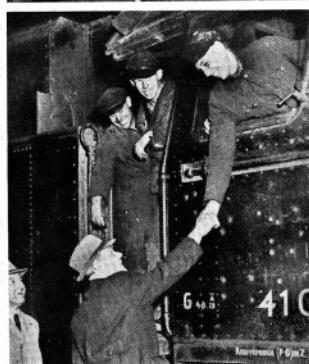




Prof. Dr. Frohne gab das Abfahrtzeichen für den ersten Zug von Helmstedt nach Berlin am 12. Mai 1949



Präsident Wegener verabschiedet sich vom Lokpersonal vor der Abfahrt nach Berlin

Fernsprechverbindungen und Morseleitungen zwischen den Übergangsbahnhöfen der Zonengrenze konnten in kürzester Frist wiederhergestellt werden.

Seit jenem Tage hat so mancher Personen- und Güterzug, Lkw., Omnibus oder Pkw. die Grenze passiert; viele versuchten es sogar zu Fuß. Im Jahre

„Allen denen, welche ihren persönlichen Vortheil, bei dem Institute der Eisenbahn an und für sich beabsichtigten, am meisten aber denen, die sich förmlich als Agenten dafür gerieren, wollen wir eine solche Sprache gönnen; denen hingegen, welchen als redliche Patrioten die Wohlfahrt ihrer Mitbürger am Herzen liegt, und die sich dennoch für die Eisenbahn interessieren, möchten wir zurufen: „Herr, vergib ihnen, denn sie wissen nicht, was sie thun!“

Man hatte doch schon genug gehört von der „Eisenbahnkrankheit“, die geleherte Leute vorausragten. Je länger man über die Sache nachdachte, um so weniger vorteilhaft erschien sie. Kein Wunder, daß auch die Beratungen über die Eisenbahnprojekte in der Königlichen Residenzstadt Hannover jahrelang nicht weiterkamen.

Von England aus, das damals noch durch Personalunion mit dem Königreich Hannover verbunden war, bemühte man sich ernstlich, aus der neuen Erfindung auch auf dem Festlande Nutzen zu ziehen. Die hannoversche Regierung lehnte jedoch den Antrag des Engländer Vignole auf Erteilung einer Konzession für Bau und Betrieb einer Eisenbahn zwischen den Hansestädten und Hannover ab, weil man mehr dem Gedanken zuneigte, den Bau der Eisenbahnen durch den Staat selbst zu betreiben. Aber immer noch fehlte die Tat. Im benachbarten Herzogtum Braunschweig entschloß man sich schneller.

Es wurde dann auch als eine wirklich „heroische Tat“ angesehen, als die hannoverschen Stände im Januar 1842, verblüffenderweise einstimmig, den Beschuß faßten, die Bahn von Hannover über Lehrte nach Peine zur braunschweigischen Grenze zu bauen. In der 2. Kammer kostete freilich die Durchsetzung des Antrages einen harten Kampf. In Braunschweig war man übrigens schon viel weiter. Dort gab es bereits verschiedene Eisenbahnlinien. Mit der kurzen Strecke Braunschweig–Wolfenbüttel war bereits 1838 die erste deutsche Staatsbahn eröffnet worden. Zu jener Zeit „begründete“ in Hannover Schatzrat Dr. Lang aber noch einen ablehnenden Antrag mit den Worten: „Die Residenz hat alles, was sie zur Zerstreuung billigerweise verlangen kann. Allein sie ist unersättlich, strebt immer nach Neuem und nun auch nach Eisenbahnen.“ Unerhört, diese Neuerungssucht!

Was war das aber dann für eine Sensation, als Ende April 1842 im Steintorfeld doch endlich mit der Arbeit zur Errichtung der Eisenbahn nach Lehrte begonnen wurde. Im Mai konnte man im „Volksblatt“ lesen: „Unsere Eisenbahn hat bereits im Steintorfeld einen mit Brettern umzäunten Werkplatz erhalten, wo sie, wie es heißt, anfängt, anzufangen.“ Man hört aus diesen Zeilen den leisen Spott heraus, an dem es ja überhaupt dem Eisenbahnprojekt gegenüber nicht fehlte. Mit einem Bretterschuppen, in dem sich Materialien und Baugeräte befanden, begann die Entwicklung des „Eisenbahnjahrhunderts“ in Hannover, aus dem sich nach und nach ein vorläufiger, aus Fachwerk und Brettern erbauter Bahnhof erhob. Das Steintorfeld war damals noch fast unbebaut und

1951 hatten insgesamt 694 760 Menschen die Zonengrenze in Richtung Ost-West passiert, besaß eine jetzt veröffentlichte Statistik. Im Jahre 1950 wanderten 1 003 733 Menschen durch die Kontrollpunkte. In Richtung West-Ost wurden 1951 insgesamt 601 552 Grenzgänger gezählt. 1950 waren es noch 828 028.

Das äußere Bild selbst hat sich an der Autobahn, auf der sich oft Schlangen bildeten, auch inzwischen wesentlich geändert. Wo noch vor drei Jahren Brötchen- und Zigarettenbuden ihre Ware an den Mann brachten, stehen heute saubere Lokale im mittleren Grünanlagen. Sicherlich hat es in der verflossenen Zeit an diesem Zonenzaun auch manchmal Schwierigkeiten in der Abfertigung gegeben, aber im großen und ganzen hat die Freizügigkeit durch das Loch West-Ost doch das gehalten, was man sich in der Mainacht 1949 versprach. Denn das beweisen schon allein die Zahlen im Güterverkehr der DB hauptsächlich nach Berlin. So waren es beispielsweise im Mai 1949 am Übergang Helmstedt im Ausgang 271 Wagen, im Eingang 112 Wagen; im März 1952 waren es 16 255 Wagen im Ausgang und 3684 Wagen im Eingang. Weiter wurden am Kontrollpunkt Helmstedt auf der Autobahn im März 1950 insgesamt 5915 Lkw. (davon 182 der DB) gezählt, im Dezember 1951 waren es 7250 (davon 187 der DB).

So waren die Worte von Prof. Dr. Frohne und Präsident Wegener an jenem Tage, wo die ganze Welt voller Spannung und Erwartung auf Helmstedt blickte, nicht zu optimistisch. Hoffen wir, daß dieser Verkehr auch weiter reibungslos bleibt und sich die weiteren Wünsche der DB in dieser Hinsicht erfüllen mögen. Das Grün im Mai läßt dazu hoffen.

Am Anfang stand ein Bretterschuppen

Vor über hundert Jahren begann Hannovers Eisenbahnbau

Wie überall, so gab es auch in Hannover in den vierziger Jahren des vorigen Jahrhunderts genug Leute, die bedenklich den Kopf schüttelten, wenn von jenen merkwürdigen Ungeheuern, den Dampfrossern, die Rede war. Das konnte ja gar nicht gutgehen. „Tief in der Provinz“ war man überhaupt davon überzeugt, daß es gar nicht soviel Eisen geben würde, um etwa Hannover mit Berlin durch einen Schienenstrang miteinander zu verbinden.

Wir aber der Wert, den die Eisenbahnen in den nächsten Jahrzehnten für Deutschland bekommen sollten, verkant wurde, geht aus einem Aufsatz des Leiters eines bedeutenden Handlungshauses in Lüneburg, in dem er sich mit den Befürwortern einer Eisenbahn von der Elbe nach Hannover und Braunschweig auseinandersetzt, hervor, und der mit den Worten schließt:



von der Stadt durch den Stadtgraben getrennt. Über diesen legte man nun eine kleine Brücke, neben der ein „Zollhaus mit Barriere“ errichtet wurde. Die Hannoveraner bekamen dann bald allerlei zu sehen. Größtes Interesse wurde den beiden englischen Lokomotiven entgegengebracht, von denen jede 125 Zentner wog. Auch Tender und Personenwagen kamen aus England, das damals noch auf diesem Gebiete führend war, dann aber bald von der deutschen Industrie überholt wurde. In Lehrte wurde am 19. Juli mit den Erdarbeiten begonnen. Inzwischen hatte man am Steintorfeld eine Probestrecke errichtet. Die ersten Fahrten mit der Lokomotive führten nur ein paar hundert Meter weiter. Sie „fuhren nicht glücklich aus und gaben dem mit dem Eisenbahnwesen völlig unbekannten, häufig an dem Erfolge desselben zweifelnden Publico vielfach Gelegenheit zu unangenehmen Bemerkungen“, heißt es in den „Erinnerungen“ von Berhard Hausmann, der selbst ein eifriger Befürworter und Förderer der Eisenbahnen war und viele Jahre der Eisenbahndirektion angehörte.

Zu 14. März 1843 erschien die nachstehende Verfügung des Königlichen Ministeriums des Innern:

„Seine Majestät der König haben allernächst geruhet, die bisherige Eisenbahn-Commission hieselbst, nachdem sie die ihr übertragenen vorbereitenden Geschäfte befriedigend erledigt hat, aufzulösen und eine Eisenbahn-Direction in hiesiger Königlicher Residenzstadt zu errichten. Die Königliche Eisenbahn-Direction, welche am 13. d. M. in Wirksamkeit getreten ist, hat unter Leitung und Aufsicht des Ministeriums des Innern, die im Bau begriffene Eisenbahn von Hannover über Lehrte und Peine nach der Hannover-Braunschweiger Landesgrenze zur Ausführung zu bringen und den Betrieb auf dieser Eisenbahn einstweilen zu besorgen. Es bleibt vorbehalten, die Wirksamkeit der Königlichen Eisenbahn-Direction auf andere, von Regierungswegen anzulegende Eisenbahnen auszudehnen.“

Das Ministerium des Innern bringt dies hierdurch zur öffentlichen Kenntnis und ertheilt den Demselben untergeordneten Landesbehörden und

Ortsbrüder die Anweisung, der Königlichen Eisenbahn-Direction zur raschen und zweckmäßigen Ausrichtung ihrer Geschäfte auf jede thunliche Weise behilflich zu sein.

Hannover, den 14. März 1843

Königlich Hannoversches Ministerium des Innern.
J. C. v. d. Wisch."

Der 13. 3. 1843 dürfte daher mit Recht als der Geburtstag der Eisenbahndirektion Hannover anzusehen sein.

Von nun an wurde der Bau der Eisenbahn von Hannover nach Braunschweig kräftig gefördert, und schon am 22. X. 1843 konnte das erste Stück von Hannover bis Lehrte dem Betriebe übergeben werden. Am 1. XII. 1843 folgte die Strecke bis Peine und am 19. V. 1844 die bis zur braunschweigischen Landesgrenze.

Harte Kämpfe wurden in der Frage ausgetragen, wohin der Zentralbahnhof Hannovers kommen sollte. Zunächst ging der Plan dahin, den Bahnhof als Sackbahnhof vor die Stadt in die Nähe des Neuen Hauses zu versetzen. „Die Bahn sollte, um in gerader Linie auf den Mauerturm zuzugehen, was damals für sehr wichtig gehalten wurde, die ganze Eilenriede vom Steuerndieb bis zum Neuen Hause durchschneiden.“ Ein Glück, daß es nicht dazu kam. Die Eisenbahnkommission setzte sich für das Steinortfeld ein, während der Stadtbaumeister Andreae zunächst dafür eintrat, daß der Bahnhof an einer der Stadttore, Aegidientor oder Steintor, gelegt würde. Später erkannte er am klarsten, daß das Steinortfeld die beste Möglichkeit bot, den Bahnhof anzulegen. Hier wurde damals auch der Lavessische Plan der Städterweiterung verwirklicht und die Ernst-August-Stadt geschaffen. Andreae sah auch die Frage des Bahnhofsplatzes als „eine wahre Lebensfrage“ an. Auch gegen das sogenannte Eisenbahn-Tor, das am Thielienplatz errichtet werden sollte und auch gebaut wurde, wendete er sich, „denn die Eisenbahn ist eine so bedeutende, alle Verhältnisse beherrschende Anlage, daß sie ihr Thor sich selbst machen, es vorschreien wird“. Für uns ist es überraschend, daß man noch in den vierziger Jahren, als schon eine neue Zeit sich „anbahnte“, noch in Toren dachte. Unter einem im „British Hotel“ in der Neustadt aufgehängten Plan des künftigen Bahnhofes schrieb ein Mitglied der ersten Kammer der hannoverschen Stände, Rittmeister von Münchhausen: „Mausoleum der Landeskasse“. Das erste steinerne Bahnhofsgebäude wurde dann erst 1846 erbaut. Es war ein Bauwerk, das zur Hälfte den Charakter eines Schlosses und zur anderen den einer Burganlage zeigte. Für die Beleuchtung durch etwa 600 Flammen wurde ein besonderes Gaswerk errichtet. 1874 mußte der Bau bereits einer Neu-anlage weichen, da er dem schnellen Anwachsen des Verkehrs nicht mehr entsprach.

Nachdem bereits am 1. Oktober die Strecke bis zum Tiergarten eröffnet worden war, konnte wenige Tage danach auch der erste Personenzug nach Lehrte abfahren. Jedermann hatte zunächst freie Fahrt. Der Bahnhof in Lehrte bestand damals noch aus einer leinenen Marktbude. Als

am 22. Oktober die Strecke offiziell eröffnet wurde, konnte man für 10, 7 oder 4 Gute Groschen nach Lehrte fahren, je nach Klasse. Die Hannoveraner leisteten sich in der Folge häufiger das Vergnügen, wenigstens bis zum Tiergarten zu fahren, zumal im Sommer Sonderzüge bis dorthin eingelegt wurden. Ein besonderes Ereignis war dann die Eröffnung der Eisenbahnstrecke von Hannover nach Braunschweig. Jetzt ging es zum ersten Male mit dem Dampfroß über die Landesgrenze. Am 19. Mai 1844 fuhren 16 reich geschmückte Wagen mit 425 geladenen Personen als erster direkter Zug von Hannover zur braunschweigischen Landeshauptstadt. Vor dem Bahnhof in Hannover war eine Ehrenpforte „im maurischen Stil“ errichtet, und vom Windmühlenberge krachten die Kanonen der Lindener Bürgerschützen bei der feierlichen Abfahrt. Bis nach Kirchrode standen die Zuschauer und jubelten dem Festzuge zu, während die Bahnarbeiter mit Hacken und Schaufeln präsentierten.

6 Kreuzer für 2 Fäß Bier

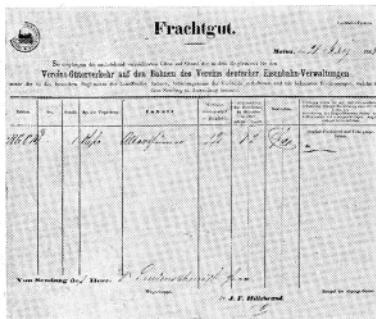
So begann der Güterverkehr

Heute bereitet die Verladung von Gütern keine Schwierigkeiten mehr. Das vom Versender aufgegebene Stückgut kann, um es möglichst wenig umzuladen, in Ortswagen, die ohne Umladung unterwegs geschlossen zum Bestimmungsbahnhof laufen, in Umladewagen, die Güter für Unterwegsbahnhöfe mitnehmen, oder in Kurzwagen, deren Güter auf den einzelnen Bahnhöfen ein- und ausgeladen werden, befördert werden.

Ganz so einfach war es vor 1816 Jahren nicht, als der Nürnberger Kaufmann Andreas Hartmann bei der Bahn den Antrag stellte, auf der Schiene Güter zu verladen. Das damalige Direktorium mußte ablehnen: „Erst wenn die erforderliche Anzahl von Personewagen vorhanden ist, möchte die Möglichkeit gegeben sein, Warentransporte von größeren Quantitäten versuchsweise aufzunehmen, obschon fast im voraus zu entnehmen ist, daß dieselben beiden niedrigen Frachtpreisen und bei den Auslagen, welche der Transport der Waren zur Bahn und von dieser nach dem Hause des Empfängers verursacht, wofür die Boten 3 Kreuzer per Zentner im ganzen erhalten, kein befriedigendes Resultat ergeben werden. Der Transport



51



von Paketen, Schachteln und Briefen aber bleibt auch für die Zukunft eine unausführbare Idee, da der Verwirklichung derselben einmal die Post- und Botenordnung entgegensteht und die dadurch bedingte Ver-mehrung des Dienstpersonals und die Ausgaben für passende Lokalitäten in Nürnberg und Fürth selbst bei dem stärksten Betrieb in keinem Verhältnis zu den Einahmen steht, abgesehen davon, daß abermals eine große Anzahl von Familien namentlich in Fürth dadurch brotlos gemacht werden dürfte.“

Es hat dann auch so manches Jahr gedauert, bis der Güterverkehr auf der Bahn begann. Die deutschen Eisenbahnen zeigten zunächst allgemeine eine Abneigung, da sie sich aus diesem Verkehr keine großen Einnahmen versprachen. Wie hat sich das Bild im Laufe der Jahre gewandelt? Heute wissen wir, daß die größten Einnahmen — trotz der vielen Ausnahmetarife, die die DB heute ihren Kunden gewährt — der Bundesbahn aus dem Güterverkehr zuflossen.

Der Nürnberger Bierbrauer Lederer mag als erster Verfrachter bei der deutschen Eisenbahn den Start für die Aufnahme des Güterverkehrs überhaupt gegeben haben, als er zwei Monate nach der Ablehnung des Hartmannschen Antrages die Erlaubnis erhielt, für einen „Transportlohn“ von 6 Kreuzern jeden Morgen zwei Fäßchen Bier von Nürnberg nach Fürth auf der Schiene zu befördern. Dieser erste „Transportlohn“ entsprach dem Fahrpreis für eine Fahrt 3. Klasse von Nürnberg nach Fürth.

„Sie empfangen die nachstehend verzeichneten Güter auf Grund der in dem Reglement für den Vereins-Güterverkehr auf den Bahnen des Vereins deutscher Eisenbahn-Verwaltungen sowie der in den besonderen Reglementen der betreffenden Bahnen, beziehungsweise der Verbände ent-

haltenen und mir bekannten Bestimmungen, welche für diese Sendung in Anwendung kommen. Inhalt: 1 Kiste Alterthümer.“ So steht es in dem Frachtbrief vom 27. März 1864 (siehe Abbildung). Und in einem Frachtbrief von 1847 heißt es: „In Gemäßheit des auf allen Bahnhöfen ausliegenden und für einen Silbergroschen käuflichen Reglement erhalten Sie 3 Sack Roggenkorn und Gerstenshrot, Gewicht 2 Ztr. 87 Pf.“

Der Frachtbrief war somit zunächst ein richtiger Brief und ist gewissermaßen eine „Fahrkarte“ für den Güterverkehr. Diese „Fahrkarte“ wurde zu einer wichtigen Beförderungskarte für den Versender und Empfänger, aus der er alle Einzelheiten des Beförderungssaktes ersehen kann. 1937 waren es schon 153 Millionen Frachtbriefe, die von 9000 Güterabfertigungen der damaligen Deutschen Reichsbahn ausgefertigt wurden. Ohne diesen Frachtbrief von damals, dessen Form und Inhalt sich inzwischen natürlich änderte, dessen Bedeutung aber geblieben ist, geht es bei der Güterabfertigung heute nicht mehr.



Die Grundlage für die zeitliche Regelung aller Betriebsvorgänge auf den Strecken und in den Bahnhöfen ist der Fahrplan. So einfach ein fertiger Plan aussieht, so umfangreich ist die Arbeit bis zu seiner Fertigstellung, die ihn schließlich zu einem kleinen Kunstwerk werden läßt. Das gilt für den Reiseverkehr wie für den Güterverkehr.

Die Eisenbahnen haben schon von früh an besonderen Wert darauf gelegt, den Reisenden mit ausführlichen, genauen und zuverlässigen Fahrplänen zu dienen. So konnte man beispielsweise schon im Jahre 1839 einen Fahrplan aus der Tagespresse erlesen: „Unter Höchster Genehmigung. — Braunschweigische Anzeigen. — Bekanntmachung über die Fahr-

52

53