

100 Jahre Bergedorf-Geesthachter Eisenbahn – ein Jubiläum, das keins geworden ist.

Vor 100 Jahren, im Dezember 1906, fuhr der erste Zug der Bergedorf-Geesthachter-Eisenbahn, liebevoll die BGE genannt.

In ihrer langen Geschichte war die Eisenbahn wie auch die Stadt selbst starken Veränderungen unterzogen. Von der provinziellen Kleinbahn entwickelte sich das Unternehmen zu einem von der Rüstungsindustrie geprägten Gütertransportunternehmen mit Umschlagszahlen von Weltrang in den Kriegsjahren. Heute stellt die Museumsbahn der Arbeitsgemeinschaft Geesthachter Eisenbahn e.V. eine nicht mehr aus dem Stadtbild wegzudenkenden Tourismus-Attraktion dar.

So hat sich das Gesicht der Bergedorf-Geesthachter Eisenbahn stetig gewandelt. Ihre lange Planungs- und Entwicklungszeit im 19. und frühen 20. Jahrhundert steht einem abrupten Ende nach dem Zweiten Weltkrieg in den 50er Jahren gegenüber. Wirtschaftlich nicht mehr rentabel wurde der Personenverkehr in den fünfziger Jahren auf den Bus umgestellt. konnte sie nur noch von engagierten Leuten weiterbetrieben werden, denen an der Erhaltung dieser Strecke lag. Unsere Ausstellung zeigt Stationen aus der regionalen Eisenbahngeschichte mit Hilfe von Texttafeln und Archivunterlagen. Schauen Sie sich herum, schmökern Sie am Lesetisch. Sie werden eine spannende Geschichte entdecken.

Zeittafel

- Ab 1842 erste Überlegungen zur Weiterführung der Strecke Hamburg – Bergedorf nach Geesthacht bleiben ergebnislos
- Ab 1885 verstärktes Bemühen der Geesthachter Industrie um einen Bahnanschluss an die preußische Reichsbahn
- 1905 Baubeginn der Stammstrecke Bergedorf-Geesthacht, Gründung der BGE (Bergedorf-Geesthachter-Eisenbahn AG)
- 1906 im Winter erfolgt die provisorische Inbetriebnahme der Strecke
- 1916 Die Dynamitfabrik Krümmel erhält ein Anschlussgleis
- 1918 Die bis dato höchsten Beförderungsleistungen werden erzielt, die Strecke Bergedorf-Geesthacht wird zweigleisig ausgebaut.
- 192? Inbetriebnahme der Marschbahn zwischen Geesthacht und Zollenspieker
- 1923 Nach starken Gewinneinbußen wird die Strecke wieder eingleisig.
- 1924 Mit der Währungsreform macht auch die BGE wieder Gewinne.
- 1930 Weltwirtschaftskrise: starker Rückgang der Verkehrsleistungen
- Ab 1935 Es setzt wieder eine kräftige Steigerung der Beförderungszahlen ein
- 1940 erneuter Ausbau der Strecke Bergedorf-Geesthacht auf zwei Gleise
- 1944 die BGE erreicht die seit Bestehen höchsten Betriebsleistungen
- 1945 starker Verkehrsrückgang mit Kriegsende
- 1948-50 Die BGE schreibt rote Zahlen.
- 1950-51 Abbau der Gleise der Marschbahn
- 1953 im Oktober wird der Personenverkehr der BGE eingestellt
- 1955 Abbau des zweiten Gleises
- 1975 Die Arbeitsgemeinschaft Geesthachter Eisenbahn e. V. wird gegründet, 1976 fahren die ersten historischen Züge.

Ein langer Weg mit Hindernissen

Die Vorgeschichte der Bahnlinie

Die erste Eisenbahnstrecke Norddeutschlands wurde 1842 eröffnet und führte von Hamburg nach Bergedorf. Bereits damals hatte es Überlegungen gegeben, Bergedorf und Geesthacht mit einer Eisenbahnlinie zu verbinden, allerdings fehlte es noch an Geld und Notwendigkeit dazu. Die Strecke Hamburg-Berlin wurde auch auf Grund von Protesten der Geesthachter Fuhrleute und Schiffer, die um ihre Einnahmen fürchteten, vor allem aber wegen des schwierigen Geländes des Geesthangs über Schwarzenbek geführt. Erst mit Einsetzen der Industrialisierung in Geesthacht und Umgebung Ende des 19. Jahrhunderts wurden die Pläne zur Schaffung einer Eisenbahn in Geesthacht konkreter. Erste Planungen scheiterten noch am bürokratischen Aufwand, eine Eisenbahntrasse zum zu Hamburg gehörigen Geesthacht durch preußisches Gebiet zu bauen. Mitte der 1880er Jahre förderte Preußen aber durch neue Gesetze den Eisenbahnbau verstärkt und so konnten neue Planungen erfolgreicher sein. Finanzierungsprobleme führten aber dazu, dass sich die Pläne wiederum verschoben. Am 31. August 1905 wurde schließlich die „Bergedorf-Geesthachter-Eisenbahn-Aktiengesellschaft“ BGE gegründet, wobei die Finanzierung vor allem durch Aktienkauf der Geesthachter Bürger möglich wurde. Baubeginn war im September 1905, die Fertigstellung erfolgte am Dezember 1906 und nur zwei Tage nach der ersten Testfahrt wurde der provisorische Betrieb am 20. Dezember aufgenommen.

Pionier der Eisenbahn in Geesthacht - Carsten Adolf „Senator“ Krüger
„Ich war froh, als im Jahre 1887 mehrere meiner Freunde mich baten, an einer Versammlung teilzunehmen, um das Eisenbahnprojekt Bergedorf-Geesthacht aufzunehmen und zu fördern“. So erzählte es Senator Krüger in seinen Lebenserinnerungen. Diese Versammlung bestimmte sein weiteres Leben. Für das Bahnprojekt setzte er sich nachhaltig ein. Ihm gebührt die Ehre, die Menschen in Geesthacht für die Vorzüge der Bahnlinie zu überzeugen. Carsten Adolf Krüger wurde Mitglied des Aufsichtsrates der 1905 gegründeten Bergedorf-Geesthachter Eisenbahn-Gesellschaft, ein Amt, das er über 20 Jahre mit Leidenschaft innehatte.

Aufschwung in dunklen Zeiten

Die BGE während des Ersten und des Zweiten Weltkrieges

Schnell wurde die BGE auch von der Industrie als effizientes Transportmittel erkannt. Schon acht Jahre nach der Fertigstellung erlebte die BGE 1914 einen enormen Aufschwung durch den kriegsbedingten Ausbau der Dynamit- und Pulverfabriken in Krümmel und Düneberg. 1916 erhielt die Dynamitfabrik Krümmel ein Anschlussgleis. Statt 12 Zugpaaren täglich verkehrten nun 22 auf der Strecke und der Verkehr steigerte sich bis 1918 noch erheblich. Mit 8,2 Mio. beförderten Personen wurden im Geschäftsjahr 1918 die bis dahin höchsten Beförderungszahlen erreicht. Die Strecke wurde nun zweigleisig ausgebaut, konnte aber nicht mehr lange ausgenutzt werden, denn der Krieg ging wenige Monate nach der Fertigstellung zu Ende und 1923 wurde das zweite Gleis aus Kostengründen wieder demontiert.

Erst 1935 setzte mit dem Wiederaufbau der Rüstungsindustrie in Geesthacht wieder eine kräftige Aufwärtsentwicklung ein. 1940 wurde die Stammstrecke wieder zweigleisig ausgebaut. Wie auch im Ersten Weltkrieg stieg jetzt der Personen- und Güterverkehr von und zu den Pulverfabriken stark an. Die BGE sah sich nicht mehr in der Lage, das Verkehrseinkommen alleine zu bewältigen und schloss mit Reichsbahn und Dynamit-AG einen Vertrag ab, der die Reichsbahn in den Verkehr mit einbezog.

1944 wurden die bis dahin höchsten Betriebsleistungen und Einnahmen erzielt, die im Bereich des Güterverkehrs die Zahlen aus dem Ersten Weltkrieg noch um das Doppelte übertrafen.

Nebenstrecken der BGE

Das Geesthachter Eisenbahnnetz

Neben der Stammstrecke der BGE von Hamburg-Bergedorf nach Geesthacht existierten noch weitere Strecken, die allerdings vom Bekanntheitsgrad wie auch vom Verkehrsaufkommen nie die Stammstrecke erreichen konnten. Zum einen sind hier die Krümmelbahn und zum anderen die Marschbahn gezeigt.

Bei dem im März 1916 in Betrieb genommenen „Krümmeler Anschlussgleis“ handelte es sich um eine von der Dynamit-AG betriebene Werksbahn und damit um keine betriebseigene Strecke der BGE. Die BGE war allerdings für den Bau 1915/16 verantwortlich und übernahm im Zweiten Weltkrieg auch die Betriebsführung auf diesem Gleisabschnitt. Nur den Bewohnern Krümmels und den im Werk Beschäftigten war allerdings in Kriegszeiten die Benutzung der Personenzüge gestattet. Bis 1949 fuhr die BGE noch täglich nach Krümmel, dann wurde die Bahnstrecke abgebaut. 1953 wurde das Gleis wiedererrichtet, um neue Betriebe in Krümmel anzusiedeln, das Gleis wird noch heute gelegentlich vom Kernkraftwerk zu Transporten genutzt.

Die Hamburger Marschbahn zwischen Geesthacht und Zollenspieker wurde anfangs der 20er Jahre als ABM gebaut. Wirtschaftlich war sie nie erfolgreich, bereits 1934 erwägte man die Einstellung des Betriebes. Im Zweiten Weltkrieg konnte die Marschbahn als Ausweichlinie für die von Fliegerangriffen zerstörte Stammstrecke genutzt werden. 1950 bis `52 wurden die Schienen dann demontiert. Heute ist der frühere Marschbahndamm ein beliebter Wanderweg durch die Vier- und Marschlande geworden.

Im Laufe der Jahre gab es Überlegungen zu weiteren Bahnlinien von Geesthacht aus. Im Stadtarchiv sind Unterlagen über Strecken bis Lauenburg und bis Büchen erhalten geblieben. Daraus wurde nichts. Nach und nach deckten die Omnibuslinien den Verkehrsbedarf.

Nach 1945 – Verkehrspolitik

Die Stilllegung der BGE

Nach Kriegsende im Mai 1945 wurde ein starker Verkehrsrückgang verzeichnet. Durch die Stilllegung der Pulverfabriken in Krümmel und Düneberg sanken der Personenverkehr um 46% und der Güterverkehr sogar um 60%. Die Geschäftsjahre 1948 bis `50 der BGE wurden mit Verlust abgeschlossen. Im Sommer 1951 wurden dann wieder direkte Züge von Hamburg bis Geesthacht gefahren, ein entsprechender Vertrag war zwischen der DB und der BGE geschlossen worden. Durch die Berufspendler erhöhten sich die Einnahmen wieder, eine ungünstige Fahrplanpolitik machte es jedoch schwer, mit der Konkurrenz der Autobusse mitzuhalten. Noch 1951 konnte die Bahn ca. 1850000 Personen befördern. Die Busse der BGE kamen im gleichen Zeitraum auf über 44667000 Personen. Am 26. Oktober 1953 wurde der Personenverkehr nach Geestacht eingestellt, 1955 erfolgte dann auch die Einstellung des Güterverkehrs. Im Frühjahr 1975 gründeten dann 12 Eisenbahner und Eisenbahnfreunde die Arbeitsgemeinschaft Geesthachter Eisenbahn e. V. Sie setzten sich zum Ziel, die Tradition der Bergedorf - Geesthachter Eisenbahn (BGE) zu bewahren und auf der Stammstrecke der BGE zwischen Bergedorf Süd und Geesthacht einen Kleinbahnbetrieb durchzuführen. Am 19. Dezember 1976 (70 Jahre nach der Eröffnung der Strecke Bergedorf - Geesthacht) fand die erste Fahrt des Museumszuges der Geesthachter Eisenbahn zwischen Bergedorf Süd und Geesthacht statt, eine historische Dampflokomotive wurde 1977 erworben.

Heute verkehrt die Museumsbahn der Arbeitsgemeinschaft Geesthachter Eisenbahn e.V. in den Sommermonaten zwischen Krümmel und Bergedorf.
(<http://eisenbahn.geesthacht.de>)