

Berlin-Hamburger Eisenbahn

Bahnhofsbauten des Klassizismus in Brandenburg



Inhaltsverzeichnis

1. Planung und Entwicklung der Berlin-Hamburger Eisenbahn	4
Die Geburt der Dampfeisenbahn	4
Planung und Bau der Berlin-Hamburger Eisenbahn	6
Betriebliche Entwicklung der Privatbahn	8
Verstaatlichung und Rekorde	10
2. Die Architektur der klassizistischen Bahnhofsbauten	12
Der Baumeister Friedrich Neuhaus	12
Architektur des Klassizismus	15
Bahnhofsbauten in der Mitte des 19. Jahrhunderts	17
Die Bahnhofsbauten der Berlin-Hamburger Eisenbahn	21
3. Empfangsgebäude der Berlin-Hamburger Eisenbahn in Brandenburg	26
Paulinenaue	26
Friesack	29
Neustadt/Dosse	32
Zernitz	34
Glöwen	36
Bad Wilsnack	39
Wittenberge	42
Karstädt	46
Klein Warnow	48
4. Zukunftsperspektiven	50
5. Quellenverzeichnis	53
Abbildungsquellen	53
Archivmaterial	54
Bücher	55
Periodika	56
Internetquellen	56

Vorwort



Wer heute im ICE zwischen Hamburg und Berlin reist, wird die einstigen Bahnhofsgebäude an der Strecke nur für einen kurzen Augenblick wahrnehmen. Mit dieser Publikation soll an das baukulturelle Erbe aus einer Epoche erinnert werden, in der Bahnhöfe als "Kathedralen der Neuzeit" bezeichnet wurden und seitdem als steinerne Symbole des technischen Aufbruchs im 19. Jahrhundert gelten. Weiterhin soll ein verkehrspolitischer Beitrag im Rahmen der Brandenburger Kulturlandkampagne 2006 zur Baukultur geleistet werden.

Die Bedeutung des Bahnhofsempfangsgebäudes hat sich aus verkehrlicher Sicht grundlegend geändert. Die Funktionen, die in früheren Zeiten für den Bau und die Größe eines Gebäudes bestimmend waren, wie Wartesäle und Gaststätten für die Fahrgäste, Wohn- und Diensträume der Bahnmitarbeiter, sind heute oft entbehrlich. Nur noch wenige Empfangsgebäude mit sehr hohen Kundenaufkommen werden von der Bahn unterhalten. Die übrigen Bahnhöfe an den Strecken haben ihre verkehrliche Bedeutung verloren. Sie wurden entweder durch Aufgabe des Verkehrshaltes oder durch moderne Zugangsstelleninfrastruktur ihrer eigentlichen Funktion verlustig und stehen nunmehr zur Disposition. Einige Gebäude werden, sofern die betriebliche Trennung vom Eisenbahnverkehr erfolgt ist, von Immobiliendienstleistern im Auftrag der Deutschen Bahn AG vermarktet. Hier knüpft eine weitere Absicht dieser Broschüre an: neue Nutzer und Nutzungen für die denkmalwerten Bahnbauten anzusprechen.

Das MIR verfolgt und unterstützt beharrlich einen integrierten Politikansatz zur Bahnhofsumfeldentwicklung. Die verkehrliche Verknüpfungsfunktion, die städtebauliche Eingangssituation und auch immer die Bahnhofsgebäude sind im Fokus der Betrachtungen, so beispielsweise in Neuruppin, Lübben, Lübbenau, Fürstenwalde, Ludwigsfelde, Potsdam, Königs Wusterhausen, Oranienburg und Frankfurt/Oder, um nur einige erfolgreiche Beispiele zu nennen.

Allen, die sich um Erhalt und Nachnutzung dieser das Stadtbild prägenden Bahnbauten bemüht haben, möchte ich an dieser Stelle danken und denen, die sich für dieses baukulturellen Erbe noch engagieren wollen, Mut und Ausdauer zusprechen.

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Reinhold Dellmann', written in a cursive style.

Reinhold Dellmann

Minister für Infrastruktur und Raumordnung
des Landes Brandenburg

1. Planung und Entwicklung der Berlin-Hamburger Eisenbahn

Die Geburt der Dampfeisenbahn

Die Ursprünge der Eisenbahn lagen in den englischen Bergwerken. Dort hatte man begonnen, Kohlen und Erze in Wagen zu befördern, die auf Eisenschienen rollten. Für den Weitertransport wurde die Zugkraft von Pferden genutzt. Erst nachdem man die Dampfmaschine auf Räder gesetzt hatte, begann der Siegeszug der Eisenbahn. Am 27. September 1825 wurde mit der Linie von Stockton nach Darlington die weltweit erste dampfbetriebene Eisenbahn eröffnet. Aller-

dings wurden hier zunächst nur Güter mit der rollenden Dampfmaschine befördert, während im Personenverkehr weiterhin Pferde eingesetzt wurden. Auf der am 15. September 1830 eröffneten Eisenbahnverbindung zwischen den Industriestädten Liverpool und Manchester erfolgte dann erstmals auch der Personentransport ausschließlich mit Dampflokomotiven. Und als im Jahr 1835 die erste deutsche Eisenbahnlinie die Städte Nürnberg und Fürth verband, verfügte das Mutterland der Industrialisierung bereits über ein leistungsfähiges Eisenbahnnetz sowie eine entsprechende Industrie. Der Eisenbahnbau selbst sowie die neu geschaffenen Transportmöglichkeiten entwickelten sich zum Motor der Industrialisierung und des wirtschaftlichen Wachstums.

Mittlerweile hatte das neue Verkehrsmittel auch in den USA sowie Belgien und Frankreich Verbreitung gefunden. In Deutschland eröffnete die erste, ausschließlich dampfbetriebene Ferneisenbahn am 24. April 1837 mit der Verbindung von Leipzig nach Althen; zwei Jahre später war die gesamte Strecke bis Dresden in Betrieb.

Im konservativen und industriell rückständigen Preußen dauerte es etwas länger, bis die neue Technologie sich durchsetzen konnte. Mit seinem Werk "Über ein sächsisches Eisenbahn-System als Grundlage eines allgemeinen deutschen Eisenbahn-Systems" hatte der Nationalökonom Friedrich List (1789 – 1846) bereits 1833 den An-



1 Die "Rocket", von George Stephenson im Jahr 1829 für die Liverpool and Manchester Railway gebaut



2 Eröffnung der Ludwigseisenbahn zwischen Nürnberg und Fürth am 7. Dezember 1835, Stich von C. Wiesner nach einer Zeichnung von Carl Heideloff (1789 – 1865)

stoß zur Schaffung eines deutschen Eisenbahnnetzes gegeben, in dem Berlin die Rolle eines zentralen Knotenpunktes zugewiesen war. Um auch die preußische Regierung von der wirtschaftlichen Notwendigkeit der Errichtung dieses Systems zu überzeugen, legte er im Frühjahr 1835 eine Schrift mit dem Titel "Andeutung der Vortheile eines preußischen Eisenbahnsystems und insbesondere einer Eisenbahn zwischen Hamburg, Berlin, Magdeburg und Leipzig" vor.

Die preußische Regierung verhielt sich aber weiterhin ablehnend, befürchtete sie doch den Ausfall von Chausseegeldern auf dem gerade erst im Ausbau begriffenen Straßennetz und Verluste für die von ihr geförderte Dampfschiffahrt ebenso wie die Demokratisierung der Gesellschaft durch die zunehmende Mobilität. Erst im Herbst 1838 wurde,

etwa zeitgleich mit dem Erlass des Gesetzes "über die Eisenbahn-Unternehmungen im Preußischen Staate und über die Verhältnisse der Eisenbahngesellschaften zum Staate und zum Publicum" die Strecke zwischen Berlin und Potsdam eröffnet; von der preußischen Hauptstadt ausgehend folgten Berlin-Köthen 1841, Berlin-Frankfurt/Oder 1842, Berlin-Stettin 1843 und schließlich, im Jahr 1846, die Strecke nach Hamburg. Damit war nicht nur eine Verbindung der wichtigsten und mit fast 300.000 Einwohnern größten deutschen Stadt mit der zweitgrößten und bedeutenden Handelsmetropole geschaffen, sondern auch ein Zugang Berlins zur Nordsee hergestellt worden.

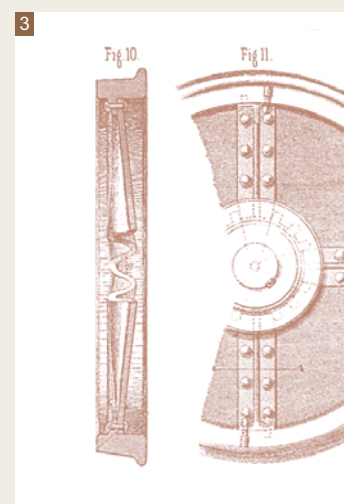
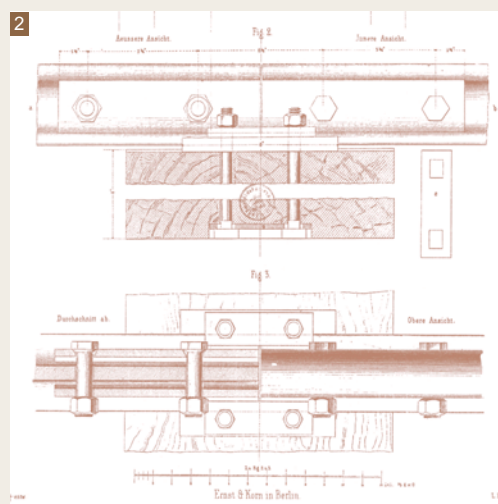
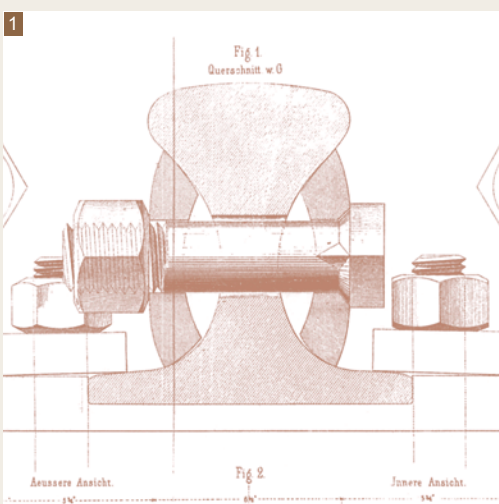
Planung und Bau der Berlin-Hamburger Eisenbahn

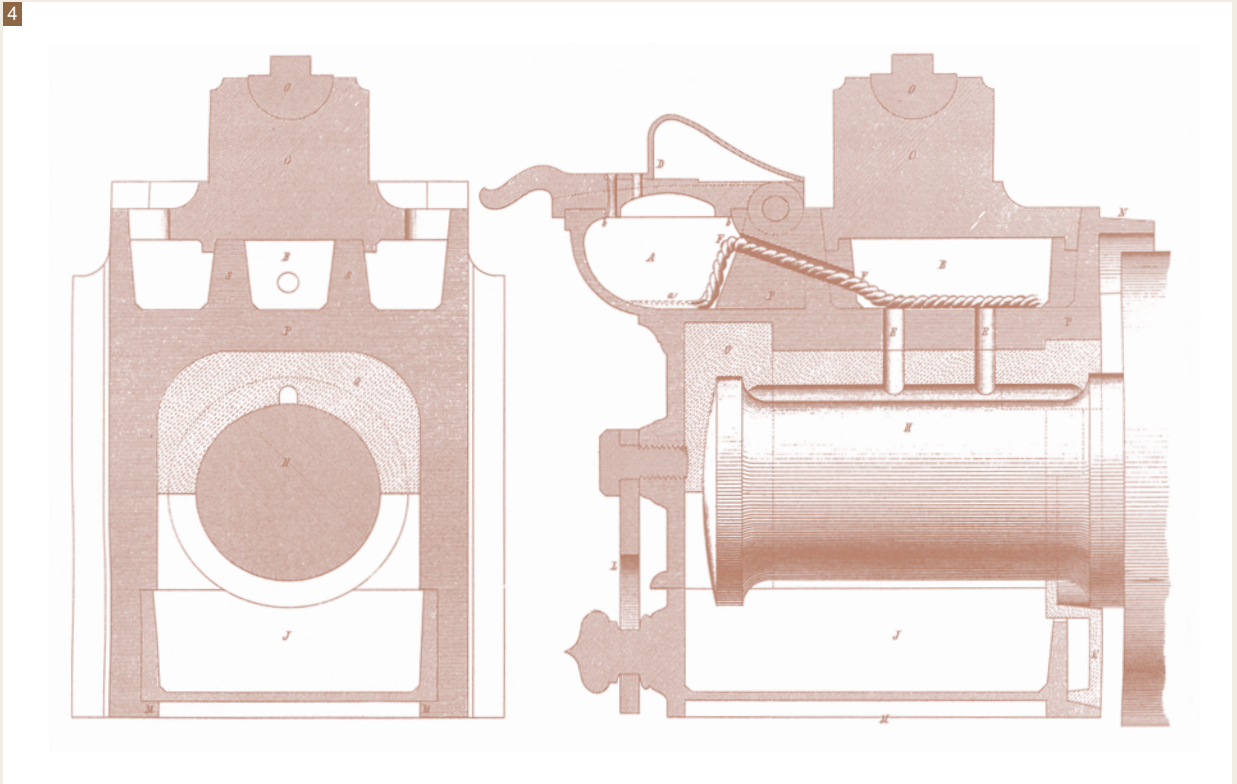
Sowohl Berliner als auch Hamburger Geschäftsleute hatten seit 1835 die Pläne Lists weiterverfolgt; da aber die Hoheitsgebiete von fünf Staaten durchfahren werden mussten, stieß das Projekt auch jenseits der preußischen Zögerlichkeit auf vielfältige politische Schwierigkeiten. Nach der schließlich erfolgten Einigung auf eine Streckenführung rechts der Elbe schlossen die Länder Preußen, Mecklenburg, Dänemark, Lübeck und Hamburg einen Staatsvertrag ab, der 1843 ratifiziert wurde. Das erforderliche Kapital von 8 Mio. Talern konnte jedoch erst aufgebracht werden, nachdem der Hamburgische Senat und die Mecklenburgische Regierung Aktien im Wert von je 1,5 Mio. Talern übernommen hatten. Am 27. Juli 1843 wurde in

Ludwigslust, etwa in der Mitte der Strecke, die Berlin-Hamburger Eisenbahn-Gesellschaft gegründet. Zu ihrem technischen Direktor bestellte man den Baurat Friedrich Neuhaus, der soeben den Bau der Berlin-Stettiner Eisenbahn beendet hatte. Neuhaus entwarf eine optimale Trassenführung mit Krümmungsradien von nicht unter 1.250 m und Steigungen, die das Verhältnis von 1:1.000 in der Regel nicht überschritten.

Am 6. Mai 1844 wurde bei Ludwigslust mit 4.200 Arbeitern mit dem Bau begonnen. Für die Gesamtstrecke mussten 7 Mio. m³ Erde bewegt und 300 Brücken aus Mauerwerk oder Eisen errichtet werden. Beim Gleisbau wurden neueste Technologien wie z. B. die Verbindung der Schienenstöße mit Laschen und die Imprägnierung der Schwellen mit Kupfervitriol angewendet. Das gewaltige Projekt hatte jedoch auch seine Schattenseiten: Durch die Forcierung des Bautempos ab Anfang 1846 kam es zu einer Reihe von Unfällen. Die Proteste der Arbeiter gegen die unmenschlichen Arbeitsbedingungen wur-

- 1 *Beispiel einer Schienenverbindung mit Laschen, hier für die Bergisch-Märkische Eisenbahn*
- 2 *Schienenverbindung mit Laschen, Detail*
- 3 *Darstellung von Scheibenrädern für Eisenbahn-Fahrzeuge*



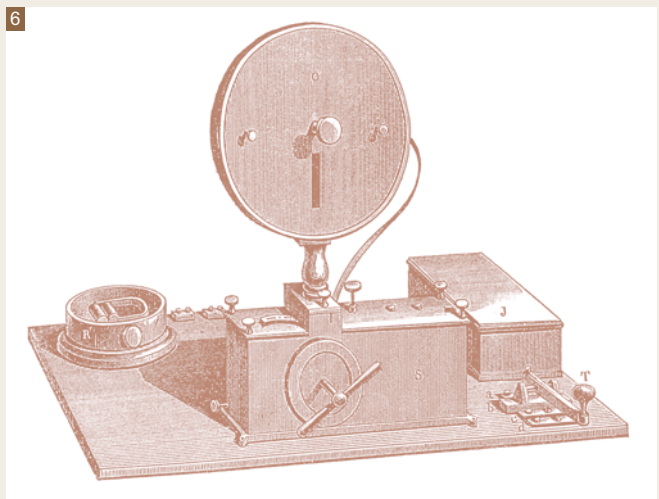
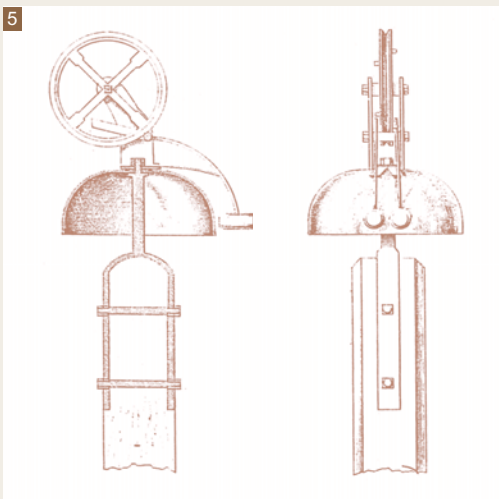


den mit militärischer Gewalt niedergeschlagen, der Bau im Eiltempo fortgesetzt. Am 15. Oktober 1846 konnte schließlich der Betrieb zwischen Berlin und Boizenburg aufgenommen werden; die Gesamtstrecke bis Hamburg wurde am 15. Dezember für den Personenverkehr eröffnet. Auf dem letzten Teilstück bezog man die bereits 1842 eröffnete Hamburg-Bergedorfer Bahn mit dem Berliner Bahnhof als Endpunkt ein.

4 Achsenlager für die Güterwagen der Berlin-Hamburger Eisenbahn

5 "Läutwerke an den Zug-Barrieren der Berlin-Hamburger Eisenbahn"

6 Der "Inductions-Schreib-Telegraph" von Siemens und Halske. Die auf dem System Morse basierenden elektromagnetischen Telegrafen wurden Ende der 1840er Jahre erstmals eingesetzt. Als entscheidende Verbesserung in der Nachrichtenübermittlung ergänzten sie die bis dahin üblichen optischen Telegrafen.



Betriebliche Entwicklung der Privatbahn

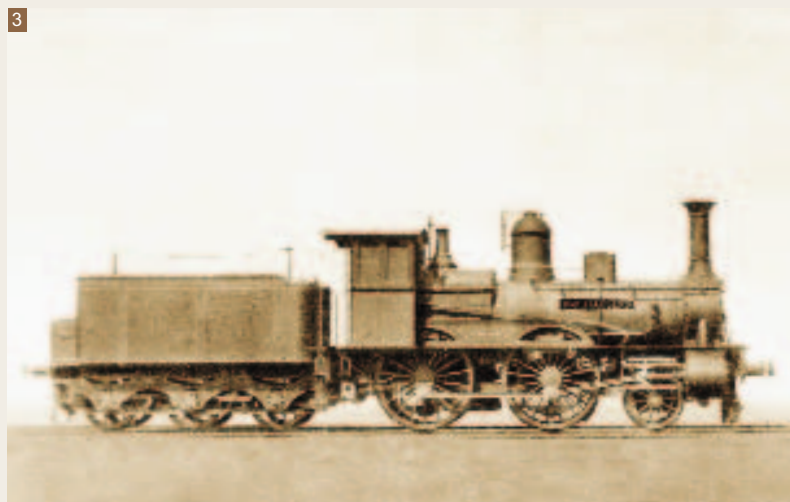
Die Schienen für den Bahnbau waren aus England bezogen worden; von den Lokomotiven stammten 12 ebenfalls aus England, doch weitere 24 hatte Neuhaus bei Borsig in Berlin fertigen lassen. Auch die Personensowie Güterwagen waren in Deutschland hergestellt. Die Fahrzeit auf der 286 km langen Strecke betrug anfangs 9 1/4 Stunden, was sich für heutige Verhältnisse viel anhören mag, damals aber einen gewaltigen Fortschritt gegenüber der Postkutsche bedeutete, die zwei Tage benötigte. Zunächst verkehrte in jeder Richtung ein Personenzug pro Tag, doch schon der Fahrplan vom Mai 1847 sah zwei Personenzüge und einen Güterzug pro Richtung vor. Zusätzlich wurde ein "Zwischenzug" eingesetzt, der jeweils in Wittenberge begann und endete. Die Personenzüge benötigten jetzt 8 1/2 bis 9, die Güterzüge 12 bis 12 1/2 Stunden für die Gesamtstrecke. Dabei muss man bedenken, dass zwischen den durchquerten Ländern Grenzen existierten, an denen Zölle erhoben wurden. Erst der Anschluss Mecklenburgs und Schleswig-Holsteins an den Zoll-

verein im Jahr 1868 sollte der Berlin-Hamburger Eisenbahn einen ungestörten Betrieb bis an die Hamburgische Stadtgrenze erlauben. Die Zollformalitäten waren aufwendig und hielten den Verkehr, gerade im Waren- und Viehtransport, empfindlich auf. Auch die Revolution der Jahre 1848/49, in der die Eisenbahn eine zentrale Rolle spielte, führte zunächst zu einer Beeinträchtigung des betrieblichen Erfolgs der neuen Bahnlinie. Einen gewissen Ausgleich für den weitgehend ausbleibenden Handel brachte der Transport von Truppen und Kriegsmaterial. Die militärische Bedeutung der Eisenbahnen, die schon bei der Planung der Bahn als Argument für ihre Notwendigkeit gedient hatte, war auch in den nachfolgenden Kriegen immens.

- 1 *Lokomotive Nr. 1 der August Borsig GmbH, ausgeliefert am 24.7.1841 an die Berlin-Anhaltische Eisenbahn*
- 2 *Die 1000. Lokomotive der Borsig GmbH wurde am 21.8.1858 der Köln-Mindener Eisenbahn übergeben*



Obwohl die Berlin-Hamburger Eisenbahn mit der Konkurrenz der Elbschiffahrt und der links-elbischen, von Transitzöllen befreiten Eisenbahn zu kämpfen hatte, entwickelte sich das Geschäft in den 1850er Jahren sehr zufriedenstellend. Nach und nach wurde die gesamte Strecke zweigleisig ausgebaut; Zweigbahnen wie die von Büchen nach Lauenburg ergänzten das Netz. Mit Vollendung der Zweigstrecke Hagenow-Rostock der Mecklenburgischen Eisenbahn im Jahr 1850 wurde die Berlin-Hamburger Eisenbahn Teil einer internationalen, von Wien, Triest oder Prag bis an Nord- oder Ostsee reichenden Verbindung. Allerdings war man, trotz abgestimmter Fahrpläne, von Wien nach Stettin vier Tage unterwegs, häufiges Umsteigen und Wartezeiten eingeschlossen. Nicht nur auf diesen internationalen, sondern auch auf den innerdeutschen Verbindungen bestand das Problem, dass in den einzelnen durchquer-ten Ländern unterschiedliche Maße, Gewichte und Währungen existierten. Ja, nicht einmal die Uhrzeiten in den einzelnen deutschen Staaten stimmten überein. Das brachte erhebliche Schwierigkeiten für die Erstellung des Fahrplans und der Tarife mit sich, obwohl der bereits 1847 gegründete "Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen" nach und nach die Vereinheitlichung technischer und betrieblicher Regelungen durchsetzte. So hat die Eisenbahn mit ihrer grenzüberschreitenden Mobilität entscheidend zur deutschen Einheit beigetragen. Die Gründung des Norddeutschen Bundes 1866/67 und die Reichsgründung 1871 sollten weitere Fortschritte auf dem Weg zur technischen Vereinheitlichung bringen, wobei die militärischen Interessen eine Rolle spielten. Die tatsächliche Einheit der deutschen Eisenbahn ließ sich erst im Jahr 1920 mit der Schaffung der Reichsbahn herstellen.



3 Die Lokomotive mit der Fabriknummer 3000 war bereits die 128. Lok, die Borsig seit 1843 für die Berlin-Hamburger Eisenbahn gefertigt hat. Ausgeliefert wurde sie am 19.4.1873.

Anfang der 1860er Jahre führte die Berlin-Hamburger Eisenbahn-Gesellschaft eine vierte Wagenklasse ein, wodurch das Passagieraufkommen erheblich gesteigert werden konnte. Die Zahl von 618.124 Passagieren im Jahr 1847 verdoppelte sich bis 1864 beinahe. Spätestens nach dem Wegfall der Zölle wurde der Güterverkehr jedoch zum Erfolgsträger der Berlin-Hamburger Eisenbahn. In Berlin und Hamburg wurden Verbindungsbahnen angelegt, die den Weitertransport der Güter innerhalb der Großstädte entscheidend vereinfachten. 1881 brauchten die (Personen-) Züge für die gesamte Strecke nur noch fünf Stunden. Die Betriebsergebnisse entwickelten sich so außerordentlich günstig, dass in den Jahren 1882 und 1883 Dividenden von fast 20 bzw. 25% ausgeschüttet werden konnten.

Verstaatlichung und Rekorde

In dieser Situation wurde die Berlin-Hamburger Eisenbahn-Gesellschaft – im Zuge der Verstaatlichung der Privatbahnen – mit Gesetz vom 17. Mai 1884 vom Preußischen Staat übernommen. Ab April 1885 gehörte sie zur Königlichen Eisenbahndirektion Altona. Davon ausgenommen war nur der Berliner Teil der Strecke bis Nauen, der im April 1895 zur Königlichen Eisenbahndirektion Berlin kam. Auf diesem Abschnitt entwickelte sich allmählich ein Vorortverkehr mit ermäßigten Tarifen, während die Fernzüge innerhalb Berlins nur noch zum Aussteigen hielten. Dadurch konnte die Fahrzeit weiter verkürzt werden. In der Folge sollte die so ideal trassierte Strecke häufig Schauplatz von Geschwindigkeitsrekorden sein. Am 1. Oktober 1901 erhielt ein Zug der Hamburger Bahn das "Blaue Band" für den schnellsten Zug Deutschlands; er hatte die Strecke mit einer Grundgeschwindigkeit von 90 km/h und einem einzigen Halt in Wittenberge in einer Fahrzeit von 3 Stunden 28 Minuten bewältigt.

Der Erste Weltkrieg – in dem der Eisenbahn als Transportmittel erneut eine hohe Bedeutung zukam – verursachte einen Einbruch in diese Aufwärtsentwicklung. Doch am 21. Juni 1931 erreichte Kruckenberg's Schienenzeppelin bei einer Versuchsfahrt einen neuen Rekord mit einer Fahrzeit von 98 Minuten zwischen Bergedorf und Spandau bei einer Spitzengeschwindigkeit von 230 km/h, die zwischen Dergenthin und Karstädt erreicht wurde. Der "Fliegende Hamburger" bewältigte die Distanz zwischen Berlin und Hamburg ab 15. Mai 1933 fahrplanmäßig in 2 Stunden 18 Minuten und am 11. Mai 1936 stellte die stromlinienförmig verkleidete Dampflok 05002 mit 200,4 km/h auf der weiter begradigten Strecke einen Geschwindigkeitsweltrekord auf. Was folgte war neben Kriegs- und

Rüstungstransporten die unrühmliche Rolle, die die Reichsbahn bei der Diskriminierung von Juden und schließlich bei ihrer Deportation in Konzentrations- und Vernichtungslager spielte.

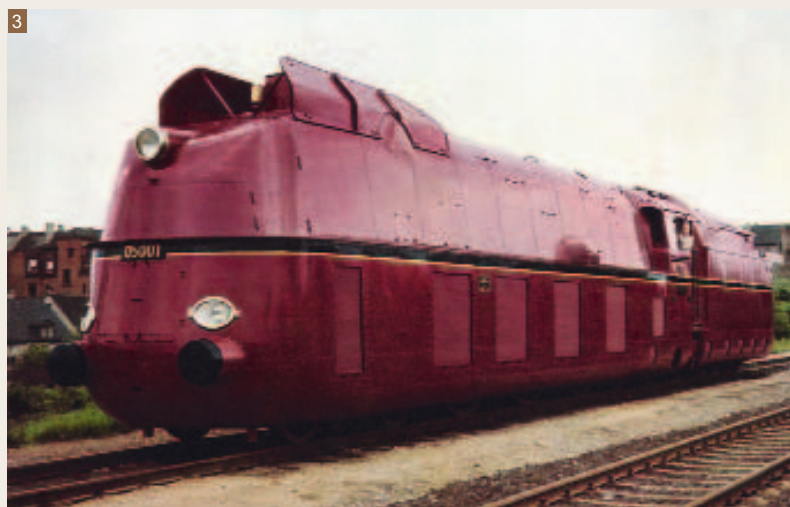
Nach Kriegsende wurde auf Befehl der Sowjetarmee auf der Strecke zwischen Büchen und Berlin eines der beiden Gleise als Reparationsleistung demontiert. Am 10. September 1949 verkehrte erstmals wieder ein Zug zwischen Berlin und Hamburg, doch schon bald darauf wurde der Durchgangsverkehr durch Berlin eingeschränkt. Mit dem Mauerbau wurde der grenzüberschreitende Verkehr vorläufig eingestellt; ab Dezember 1961 fuhren die Interzonenzüge Richtung Hamburg über Griebnitzsee und ab 1976 über Staaken. Für den Verkehr innerhalb der DDR hatte nur die Teilstrecke zwischen Wittenberge und Ludwigslust mit dem Anschluss an die Ostseehäfen Bedeutung; lediglich dieser Abschnitt wurde bis 1989 auch elektrifiziert.

Nach dem Mauerfall wurde der Verbindung Berlin-Hamburg wieder eine hohe Relevanz beigemessen, sodass die Strecke im Rahmen der "Verkehrsprojekte Deutsche Einheit" zunächst für Geschwindigkeiten bis 160 km/h zweigleisig ausgebaut und komplett elektrifiziert wurde. Nachdem die geplante Transrapidverbindung zwischen Hamburg und Berlin aufgegeben worden war, zündete 2001 die zweite Stufe des Ausbaus für eine Spitzengeschwindigkeit von 230 km/h. Rund 650 Mio. Euro hat die Bundesrepublik in dieses Projekt investiert: Die Strecke wurde mit einer speziellen Zugsicherungsanlage versehen, die Oberleitungsanlage der höheren Geschwindigkeit angepasst; 56 niveaugleiche Bahnübergänge

- 1 *Der "Fliegende Hamburger" bei seiner ersten fahrplanmäßigen Ankunft in Hamburg (1933)*
- 2 *"Schienenzeppelin" auf der Strecke*
- 3 *Die stromlinienförmig verkleidete Dampflokomotive 05001. Das Nachfolgemodell 05002 erzielte am 11. Mai 1936 auf der Strecke der Berlin-Hamburger Eisenbahn einen Geschwindigkeitsweltrekord*

ge mussten durch Über- oder Unterführungen ersetzt und auf den Bahnhöfen Gitter zum Schutz der Wartenden vor dem vorbeibrausenden ICE errichtet werden. Die kürzeste Fahrzeit zwischen Berlin und Hamburg beträgt seit dem Fahrplanwechsel am 12. Dezember 2005 nur noch eineinhalb Stunden; die Durchschnittsgeschwindigkeit von 189 km/h steht für einen neuen Rekord: Es ist die höchste Geschwindigkeit, die ein Zug zwischen zwei deutschen Großstädten erzielt.

Die ursprünglichen Stationen der Berlin-Hamburger Eisenbahn in den dünn besiedelten Regionen Brandenburgs oder Mecklenburgs sind allerdings völlig von diesem Hochgeschwindigkeitsverkehr abgehängt. Wenn Sie nicht, wie Zernitz und Klein Warnow, ganz geschlossen wurden, werden sie nur im Stunden- oder Zweistundentakt von Regionalexpresszügen bedient. Lediglich in Wittenberge, Ludwigslust und Büchen halten noch einige IC oder EC. Die klassizistischen Bahnhofsbauten der Anfangsjahre sind durch die veränderten Rahmenbedingungen – als Beispiele seien hier nur der Sieg des Individualverkehrs und radikale Rationalisierungen bei der Bahn genannt – überflüssig geworden. Größtenteils ungenutzt und verrottet stehen die Bahnhöfe hinter den Absperrgittern und warten auf ein neues Leben.



2. Die Architektur der klassizistischen Bahnhofsbauten

Der Baumeister Friedrich Neuhaus

Georg Ernst Friedrich Neuhaus war nicht nur technischer Direktor der Berlin-Hamburger Eisenbahn-Gesellschaft seit ihrer Gründung im Jahr 1843, sondern ab 1850 darüber hinaus ihr Vorsitzender und Betriebsdirektor. In diesen Funktionen war er maßgeblich verantwortlich für Planung, Bau und Betrieb der Bahn; vom Grunderwerb über Trassierung und Gleisbau bis zur Beschaffung des Zugmaterials und der Entscheidung über Fahrpläne, Tarife und Mitarbeiter. Neuhaus brachte umfassende Erfahrungen auf diesen Gebieten mit, hatte er doch zuvor als Oberbauingenieur die Bauarbeiten der Berlin-Stettiner Eisenbahn überwacht und auf einer Englandreise neue Kenntnisse über den Eisenbahnbau erworben.

Aber der Reihe nach: Geboren am 20. September 1797 als Sohn eines Rentmeisters in Behme bei Herford, hatte Friedrich Neuhaus 1816 in Herford sein Abitur abgelegt und war nach Berlin gezogen, um dort Bauwesen zu studieren. 1824 schloss er das Studium als "Bauconducteur" (Bauführer) ab und nahm eine Beschäftigung im Preußischen Staatsdienst an, wo er mit dem Ausbau des Straßennetzes befasst war. In Stargard stieg er zum Wegebauinspektor und 1835 zum Oberwegebauinspektor auf, bevor er für die Vorplanungen der Berlin-Stettiner Eisenbahn von seiner Tätigkeit freigestellt wurde. 1836 unternahm er Reisen nach Sachsen, Westfalen, Holland, Belgien, ins Rheinland, nach Süddeutschland und Österreich, um

1, 2 *Henriette und Friedrich Neuhaus um 1865*





3 Rückwärtige Ansicht des Hamburger Bahnhofs in Berlin mit Blick in die Bahnsteighalle um 1865

4 Ansicht des Hamburger Bahnhofs um 1850

sich dort über den Bau und Betrieb von Eisenbahnanlagen zu informieren. 1840 schied er dann aus dem Staatsdienst aus und übernahm als Oberingenieur die Leitung der Bauarbeiten der Berlin-Stettiner Eisenbahn – eine mutige Entscheidung. Durch die bereits genannte Reise nach England und seiner Kenntnis des neuesten Standes der Technik bewältigte er diese Aufgabe so bravourös, dass er nach Fertigstellung der Strecke 1843 zum Baurat ernannt wurde.

Schon zu diesem Zeitpunkt setzte er auf die deutschen Lokomotiven der Firma Borsig. Neuhaus hatte sich so weit in die Materie hineinbegeben, dass er sich sogar selbst



zum Lokomotivführer ausbilden ließ. Mit diesen reichhaltigen Erfahrungen ausgestattet, trat er in den Dienst der Berlin-Hamburger Eisenbahn-Gesellschaft ein, der er bis zu seinem Lebensende am 4. Dezember 1876 als Direktor vorstehen sollte. Den Erfolg seiner Bahn trieb er auch durch die Planung der Berliner Verbindungsbahn voran, die ab



5 *Blick über den Humboldthafen um 1883:
Der Hamburger Bahnhof mit dem Ver-
waltungsgebäude der Berlin-Hamburger
Eisenbahngesellschaft*

1851 die Kopfbahnhöfe der Stadt zusammenschloss. Von 1871 bis 1874 war er mit dem Bau der Zweiglinie Wittenberge-Buchholz beschäftigt und zwischen 1873 und 1875 wurde nach seinen Plänen in Berlin das Verwaltungsgebäude der Berlin-Hamburger Eisenbahngesellschaft an der Invalidenstraße errichtet.

Als sein bedeutendstes architektonisches Werk kann aber wohl das Empfangsgebäude des Hamburger Bahnhofs in Berlin als Ausgangs- bzw. Endpunkt der Strecke gelten. Hier wurde dem 1860 zum "Geheimen Regierungsrat" ernannten Neuhaus 1883 ein Denkmal errichtet, auf dem nahen Invalidenfriedhof liegt er begraben.

Wie man aus dieser kurzen Beschreibung erkennen kann, handelte es sich bei Friedrich Neuhaus um einen universell befähigten Ingenieur, dem es tatsächlich gelungen war, sämtliche Gebiete der hochkomplexen Bauaufgabe "Berlin-Hamburger Eisenbahn" – Tiefbau, Hochbau und Betrieb – in allen De-

"Hinter den speziell angeführten und einigen sonstigen Leistungen des Technikers Neuhaus bleibt dasjenige nicht zurück, was derselbe als Verwaltungsbeamter bei der Berlin-Hamburger Bahn geleistet hat. In ihm war fast 30 Jahre hindurch der Schwerpunkt der ganzen Verwaltung konzentriert, indem er mit dem Amte des Vorsitzenden der Direktion die Ämter des technischen und des Betriebs-Direktors in sich vereinigte. Selten ist ein großes Eisenbahn-Unternehmen so einheitlich, so vorwiegend durch nur eine Person geleitet worden, wie dies in der nun hinter uns liegenden Zeitperiode der Berlin-Hamburger Eisenbahn thatsächlich der Fall gewesen ist."

Aus dem Nachruf der Deutschen Bauzeitung, Deutsche Bauzeitung 11.1877, S. 328

tails vorzüglich zu lösen. Darüber hinaus bereicherte Friedrich Neuhaus auch die Entwicklung der klassizistischen Architektur in Deutschland.

Architektur des Klassizismus

Der Klassizismus entstand in der zweiten Hälfte des 18. Jahrhunderts als Reaktion auf Spätbarock und Rokoko, die zunehmend als ausschweifend und unehrlich empfunden wurden. Man bezog sich jetzt direkt auf die soeben wiederentdeckte Kunst der Antike.

Vor allem die Architektur des antiken Griechenland wurde in ihrer Schönheit und konstruktiven Klarheit als vorbildlich betrachtet. Johann Joachim Winckelmann (1717 – 1768) propagierte die "edle Einfachheit und stille Größe" der griechischen Kunst und begründete mit seiner wissenschaftlichen Arbeit die Disziplin der Kunstgeschichte. Grundlage der neuen Haltung waren die Ideale der Aufklärung. Wissenschaft, Vernunft, Freiheit, Toleranz und humanistische Weltsicht wurden der Abhängigkeit von staatlicher wie kirchlicher Autorität und Schicksalsglauben entgegengesetzt.



- 1 *Perspektivische Ansicht des Schauspielhauses auf dem Gendarmenmarkt in Berlin von Karl Friedrich Schinkel, ausgeführt 1818 – 1821*
- 2 *Ansicht der "Allgemeinen Bauschule" in Berlin von Karl Friedrich Schinkel, erbaut 1831 – 1836*





3 *Perspektivische Ansicht des Palais Raczyński in Berlin vom Exerzierplatz, Johann Heinrich Strack 1842*

In der Architektur lassen sich die Jahre zwischen 1780 und 1830 als die Hochphase des Klassizismus festmachen, sowohl in Deutschland als auch in anderen Ländern wie England und Frankreich oder den USA. Analog zu den geistigen Idealen wie Vernunft und Abstraktion des Denkens wurde die Architektur auf ihre einfachsten Grundformen und funktional notwendigen Bestandteile zurückgeführt. Das Dekor sollte aus der Konstruktion erwachsen.

Im deutschen Raum entwickelte sich Karl Friedrich Schinkel (1781 – 1841) zum vielleicht wichtigsten Vertreter des Klassizismus. Neben seiner Tätigkeit als preußischer Baubeamter schuf er vor allem in Berlin so bedeutende Bauten wie das Schauspielhaus auf dem Gendarmenmarkt (1817 – 1821), das Alte Museum (1823 – 1829) oder die Bauakademie (1832 – 1836). In Potsdam entstanden Bauten für Friedrich Wilhelm IV. im Schlosspark Sanssouci sowie die Nikolaikirche (1826 – 1837). Seine Mitarbeiter und Schüler führten die Linie des Schinkelschen Klassizismus fort. Die Namen Friedrich Ludwig Persius (1803 – 1845), Friedrich August Stüler (1800 – 1865) und Johann Heinrich Strack (1805 – 1880) stehen beispielhaft für den Spätklassizismus der soge-

nannten Berliner Schule bis etwa 1870. Auch der an der Planung des Hamburger Bahnhofs beteiligte Ferdinand Wilhelm Holz (1800 – 1873) galt als ein typischer Vertreter dieser Richtung. Ihre Charakteristika waren die Addition klar abgegrenzter, kubischer Baukörper, die horizontale Gliederung mit flach geneigten Dächern, eine gleichmäßige Reihung der Fenster mit scharf eingeschnittenen Öffnungen und eine große Schlichtheit mit zurückhaltendem, flächigem Dekor.

Allerdings kann man nicht von einer völlig einheitlichen Architektur dieser Zeit sprechen, vielmehr erfuhr der klassizistische Stil unterschiedliche Ausprägungen. Daneben lebten einige andere Vorbilder wie die Gotik, der Rundbogenstil oder der italienische Villenstil, ja sogar die Renaissance, wieder auf. Während sich der klassizistische Stil mit seinen Variationen bevorzugt bei Stadthäusern und Repräsentationsbauten findet, wurde für Landhäuser häufig der italienische Villenstil verwendet und für Kirchen die Gotik oder der frühchristliche Stil. Bei Kasernen, Wachen, Toren, Magazingebäuden und Industriebauten kam oft der wehrhaft wirkende, normannische Stil mit Rundbogen, Zinnen und einer starken Quaderung zur Anwendung. Die Bahnhofsbauten der 1840er Jahre stellten eine völlig neue Bauaufgabe dar, zugleich technisch-industriell wie repräsentativ, für die nun sowohl eine räumliche Gliederung als auch eine entsprechende äußere Form gefunden werden musste.

Bahnhofsbauten in der Mitte des 19. Jahrhunderts

Die Entwicklung einer Typologie für die Bauaufgabe "Bahnhof" und damit auch für ihre äußere Erscheinung stand zu dieser Zeit noch völlig am Anfang. Grundsätzlich kann man davon ausgehen, dass der Typus des Bahnhofsgebäudes sich aus dem Typ des Post- oder Gasthofes entwickelte, da die Eisenbahn die Weiterentwicklung des Personen-, Güter- und Nachrichtentransports durch die Postkutsche darstellte. Die funktionalen Anforderungen eines Bahnhofs unterschieden sich dann aber doch deutlich von denen einer Poststation. Gleichzeitig stiegen die räumlichen Anforderungen gewaltig an, kann man die Eisenbahn doch als das erste Massenverkehrsmittel bezeichnen. Obwohl die Bahnhofsbauten der einzelnen Strecken bzw. Bahngesellschaften in der Regel regionale Besonderheiten aufweisen, lassen sich bei den frühen, um den Zeitraum zwischen 1840 und 1860 errichteten Bahnhofsbauten doch stilistische Gemeinsamkeiten ausmachen. Vielfach wird der um diese Zeit noch beliebte klassizistische Stil verwendet; mal in Anlehnung an die römische, dann eher an

die griechische Antike, teilweise auch der verspieltere, auf die Renaissance zurückgehende italienische Villenstil. Vereinzelt gab es auch einen Rückgriff auf romanische oder gotische Formen, wie sie bereits seit dem Beginn des Jahrhunderts beliebt waren. Als Fassadenmaterial verwendete man vielerorts Naturstein oder verputztes Mauerwerk, aber auch Fachwerk, Holz oder Sichtmauerwerk. Während Fachwerk-, Holz- und Putzbau sich als wenig dauerhaft erwiesen, setzte sich der Backsteinbau nicht nur wegen seiner größeren Widerstandsfähigkeit, sondern auch wegen seiner konstruktiven Ehrlichkeit zunehmend für repräsentative Bauaufgaben durch. Die Konstruktion der Gebäude blieb weitgehend konventionell. Das nun in großen Mengen verfügbare Material Eisen, dem die Bahnhöfe ihre Existenz verdankten, fand zunächst nur im Einzelfall,

- 1 *Dorischer Portikus der Euston-Square-Station in London, 1837/38 als Endstation der London and Birmingham Railway errichtet*

1

Euston-Square-Station in London





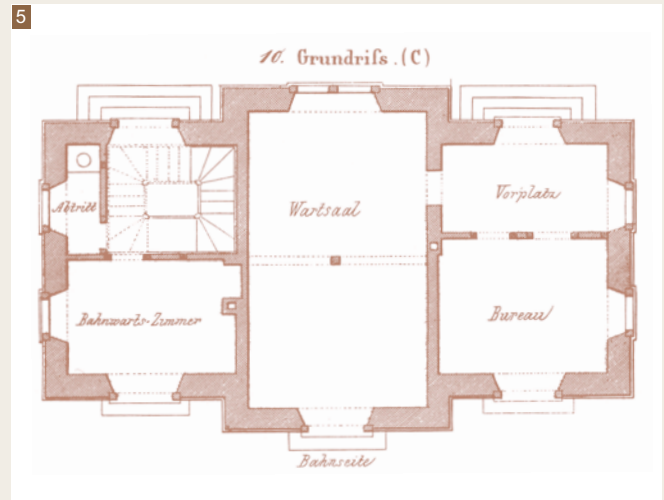
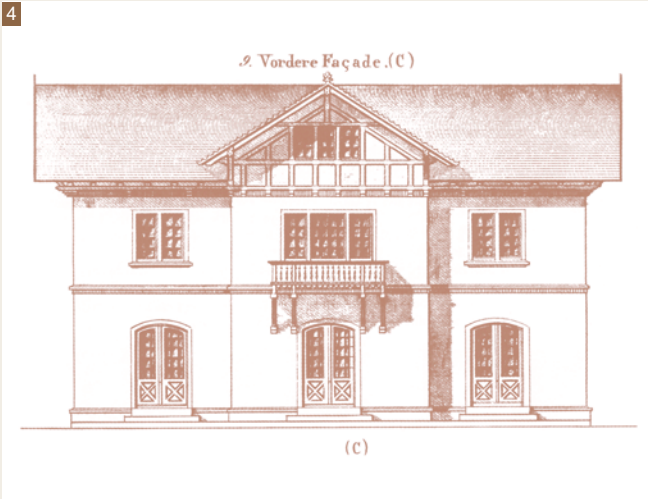
2 Empfangsgebäude des Bahnhofs Altona um 1846 in einem Stahlstich von Jens Gray nach Zeichnung von H. Jessen

3 Der 1847 in Betrieb genommene Bahnhof Wunstorf des Architekten Ferdinand Schwarz gilt als ein Musterbeispiel spätklassizistischer Bahnhofsarchitektur. Stahlstich von J. Umbach nach einer Zeichnung von W. Kretschmer

z. B. als gusseiserne Stütze im Wartesaal Verwendung, bevor es in den großen Bahnsteighallen seine technischen und gestalterischen Möglichkeiten ausspielen konnte. Große Unterschiede existierten in der Größenordnung der Empfangsgebäude, da von einem einfachen Haltepunkt eines Ortes mit etwa 50 Bewohnern bis zum Endbahnhof einer Linie in Großstädten mit einigen Hunderttausend Einwohnern alle Varianten abgedeckt werden mussten. Die wichtigste Funktion eines Empfangsgebäudes stellten die Warteräume dar, über die der Zugang zum Bahnsteig erfolgte. Außerdem benötigte man Räume für den Fahrkartenverkauf,

die Gepäckannahme sowie Post und Telegrafie. Viele mittelgroße Empfangsgebäude wiesen eine symmetrische Anlage auf, bei der sich hinter einer mittig liegenden Vorhalle die Diensträume einschließlich Fahrkartenausgabe und Gepäckaufgabe befanden. Links und rechts schloss sich je ein Warteraum an – einer gemeinsam für die erste und zweite Wagenklasse, der andere für die stärker beanspruchte dritte Klasse. Im



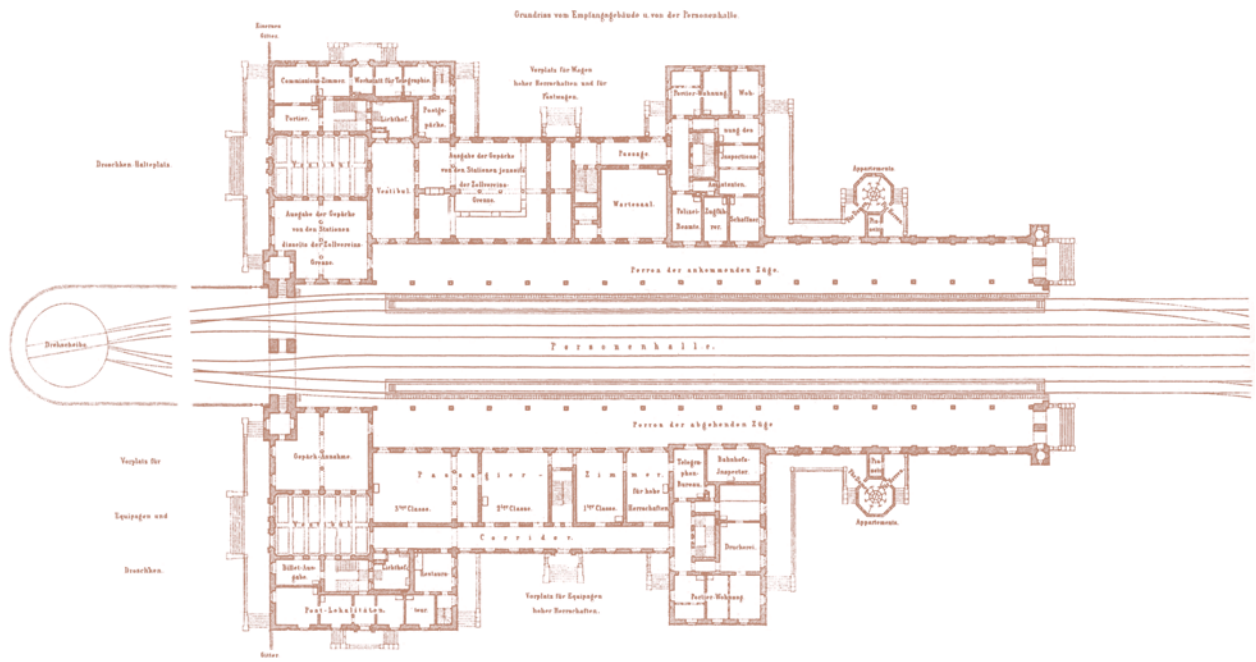


- 4 Kleines Empfangsgebäude für Haltepunkte und untergeordnete Bahnhöfe in Süddeutschland um 1850, Ansicht von der Bahnseite
- 5 zu Nr. 4 gehöriger Grundriss
- 6 Das Portal des Bayerischen Bahnhofs in Leipzig, nach dem Entwurf von Eduard Poetzsch im Jahr 1844 fertiggestellt
- 7 Vorderansicht des Hamburger Bahnhofs aus dem Jahr 1856

Obergeschoss befanden sich die Beamtenwohnungen.

Auf großen Kopfbahnhöfen wie dem Hamburger Bahnhof in Berlin waren alle Funktionen nach Ankunft und Abfahrt getrennt – die rechte Seite diente der Abfahrt, die linke der Ankunft. Und nur solche großen Bahnhöfe besaßen auch eine überdachte Bahn-

steigehalle – anfangs aus Holz, später aus Eisen. Die Toiletten – Retiraden genannt und zunächst noch ohne Anschluss an die Kanalisation – befanden sich meist in gesonderten Gebäuden oder Anbauten. Eine bedeutende Rolle spielten auch die Baulichkeiten für die Abwicklung des Güterver-



8 *Der Hamburger Bahnhof im Grundriss: Im Bild unten die Abfahrtsseite, oben die Räumlichkeiten für die ankommenden Passagiere*

kehr, denn dieser machte einen großen Teil des Bahngeschäfts aus. Für den Güterverkehr benötigte man Lagerräume, Zollgebäude, Waagen, Rampen und ausreichend Platz zum Rangieren. Auch Vieh und Pferdekutschen wurden mit der Bahn transportiert. Schließlich beinhalteten alle Bahnhofsbauten des 19. Jahrhunderts eine große Zahl an Wohnräumen für das Bahnpersonal. Etliche Bahnhöfe lagen abseits bestehender Ortschaften, sodass das notwendige Personal eigens für den Betrieb des Bahnhofs angesiedelt und im Empfangsgebäude oder eigenen Bahnerhäusern untergebracht werden musste. Einige Bahnhöfe erhielten auch Räumlichkeiten für Bewirtung und Übernachtung, denn manche Reisende waren mehrere Tage unterwegs und die Züge verkehrten zunächst nur am Tag.

Als Vorbild für die Kopfbahnhöfe der deutschen Großstädte wird allgemein der 1844 nach Planungen von Eduard Poetzsch fertiggestellte Bayerische Bahnhof in Leipzig angesehen. Auch dieser Kopfbahnhof weist zur Stadtseite eine symmetrische Gestaltung

mit einer mittigen Durchfahrt für die Lokomotiven und den seitlich angeordneten, nach Abfahrt und Ankunft getrennten Flügelbauten mit Warte- und Diensträumen auf. Stilistisch zeigt sich dieser Bahnhof in einer Mischung aus Klassizismus und Renaissance; hervorstechend ist der von zwei Türmen flankierte Mittelteil mit seinen vier hohen Rundbögen und der Bahnhofsuhr unter dem Giebel. Bahnhöfe dieser Größenordnung übernahmen im städtebaulichen Gefüge die Funktion eines Stadttors und wiesen deshalb eine besonders repräsentative Gestaltung auf.

Einen Vorläufer hat der Entwurf Poetzschs in dem nicht ausgeführten Vorschlag für einen Eisenbahnhof, den Johann Heinrich Strack und August Stüler im Jahr 1838 in Zusammenhang mit ihren Planungen für die Bahnstrecke zwischen St. Petersburg und Pawlowsk erstellt haben. Hier sind die Voraussetzungen für die räumlich-funktionale Gliederung eines repräsentativen Bahnhofsgebäudes erstmals systematisch zusammengefasst. Die Hauptschausseite mit dem von zwei Türmen eingefassten Rundbogenportal und den niedrigeren Seitenflügeln kann als Prototyp dieser Bauaufgabe und damit als direktes Vorbild sowohl des Bayerischen Bahnhofs in Leipzig als auch des Hamburger Bahnhofs in Berlin betrachtet werden.

Die Bahnhofsbauten der Berlin-Hamburger Eisenbahn

In ihrer endgültigen Planung sollte die Berlin-Hamburger Eisenbahn zwischen den beiden Endbahnhöfen 18 Stationen erhalten: Spandau (heute Stresow), Nauen, Friesack, Neustadt/Dosse, Zernitz, Glöwen, Wilsnack, Wittenberge, Grabow, Ludwigslust, Hagenow, Brahlstorf, Boizenburg, Büchen, Schwarzenbek, Friedrichsruh, Reinbek und Bergedorf. Schon 1947 kamen Paulinenaue und Warnow hinzu, dann Pritzier, Seegefeld (1927 in Falkensee umbenannt), Finkenkrug und Karstädt. Etliche weitere Stationen folgten in den 80er Jahren des 19. Jahrhunderts. Von Anfang an wurde zwischen Bahnhöfen und "Anhaltepunkten" unterschieden: Größere Orte oder Knotenpunkte bekamen Bahnhöfe, während kleinere, weniger bedeutende Orte nur Haltepunkte erhielten. Hier hielten nur die sogenannten Zwischenzüge, die in Wittenberge endeten. Die Empfangsgebäude konnten etwas kleiner ausfallen. Manche Stationen, wie Seegefeld, wurden auch zunächst nur versuchsweise, ohne bauliche Ausstattung, in Betrieb genommen.

Einen eindrucksvollen Überblick über die bis 1860 an der Strecke – einschließlich des Abzweigs nach Lauenburg – errichteten Empfangsgebäude bietet die Lithografie auf den Seiten 24 und 25 (siehe auch Umschlag). Man kann hier erkennen, dass fast alle diese Bauten in einem einheitlichen Stil entworfen wurden, einem schlichten (Spät)-Klassizismus unter zurückhaltender Verwendung von Ornamenten. Aus ihrer Umgebung stachen die Bauten dadurch hervor, dass sie in hellem Putz ausgeführt wurden und nicht in der regional üblichen Backsteinarchitektur, wie sie sich auch an den Nebengebäuden der Bahn findet. Ohne bereits eine Typisierung aufzuweisen, zeigen die Gebäude Ähnlichkeiten in der Grundrissform, der Symmetrie,

den Dachformen und -neigungen sowie der Fensterform und -anordnung. Im Wesentlichen lassen sich drei Grundformen unterscheiden: Am häufigsten treten einfache, quadratische bis rechteckige Bauten mit einem flachen Satteldach auf (Nauen, Paulinenaue, Wilsnack, Wendisch Warnow, Brahlstorf, Schwarzenbek, Reinbek und Lauenburg). Einige dieser länglichen Bauten mit Satteldächern erhielten zu beiden Längsseiten ein Mittelrisalit mit Dreiecksgiebel, sodass sich fast ein Kreuzgrundriss ergibt (Zernitz, Karstädt, Grabow und Bergedorf; die beiden letzteren quasi identisch).

Elegant und herrschaftlich wirken die langgestreckten, an den Enden von leicht hervortretenden Risaliten gefassten Bauten mit völlig flach erscheinenden Dächern (Spandau, Friesack, Neustadt, Boizenburg und Friedrichsruh; auch hier eine große Übereinstimmung zwischen Neustadt und Boizenburg sowie Friesack und Friedrichsruh).

Für die größeren Bahnhöfe in Ludwigslust, Hagenow, Büchen, Wittenberge und vor allem Berlin hat man eigene, abweichende Formen entwickelt, die einzelnen stilistischen Merkmale blieben jedoch gleich. Man findet hier eine stärkere Gliederung der Baukörper und die Verwendung zusätzlicher Elemente wie Türme, Rundbögen oder Arkaden. Die Bahnhöfe in Hagenow und Spandau heben sich durch die durchgängige Verwendung von Rundbögen von der schlichten Gradlinigkeit der übrigen Bauten ab. Auch die Empfangsgebäude von Glöwen und Pritzier fallen ein wenig aus dem Rahmen, da ersteres sich auf einem L-förmigen Grundriss erhebt und letzteres eine Fachwerkfassade aufweist. Der Berliner Bahnhof in Hamburg schließlich zeigt sich in einem



1 Bahnhof Friedrichsruh auf einer Ansichtskarte, ohne Datum

2 Der Bahnhof in Grabow auf einer Postkarte von 1904

völlig anderen Stil – was nicht verwundert, wenn man weiß, dass er im Kern bereits 1842 nach Entwürfen von Alexis du Châteauneuf als Endbahnhof der Hamburg-Bergedorfer Bahn errichtet wurde.

Die stilistische Ähnlichkeit der übrigen Bauten ist jedoch so auffällig, dass man dahinter die leitende Hand eines einzigen Architekten vermuten muss. Vom Hamburger Bahnhof in Berlin weiß man, dass Friedrich Neuhaus selbst maßgeblich am Entwurf beteiligt war; Ferdinand Wilhelm Holz wird für die Detailplanung genannt und ein Baumeister mit Namen Arnold für die Baudurchführung.

Für fast alle anderen Bahnhöfe fehlen die Angaben eines Entwurfsverantwortlichen. Nur im Zusammenhang mit dem Bau des Bahnhofs Paulinenaue taucht der Name des Baumeisters Raetzel aus Friesack auf, der für die Ausführung verantwortlich gewesen sei. Man kann jedoch mit einiger Sicherheit davon ausgehen, dass Friedrich Neuhaus zumindest Vorgaben für alle Bahnhöfe auf der Strecke geliefert hat, die dann von ortsansässigen Baumeistern weiterentwickelt und ausgeführt wurden. Auch die Bahnhöfe der zuvor von ihm geplanten Stettiner Bahn weisen in der Ursubstanz ähnliche schlichte Formen auf.



Mit dem stetigen Aufschwung der Bahn mussten auch die Bahnhöfe erweitert werden. Beim Bückener Bahnhof war das schon 1852, in Zusammenhang mit der Eröffnung der Zweigstrecke Richtung Lauenburg, der Fall. Die große Erweiterungswelle erlebten die Empfangsgebäude der Berlin-Hamburger Eisenbahn in den 70er und frühen 80er Jahren des 19. Jahrhunderts. Wenn man die Zeichnungen aus der Zeit um 1860 mit späteren Abbildungen der Bahnhöfe vergleicht, erkennt man, dass einige Anlagen ihr Volumen verdoppelt haben. Da die Erweiterungsbauten jedoch stilistisch den Ursprungsbauten angepasst wurden, fällt es oft schwer, Altes von Neuem zu unterscheiden. Die Gebäude wirken wie aus einem Guss – auch das ist ein Zeichen ihrer Qualität.

Einige Bahnhöfe der Berlin-Hamburger Eisenbahn haben dem steten Erneuerungsdruck nicht standgehalten. So wurde der Berliner Bahnhof in Hamburg bereits 1903 abgerissen und durch den heute noch bestehenden Hamburger Hauptbahnhof ersetzt. Der Bahnhof Bergedorf musste in den 30er Jahren des 20. Jahrhunderts einem Neubau weichen und von den heute in Schleswig-Holstein liegenden Empfangsgebäuden hat allein der Bahnhof Friedrichsruh die Zeit überdauert – allerdings als Sitz der Bismarckstiftung. Er konnte einer neuen Nutzung zugeführt werden. Anders sieht es mit den Bauten aus, die bis 1990 im



3 *Bahnhof Ludwigslust mit beidseitiger Erweiterung, Postkarte um 1910*



4 *Ansicht des Nauener Bahnhofs auf einer Postkarte um 1930. Das ursprünglich fünfachsige Gebäude mit Satteldach war durch beidseitige Kopfbauten und einen weiteren Flachbau massiv erweitert worden*

5 *S. 24/25: "Baulichkeiten der Berlin-Hamburger Eisenbahn. Nach der Natur mit Genehmigung der Direction gezeichnet von Alexander Schuricht. Lith. von E. H. Herrmann, Dresden", Lithographie um 1860 mit allen 25 zu dieser Zeit bestehenden Bahnhofsbauten der Strecke*

spätklassizistischen Architektur. Der Hamburger Bahnhof ist das einzige verbliebene Beispiel eines Kopfbahnhofs der sogenannten ersten Generation in Berlin.

Auch die übrigen an der Strecke erhaltenen Bauten aus den Anfangsjahren stehen heute weitestgehend unter Denkmalschutz – und auch sie haben großenteils ihre ehemalige Funktion verloren. Nur auf den Bahnhöfen Ludwigslust und Wittenberge werden die Empfangsgebäude noch teilweise für Bahnfunktionen genutzt.

Gebiet der DDR lagen: Außer dem kriegszerstörten Bahnhof Nauen und dem 1932 ersetzten Bahnhof Boizenburg sind die Gebäude, sowohl in Mecklenburg-Vorpommern als auch in Brandenburg, vollständig erhalten.

Dasselbe gilt auch für den ehemaligen Hamburger Bahnhof in Berlin, der aufgrund der frühen Verlegung des Verkehrs auf den nahen Lehrter Bahnhof diesem Veränderungsdruck entzogen worden war. Bereits 1906 zum Baumuseum umgenutzt, war er nach 1945 als in Westberlin befindlicher Reichsbahnbesitz in einen Dornröschenschlaf gefallen. 1996 wurde das seit 1987 unter Denkmalschutz stehende Gebäude als "Museum für Gegenwart" wieder eröffnet und liefert trotz einiger baulicher Eingriffe und Ergänzungen ein eindrucksvolles Zeugnis der von Friedrich Neuhaus entworfenen

Die Bahn benötigt heute keine Bahnhofsbauten mehr, da der Betrieb fast vollständig automatisiert wurde. Niemand nimmt das Gepäck an oder verkauft Fahrkarten, niemand stellt die Weichen oder lässt die Schranken herunter. Zudem hat sich das Auto als Individualverkehrsmittel durchgesetzt und die brandenburgischen Orte, die einstmals gerade wegen der neu errichteten Bahn einen wirtschaftlichen Aufschwung erlebten, haben weiterhin unter Bevölkerungsverlust zu leiden. Die Gebäude stehen leer und verfallen zusehends. Die Bahn fühlte sich auf dem Weg in die Privatisierung dem Erhalt ihres kulturellen Erbes offensichtlich nicht mehr verpflichtet. Sollte es in Zusammenarbeit von Immobilieneigentümern, betroffenen Kommunen und potenziellen Nutzern nicht doch noch gelingen, neues Leben für diese steinernen Zeugen der Mobilitätsgeschichte zu stiften?



Tafel der Stationen mit Eisenbahnen der Provinz preussisch von Alexander Schwanke.

1841, v. F. J. Hoffmann

Stationsbauten der Provinz



Copirte nach Zeichn. von Alexander Schaeffle's Verlagsgesellschaft, Leipzig & Göttingen. Die Vertheilung des Reichthums

Hamburger Eisenbahn