

Wohl keiner der damaligen Göttinger Zeitgenossen hat die Umwälzungen erahnt, die der 31. Juli 1854 nach sich ziehen sollte: An diesem Tag wurde die Stadt an die Eisenbahn angebunden, der Bahnhof feierlich eröffnet.

Der Anschluss Göttingens an die Bahn sollte Stadtbild, Sozialgefüge und Lebensgefühl nachhaltig verändern. Das Lokomotivausbesserungswerk entstand, die Universitätsstadt erhielt eine starke Industriearbeiterschaft. Die Fußgängerströme vom Bahnhof in die Innenstadt erzwangen den Durchbruch des historischen Stadtwalls. Bis heute prägt die Bahn die Stadt.

In den kommenden Wochen bringt das Tageblatt in loser Folge Sonderbeiträge über die Geschichte der Eisenbahn seit 1854.



Eine (noch) autofreie Bahn-Stadt: die Schranken an der Groner Chaussee (heute Groner Landstraße).

Städt. Museum

Schub für die Wirtschaft

Die Bahn brachte nicht nur Reisenden einen enormen Fortschritt, sondern begünstigte auch die wirtschaftliche Entwicklung der Stadt Göttingen. Einige bereits bestehende Betriebe konnten sich die Bahn zu Nutzen machen, für sehr viel mehr Unternehmen war die Eisenbahn Gründungs Voraussetzung. Im 19. Jahrhundert können dazu gezählt werden:

- Levische Tuchfabrik (1846)
 - Spinnerei und Weberei Eberwein in Weende (1853)
 - Eisenbahn-Ausbesserungswerk (1854)
 - Städtisches Gaswerk (1860)
 - Blechwarenfabrik Boie (1865)
 - Zigarettenfabrik Eckstein (1866-1883)
 - Tuchfabrik Rosenberg (1872, 1897 verlegt in die Stegemühle)
 - Papierfabrik Rube in Weende (1873)
 - Zigarrenfabrik in Bovenenden (1876)
 - Städtische Brauerei (1880)
 - Wäscherei Schneeweiß (1882)
 - Zuckerfabrik (1885)
 - Papierverarbeitung Mehle (1896).
- (Gründungsdaten in Klammern, Aufzählung nicht vollständig)

Eiserne Verbindungen in alle Himmelsrichtungen

Rasante Ausweitung des Schienennetzes bringt Mobilität in der Fläche / Flotte statt Feier

Es waren die letzten drei Jahrzehnte, die das 19. Jahrhundert letztlich zum Jahrhundert der Eisenbahn machten. Ein rasant wachsendes Schienennetz machte die Mobilität in der Fläche zu einer Zeit möglich, als das Automobil noch nicht erfunden war.

VON MATTHIAS HEINZEL

Am Anfang jedoch behinderten die Grenzen der vielen deutschen Kleinstaaten eine großzügige und sinnvolle Entwicklung des Schienennetzes. Auch in der Region Südharz: Zwar gab es hier bereits 1846 einzelne Vermessungsarbeiten im Zusammenhang mit einer Trasse zwischen Sachsen und Westfalen, um die sich dort entwickelnden Industriezentren miteinander zu verbinden.

Aber erst im Zuge des Sie-

ges Preußens über Österreich und dessen Verbündete im Jahr 1866 und mit der Reichsgründung nach dem Krieg gegen Frankreich im Jahr 1871 setzte die explosionsartige Ausweitung des Schienennetzes ein. Vom besiegten Gegner gab es Geld, vor allem aber fielen jetzt die Ländergrenzen weg, die zuvor vielfach wirtschaftlich sinnvolle Trassen blockiert hatten. Eine der ersten Strecken, die nach dem Sieg Preußens eröffnet wurde, war am 1. Dezember 1868 die Verbindung von Northeim nach Herzberg, ein Jahr später führte sie bis Nordhausen. Die Südbahn Hannover – Göttingen besaß damit eine Anbindung an den mittlerweile stark industrialisierten Raum Halle-Leipzig. Erst danach, im Jahr 1872, wurde die Hauptstrecke zwischen Hannover und Göttingen

den durchgängig zweigleisig ausgebaut – Voraussetzung für den Massenverkehr.

Der nächste Entwicklungssprung für die Region kam 1878. Am 15. Januar jenes Jahres wurde die Sollingbahn eröffnet, der Weg nun auch nach Westen durch die Bahn erschlossen. Damit stieg Northeim zum Eisenbahnknotenpunkt auf – während die beiden Strecken heute durch die Bahn eher vernachlässigt werden. Als Folge wurde in Northeim 1883 ein neues, größeres Empfangsgebäude eröffnet, nachdem der alte Bahnhof für den stark angestiegenen Verkehr nicht mehr ausreichte.

Vorrang für direkte Verbindung

Mit der Entscheidung für die Strecke nach Otterbergen hatten übrigens die Befürworter einer Bahn von Göttingen über Adelebsen in Richtung Westen eine Niederlage erlitten. Am 15. Oktober 1872 hatte die „Königliche Direction der Westfälischen Eisenbahn zu Münster“ eine entsprechende Bitte des „Fleckenraths“ Adelebsen abgelehnt, weil eine möglichst direkte Verbindung der sächsischen und westlichen Industrieregion Vorrang haben sollte.

Die Adelebser Niederlage blieb jedoch nicht von Dauer. Am 25. Juni 1904 beschloss der preußische Landtag den Bau mehrerer Neben- und Kleinbahnen – darunter auch die Strecke Göttingen – Bo-

denfelde. Mit dem Bau wurde im Frühjahr 1908 begonnen. Zwar verzögerte 1909 das schwere Leine-Hochwasser in Göttingen die Bauarbeiten, am 15. August 1910 jedoch wurde dann auch diese Strecke ohne große Zeremonie eröffnet.

Der „Göttinger Deutsche Bote“ bemerkte am 16. August denn auch schneidend: „Die Bahnstrecke nach Bodenfelde

ist gestern ohne besondere Feier eröffnet worden. Wir müssen auf dem Lande sparen, damit das Geld für die Flotte mit vollen Händen ausgegeben werden kann.“ Dennoch: Nach Norden, nach Süden, nach Osten und nach Westen – in alle Himmelsrichtungen verfügte Göttingen jetzt über eine Verbindung mit dem damals modernsten aller Verkehrsmittel.

Lokhalle: Bahn-Boom unterschätzt

Während sich das Schienennetz um Göttingen dichter und dichter zog, nahm die Eisenbahn immer größeren Einfluss auf die Stadt. Im Jahr 1867 zählte die Belegschaft des Eisenbahn-Ausbesserungswerkes erstmals mehr als 200 Mann, um auch danach stark anzusteigen. 1890 waren es bereits 450 Beschäftigte.

Wie rasch sich der Bahnverkehr entwickeln sollte, ist offenbar bei der Gründung des Ausbesserungswerkes im

Jahr 1854 – zeitgleich mit der Eröffnung der Bahnstrecke von Hannover nach Göttingen – unterschätzt worden. Bereits 1856 ist im Sitzungs-

„Man darf als Ausschreibungsobjekt das Magazin im Innenhof vermuten, das nach Mauerresten, die bei den Abbrucharbeiten 1938 fotografiert wurden, ebenfalls mit in die erste Bauperiode gehörte.“ (Karl Burmeister, Matthias Heinzl: Die Göttinger Lokhalle, Buchverlag Göttinger Tageblatt, Seite 21).

1700 Beschäftigte

Aber erst im 20. Jahrhundert sollte das Göttinger Lokomotiv-Ausbesserungswerk seine maximale Beschäftigtenzahl erreichen: Zeitweise arbeiteten hier knapp 1700 Menschen.

Matthias Heinzl



1883 neu gebaut: Bahnhof im Knotenpunkt Northeim. Repro: BB



bericht der Königlich Hannoverschen Eisenbahn-Gesellschaft eine Ausschreibung über eine Erweiterung vermerkt. Karl Burmeister:

ANZEIGE

