

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

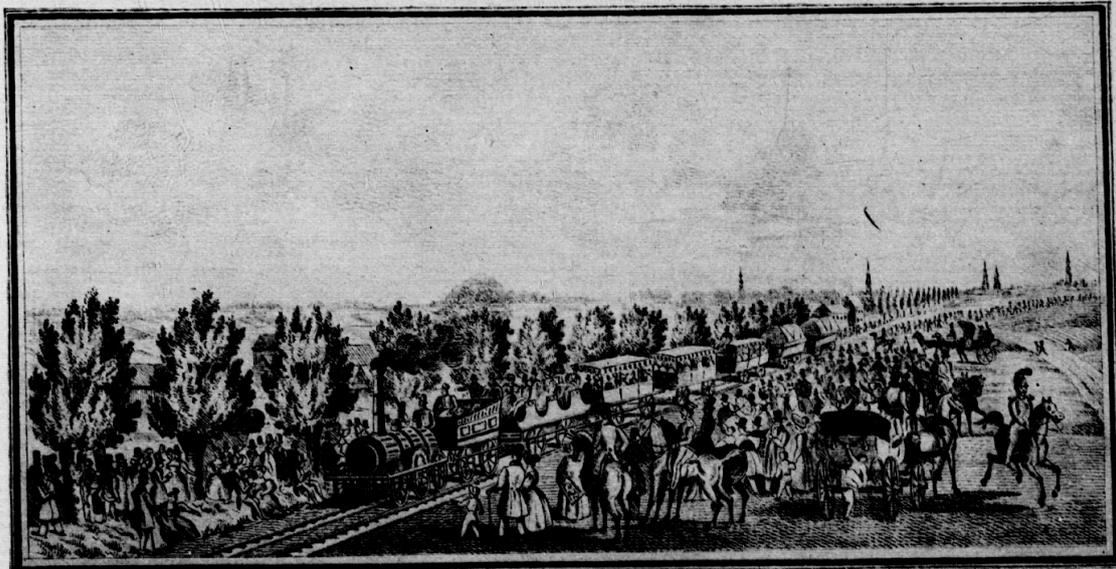
dort gern der „Zentralpunkt des norddeutschen Eisenbahnsystems“ werden, aber die Nord-Südbahn von der Elbe zur Adria sollte nicht im „fremden“ Hamburg, sondern im hannoverschen Harburg beginnen. Dieses Städtchen, fast ausschließlich von der Spedition nach Hamburg bestimmter und von dorthin kommender 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.