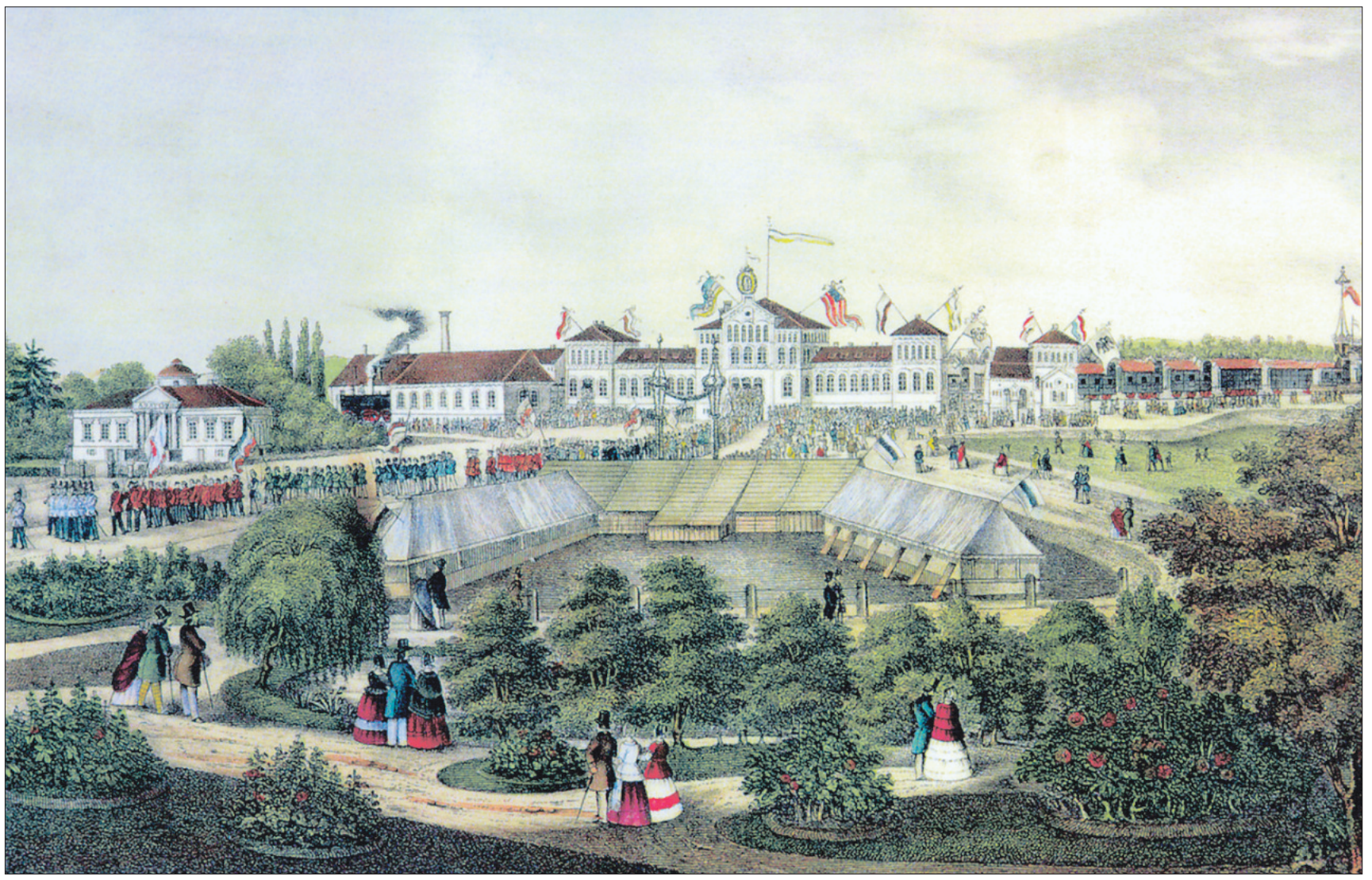
Wohl keiner der damaligen Göttinger Zeitgenossen hat die Umwälzungen erahnt, die der 31. Juli 1854 nach sich ziehen sollte: An diesem Tag vor fast genau 150 Jahren wurde die Stadt an die Eisenbahn angebunden, der Bahnhof feierlich eröffnet. Am nächsten Tag bereits wurde der reguläre Betrieb nach Fahrplan aufgenommen.

Der Anschluss Göttingens an die Bahn sollte Stadtbild, Sozialgefüge und Lebensgefühl nachhaltig verändern. Das Lokomotivausbesserungswerk entstand, in der beschaulichen Universitätsstadt ließ sich eine starke Industriearbeiterschaft nieder. Die Fußgängerströme vom Bahnhof in die Innenstadt erzwangen den Durchbruch des historischen Stadtwalls.

Bis heute prägt die Bahn die Stadt – und verändert das Leben der Menschen. Weil seit der Aufnahme des ICE-Verkehrs vor 13 Jahren Hannover nur eine halbe Stunde Fahrtzeit entfernt ist, haben seitdem nicht wenige Göttinger ihren Arbeitsplatz in der Landeshauptstadt.

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



Mit Sonderzug und Festzelt: Eröffnung der Eisenbahnstrecke in Göttingen am 31. Juli 1854. In Höhe der Lok ist der Schornstein des Ausbesserungswerks zu sehen.

Eröffnung mit Kanonen und Trompeten

Vor anderthalb Jahrhunderten begann in Göttingen das Zeitalter der Eisenbahn

Vor 150 Jahren brach für Göttingen das Zeitalter der Eisenbahn an: Im neu errichteten Bahnhof der Stadt lief der erste Zug ein. Fast jedoch wäre der Zug der damaligen Zeit an Göttingen vorbei gefahren – mit wohl fatalen Folgen für die Entwicklung der Stadt.

VON MATTHIAS HEINZEL

Als der Göttinger Bahnhof am 31. Juli 1854 eröffnet wurde, waren immerhin schon neunzehn Jahre vergangen, seitdem die erste Lokomotive in Deutschland, der heute noch berühmte „Adler“, im Jahr 1835 von Nürnberg nach Fürth gedampft war. Der Jubel über den Anbruch des technischen Zeitalters war groß in der Stadt. Auf dem Weg dorthin mussten jedoch einige Hindernisse aus dem Weg geräumt werden.

Zwar erwähnte ein hannoversches Gesetz vom 8. September 1840 eine Bahn „zwischen Hannover und der südlichen Grenze des Königreichs auf Northeim, Göttingen usw.“, dann jedoch tat sich so lange Zeit nichts, dass Magistrat und Bürgervorsteher-Collegium zu Göttingen am 8. Juni 1844 eine „gehorsamste Petition an die hochverehrliche Stände-Versammlung des Königreiches Hannover“ richtete. Weil Kurhessen den Bau einer Bahn von Frankfurt nach Kassel plane, hieß es dort, müsse die im Süden des Königreiches entstehende Lücke zügig geschlossen werden.

Dann aber erwog das Königreich Hannover für den südlichen Landesteil eine Trasse, die Göttingen buchstäblich hätte links liegen lassen: von Nörten über Marienstein, Parensen, Harste, Emmenhausen, Erbsen, Lödingsen, Adelebsen, Güntersen, Imbsen, Varlosen, Dankelshausen, das Schedetal, Volkmarshausen, Gimte bis nach Münden mit dem Bahnhof am linken Fuldaufer. Göttingen hätte als schwachen Trost später eine Stichbahn von Nörten bekommen, die sich noch später weiter nach Eisenach hätte ausbauen lassen.

Noch schlimmer für Göttingen wäre allerdings eine zuvor erwogene Variante der so genannten Südbahn durch das Wesertal bis Münden gewesen. Eine Ironie der Eisenbahngeschichte: Bei den Planungen für die ICE-Strecke sind ganz ähnliche Überlegungen angestellt worden.

Zu alledem ist es – zum Glück für Göttingen – nicht gekommen, der Kampf der Stadtväter für eine direkte Verbindung nach Hannover wurde belohnt. Während sich Göttingen klar zu den Gewinnern der endgültigen Trassenführung zählen konnte, gab es andererseits Verlierer. So lief die Strecke an der Stadt Einbeck mit ihrer beachtlichen Wirtschaftskraft vorbei. Auch Osterode hatte eine Zeit lang gehofft, an die Bahn angeschlossen zu werden – ebenfalls vergeblich.

Die Enttäuschung andernorts spielte am 31. Juli in Göttingen nicht die geringste Rolle: Mit großem Pomp wurde die Eröffnung des Bahnhofs zelebriert. Um acht Uhr Morgens nahm in Alfeld der Sonderzug nach Göttingen Fahrt auf. Als sich der Zug mitsamt dem königlich hannöverschen Innenminister Göttingen näherte, erklangen auf dem Marktplatz und vor der Universitätsaula Festgesänge. Die alten Göttinger Stadtkanonen schossen Salut, das Trompeterkorps der Northeimer Garde-Kürassiere schmetterte Begrüßungsfanfaren. Um 14.30 Uhr begann das Festmahl in einem Zelt vor dem Bahnhofsgebäude. Die historischen Quellen vermelden, dass dabei nicht nur gegessen, sondern auch nicht gerade wenig getrunken wurde (siehe auch Liedtext oben). Die auswärtigen Gäste konnten per Sonderzug um 19.30 Uhr wieder nach Hause fahren – eine neue Zeit hatte begonnen.

Einen Tag nach der feierlichen Eröffnung des Bahnhofs wurde der gut 58 Kilometer lange Streckenabschnitt Alfeld – Göttingen fahrplanmäßig in Betrieb genommen. Die Strecke zwischen Hannover bis Alfeld wurde bereits seit 1. Mai 1853 befahren.

Der Fahrplan sah täglich drei Abfahrten von Göttingen aus in Richtung Norden vor – um 5.15, um 9 und um 18 Uhr. Die Fahrzeit nach Hannover betrug in dieser Anfangszeit etwa dreieinhalb Stunden – eine dramatische Verbesserung gegenüber den bisherigen Verkehrsmitteln. Die Entwicklung, die dadurch einsetzte, sollte das Bild der Stadt binnen kurzem grundlegend verändern.

„Es lebe hoch der König“

Das folgende Lied – hier in Auszügen – wurde zur feierlichen Bahnhofseröffnung am 31. Juli 1854 während des Festmahls gesungen:

Seht: Dorten braust die Bahn entlang,
der Zug mit langem Schweife,
Mit Sing und Sang,
und Kling und Klang,
Es gellet laut die Pfeife!

Willkommen seid von fern und nah
zum Fest der Bahneröffnung,
Viktoria! Der Zug ist da!
Erfüllt ist unsere Hoffnung.

Lebt wohl nun Digileen ihr,
fahrt hin, ihr Schneckenposten,
jetzt reisen wir
viel schneller hier,
mit Dampf, für halbe Kosten!

Auf Brüder! Reichet Euch die Hand,
Ans Bruderherz Euch drücket,
Das Eisenband
durch unser Land
hat näher Euch gerücket.

Laßt leben, die den Bau gelenkt,
Und trinket nicht zu wenig.
Auch des gedenkt, der sie uns schenkt: Es lebe hoch der König!

Im Modell: der alte Northeimer Bahnhof, 1945 zerstört. BB

Virtueller Wiederaufbau im Museum

Northeim (hein). Wie die Stadt Göttingen wurde auch Northeim am 31. Juli 1854 ans schnell wachsende Eisenbahnnetz in den deutschen Ländern angeschlossen. Zum Jubiläum zeigt das Heimatmuseum Am Münster eine eigene Ausstellung zu 150 Jahren Bahn.

Seit 1878 war Northeim nicht nur eine Station an der Strecke Hannover-Göttingen, sondern wurde zum Knotenpunkt. Schon 1869 war die Südharzbahn nach Nordhausen eröffnet worden, neun Jahre später kam die Sollingbahn dazu, die Northeim mit dem Ruhrgebiet verband.

Die Ausstellung im Heimatmuseum widmet sich aber nicht nur der Eisenbahngeschichte. Gezeigt wird vor allem, wie stark die Bahn die Stadt binnen kurzer Zeit geprägt hat. So entstand direkt östlich der Bahn ein neues Wohnviertel. In der Eisenbahnstraße, zeigt ein altes Melderegister, wohnten fast ausschließlich Fachkräfte: Schaffner, Bahnarbeiter, Rangierer, Bahnwärter oder Eisenbahnschlosser. 1902 machten die Eisenbahner 32 Prozent aller Berufstätigen aus. Zum Vergleich: Im öffentlichen Dienst waren gerade zwölf Prozent aller Berufstätigen beschäftigt.

Das Heimatmuseum präsentiert jedoch nicht nur die goldenen Tage der Eisenbahnerstadt Northeim, sondern auch die Schattenseiten. Viele Bilder, zwei Modelle und einen virtuellen Wiederaufbau per Computer zeigen den Besuchern, wie das alte, 1883 errichtete Bahnhofsgebäude ausgesehen hat. Der repräsentative Bau wurde am 7. Mai 1945 durch Bomben zerstört – drei Tage, bevor die US-Amerikaner einmarschierten. Einige Tage zuvor war der große, 36-ständige Lokschuppen angegriffen worden – das Ende einer Arbeitsstätte für viele Northeimer.

Zusammengestellt haben die Ausstellung die Northeimer Geschichtswerkstatt und das Stadtarchiv. Die umfangreichen Text- und Bildpräsentationen werden ergänzt durch einige Originalexponate und eine Vielzahl verschiedener Modelleisenbahnen in den Maßstäben 1: 87 und 1:160.

Zu sehen ist die Ausstellung bis zum 2. August. Die Öffnungszeiten: Dienstag bis Sonntag 10 bis 12.00 Uhr, Dienstag bis Donnerstag 14 bis 17 Uhr.

Königlich genehmigt

Neun Jahre vor der feierlichen Eröffnung des Göttinger Bahnhofs, am 7. März 1845, hatte das Hannoversche Innenministerium den Magistrat der Stadt über die Eisenbahn-Pläne informiert:

„Seine Majestät der König haben auf Unseren Antrag zu genehmigen geruhet, daß technische Untersuchungen und Kostenveranschlagungen behuf demnächst etwa zu beschließender Anlegung einer Eisenbahn nach der südlichen Landesgränze, durch Officiere der Armee unter der Leitung des Hauptmanns Dammert und unter Aufsicht der Königlichen Eisenbahndirection vorgenommen werden.“ *hein*

schwarzcyangelbmagenta
08.GLOK = Gö 16