten, welche Eisenbahnpläne die Nachbarstaaten verwirklichen würden; so lange man das nicht wisse, sei die Bahn „in jedem Fall ohne allen Nutzen für unsern Welthandel, dessen Förderung besser und leichter durch Dampfschiffahrt zu erreichen ist“.

Demgegenüber wies der Senat weitschauend darauf hin, daß der Bau der Bahn, mit dem eine großzügige Entwässerung von Hammerbrook und Billwälder verbunden wurde, ein sehr brauchbares Industriegelände erschließen würde, das zahlreichen Fabriken in der inneren Stadt, die sie doch über kurz oder lang verlassen müßten, die Übersiedlung ins Holsteinische oder Hannoversche ersparen werde. Nie aber vergaß der Senat in seinen Mitteilungen an die widerstrebende Bürgerschaft den großen Gesichtspunkt: „Wohl ziemt es sich, eine der ersten Eisenbahnen in Deutschland von Hamburg ausgehen zu lassen, um dem Triebfeder des deutschen Handels, dessen Achse sich hier befindet, neue Schwungkraft zu verleihen!“

Langwierige Verhandlungen ergaben sich mit den Anliegern, deren Besitz für die Bahn ganz oder teilweise angekauft werden mußte. Sie gedachten in der Regel ein gutes Geschäft zu machen und forderten geradezu phantastische Preise. Es kam daher in mehr als achtzig Fällen zu gerichtlicher Enteignung bei der meist nur die Hälfte oder gar ein Drittel des Geforderten bewilligt ward. Zu guter Letzt hielt der Einspruch der Bleicher vom Nagelsweg und dessen Umgebung unliebsam auf. Sie fürchteten für die „Weißheit“ ihrer Wäsche wegen des unvermeidlichen Qualmens der Lokomotiven; man wies sie zurück mit der richtigen Begründung, daß sie das Gelände doch bald vor der sich ausbreitenden Industrie räumen müßten.

Besonders erbittert aber stritt man sich um die Lage des Bahnhofs in Hamburg. Ursprünglich war als Bahnhofsgelände der bisherige Bauhof auf der Teerhofsinsel am Ericus vorgesehen. Außer allerlei sonstigen Bedenken war es vor allem die Überschreitung des Stadtgrabens durch die Bahn, die diesen Platz ungeeignet erscheinen ließ. Man plante nämlich damals, eine Schifffahrtsstraße zwischen Elbe und Alster anzulegen durch Ausbau des Stadtgrabens vom Deichtor bis zum Ferdinandstor. Das wurde aber bedenklich erschwert, wenn die Bahn diesen neuen Wasserweg kreuzte. Nachdem noch mancherlei Bedenken der Zoll- und Akzisebehörden zerstreut worden waren, bestimmte man das Gelände am Mühlenberge der ehemaligen Bastion Bartholdus zum Bahnhof. Es ist etwa die Fläche des heutigen Deichtormarktes. Hier erwuchs unerwarteter Widerstand von seiten des Johannisklosters (heute Gebäude des Statistischen Landesamts). Es wehrte sich leidenschaftlich gegen die Abtretung von Klostergrund zum Bahn- und Bahnhofsbau. „Das Lamento der Konventualinnen, des Klosters über die vielen Inkonvenienzen und vermeintlichen Nachteile“ bereitete dem Senat manchen Verdruß.

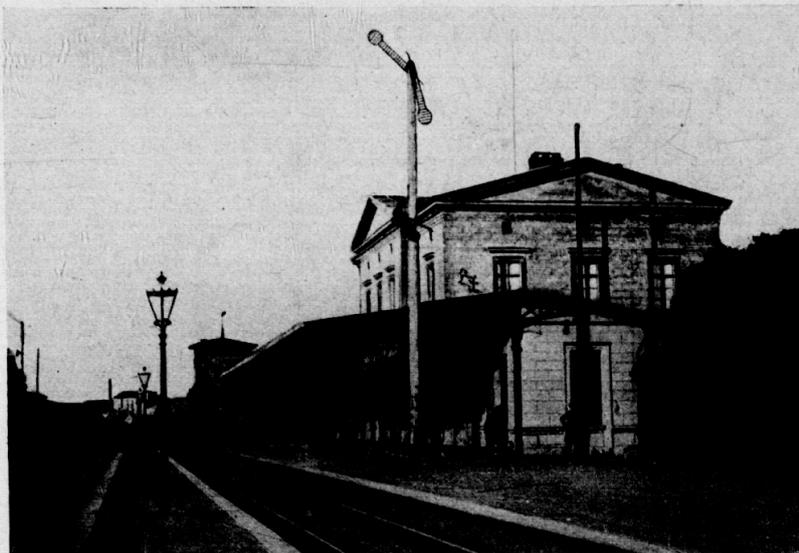
Zuletzt gelang es, alle Schwierigkeiten aus dem Wege zu räumen, und nun wurde eine für jene Zeiten wirklich großzügige Bahn-Anlage geschaffen. Von vornherein trennte man Abfahrts- und Ankunftsseite, von der Stadt zum Bahnhof führende Straßen wurden erheblich verbreitert, wie z. B. die Niedernstraße, 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 mußte 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-

heimische Handwerker unberücksichtigt blieben. Die Direktion verteidigte ihr angeblich unpatriotisches Verhalten durch den Hinweis, daß von den auf Grund der öffentlichen Ausschreibung eingegangenen Angeboten nur zwei aus Hamburg kamen gegen 24 auswärtige. Während nun die den Zuschlag erhaltende englische Firma für einen Wagen 1. Klasse 2692, für einen solchen 2. Klasse 2392 hamburgische Courantmark forderte, berechneten die Hamburger Handwerker für nicht ganz so gute Ausführung 5700 bzw. 3750 hamburgische Courantmark.

Aus dem nach langen Erwägungen zustande gekommenen ersten Betriebsreglement mag folgendes wiedergegeben werden. Die Abfahrtszeichen wurden durch Läuten der Bahnhofsglocke gegeben. Das erste, eine Minute lang, erfolgt zehn Minuten vor der Abfahrt des Zuges, das zweite, eine halbe Minute dauernd, drei Minuten vorher. Im Augenblick der Abfahrt dann das dritte und letzte Glockenläuten, wieder eine halbe Minute dauernd; nun werden alle Zugänge und die Wagentüren geschlossen, ein langgezogener Pfiff, der Zug setzt sich in Bewegung.

Die Fahrpreise waren ursprünglich keineswegs niedrig, sondern erheblich höher als die heutigen Vororttarife. Ganz im Gegensatz zu heute waren sie an Sonn- und Festtagen erheblich höher als an Werktagen. Sie betrugen Sonntags: Coupé 24 sh; 1. Klasse 20 sh; 2. Klasse 12 sh; an Werktagen dagegen: Coupé 16 sh; 1. Klasse 12 sh; 2. Klasse 8 sh. Da der Schilling ungefähr acht Pfennige entspricht, so ergeben sich für Sonntags Fahrpreise von 1,90 bis 0,95 RM., Werktags von 1,30 bis 0,65 RM.; das sind sehr hohe Beträge, zumal wenn man den damals noch erheblich höheren Kaufwert des Geldes in Betracht zieht. Zu obigen Fahrpreisen kam nach Eintritt der Hamburger Torssperre noch zwei Schilling Sperrgeld hinzu. Kinder unter zehn Jahren brauchten nur das halbe Fahrgeld zu entrichten, sie hatten jedoch im Gegensatz zu heute keinen Anspruch auf einen Sitzplatz, sondern mußten von Erwachsenen zwischen die Knie oder auf den Schoß genommen werden. Bei starkem Andrang hatten Leute mit abgezähltem Fahrgeld den Vorrang vor solchen, die wechseln mußten; eine noch heute empfehlenswerte Maßregel an Fahrkartenschaltern! — Die Bahnhofsuhren wurden jeden Tag nach Hamburger Ortszeit gestellt, maßgebend war die vom Hamburger Bahnhof leicht sichtbare Turmuhr der Jakobikirche.

Im April 1842 begannen unter allgemeiner Anteilnahme der Bevölkerung die Probefahrten auf der neuen Strecke. Inzwischen trafen alle Lokomotiven und Wagen rechtzeitig in Hamburg ein, überall regten sich fleißige Hände, um alles bis zu der auf den 7. Mai, einen Sonnabend, anberaumten feierlichen Eröffnung fertigzustellen. Eine kleine Eisenbahnindustrie entstand in Hamburg, nicht nur Eisenbahnpläne und -führer wurden angepriesen, sondern auch Eisenbahnfächer, Eisenbahnbrillen und -ohrschützer gegen die angeblichen Gefahren der raschen Fortbewegung, ferner Eisenbahnwürste und -zigarren usw. Ein langes, nicht übles Gedicht begrüßte das neue Verkehrsmittel; seine Anfangsstrophe lautet:

„Schon spricht das Eisenroß den Dampf  
Aus seinen schwarzen Nüstern;  
Die Glieder zucken wie im Krampf,  
Und es bewegt sich lustern.  
Da schallt ein Pfiff; mit Sturmgewalt  
Jagt es nun in die Welten;  
Es schwinden Wiesen, Hain und Wald  
Im Flug zu beiden Seiten!“

\* \* \*

Die zu den Eröffnungsfeierlichkeiten Eingeladenen sollten am 7. Mai in drei festlich geschmückten Sonderzügen nach Bergedorf und zurück befördert werden. Die Direktion beantragte „submisses“ beim Senat, „den Abgang und die Rück-

kehr des ersten Wagenzuges durch Artilleriesalven bezeichnen zu lassen, in Hamburg durch das Bürgermilitär, in Bergedorf durch die Garnison“. Der Senat lehnte das als bei den großen zusammenströmenden Menschenmassen zu gefährlich ab. Immerhin beschloß man, die Wallabhänge beim Hamburger Bahnhof durch Geländer am Eröffnungstage absperrten, den Bahnhof selbst durch Bürgermilitär überwachen zu lassen. Ähnliche Vorkehrungen traf man in Bergedorf, zumal die Eröffnung der Bahn mit dem dortigen Jahrmarkt zusammenfallen würde.

Alle Feierlichkeiten, sowie das für den 9. Mai zu Frascati geplante große Festmahl, zu dem Anmeldungen unter dem Stichwort „Hansa“ in der Expedition der „Hamburger Nachrichten“ entgegengenommen, wurden jäh vereitelt durch den seit dem 5. Mai wütenden großen Hamburger Brand. Statt fröhlicher Festgäste beförderten die ersten Züge am 7. Mai die Bergedorfer Spritzen in die brennende Stadt, und aus ihr zahlreiche beklagenswerte Hamburger, die durch das Feuer um Haus und Habe gekommen waren. So wurde also die Bergedorfer Bahn zum festgesetzten Zeitpunkte eröffnet, aber unter welchen außergewöhnlichen Begleitumständen! — „Statt der von der Eisenbahndirektion gewünschten, aber vom Senat nicht gewährten Salutkanonade donnerten an diesem Tage die Explosionen der Häusersprengungen in der Rosenstraße, den Raboisen und anderswo!“

Am 14. Mai wurden alle Eröffnungsfeierlichkeiten endgültig abgesagt und am Dienstag, dem 17. Mai, der regelmäßige Betrieb eröffnet mit wochentags fünf, sonntäglich mit sieben Zügen in jeder Richtung. In den ersten Wochen benutzten etwa 750 bis 800 Fahrgäste täglich die neue Strecke, eine Zahl, die die Erwartungen der Direktion weit übertraf.

\* \* \*

Wie richtig jene Hamburger Kreise gehandelt hatten, die die Hamburg-Bergedorfer Bahn allen Bedenken zum Trotz als „Anfang und Aufmunterung für den Anschluß Hamburgs durch Eisenbahnen ans übrige Deutschland und Europa“ ins Leben riefen, erwies sich schlagend noch vor der Eröffnung des Betriebes. Der Senat setzte im Juni 1840 eine eigene Eisenbahnkommission ein, der alsbald 500 englische Pfund „zu Nivellements von Eisenbahnen in der Richtung auf Hamburg außerhalb des hamburgischen und beiderstädtischen Gebietes“ zur Verfügung gestellt wurden. Zugleich knüpfte man Verhandlungen mit Preußen, Mecklenburg und Dänemark an wegen Fortführung der Bergedorfer Bahn nach Berlin und Magdeburg. Am 8. November 1841 wurde der Staatsvertrag über die Verlängerung unterzeichnet, er eröffnete nach dem Urteil der Oberalten „die erfreuliche Aussicht auf große und kaum zu hoffen gewesene Vorteile in Handel und Verkehr“. So also hatte sich die Meinung dieser Körperschaft in kurzer Frist geändert! — Am 15. Dezember 1846 wurde die gesamte Strecke Hamburg-Berlin in Betrieb genommen. Die weitschauende Auffassung des Hamburger Senates, „daß eine Eisenbahn nicht besteht durch den Verkehr, den sie anderen Transportmitteln entzieht, sondern durch den, welchen sie erzeugt“, erwies sich in ungeahnter Weise als richtig.

Und so sehen wir denn heute die in jenen furchtbaren Maitagen 1842 erfolgte Eröffnung der kleinen hamburgischen Eisenbahn nach Bergedorf, die man damals nicht nur außerhalb, sondern vielfach auch innerhalb der Elbestadt mit billigem Spott als Vergnügungsbahn für die genußsüchtigen Hamburger, ja geradezu als „Forellenbahn nach Frascati“, sowie als ihre Gemütsbahn in die fruchtbaren Vierlande bezeichnete, in einem ganz anderen und richtigeren Lichte.