a 8850

H. Linde,

Zur Geschichte der
Stadt Elze.

75 Jahre Eisenbahn-verkehr in Elze

(1853-1928)

1842 1841

Bibliothek
Techn. Hochschule
Hannover

Druck: Otto Wagenbreth, Elze (Hann.)

UB/TIB Hannover 89
114 400 261

UNIVERSITÄTSBIBLIOTHEK
HANNOVER UND
TECHNISCHE

Die Befreiungskriege waren durch den 2. Pariſer Frieden im November 1815 glücklich für Deutſchland beendet. Der Krieg im Lande und die gewaltigen Kriegskoſten hatten zur Verſchuldung und wirtſchaftlichen Not geführt. Dieſe blieb zwar auch noch in der nächſten Zeit beſtehen, aber bald brach ein neues Zeitalter auf wirtſchaftlichem Gebiete herein.

Die Landwirtſchaft erholte ſich freilich nur langſam. Die Ablöſungsgeſetze (für Hannover 1833), die Landeskreditanſtalt (gegründet 1840), die Durchführung der Verkoppelung, die Hebung der landwirtſchaftlichen Betriebe durch Thaer und Juſtus Liebig, die Erfindung landwirtſchaftlicher Maſchinen, der Ausbau des Genoſſenſchaftsweſens führten einen weſentlichen Aufſchwung der Landwirtſchaft herbei.

Aber auch im Handwerk und Gewerbe ging eine gewaltige Veränderung in der erſten Hälfte des 19. Jahrhunderts vor ſich. Die Arbeitsmaſchine nahm der Hand bald viele Arbeiten ab. In der Dampfkraft war die Triebkraft gefunden, die jederzeit und überall zu haben war. Die Dampfmaſchine, ſchon 1690 von dem Profeſſor Papin in Marburg erfunden, aber erſt etwa 100 Jahre ſpäter von dem Engländer James Watt zur Arbeitsleiſtung brauchbar gemacht, fand nun reichliche Verwendung, da immer neue Arbeitsmaſchinen erfunden wurden. Ganze Betriebe mußten umgeſtellt werden. Fabriken entſtanden. Das Gewerbe wurde teilweiſe zum Großbetrieb, zur Induſtrie. Die Fabriken konnten ſchneller und billigere Ware herſtellen als der einfache Handwerker. Deutſchland war imſtande, manche Waren jetzt ſelbſt im Lande anzufertigen, die es vorher aus dem Auslande bezogen hatte. Fertige Waren konnten dieſem verkauft werden. Kohlenzechen, Eiſenhütten, Hochöfen entſtanden immer mehr. Deutſche Volkskraft konnte dem Vaterlande erhalten bleiben, da jeder in ihm Arbeit fand.

Die neue Induſtrie arbeitete auf Abſatz, d. h. die erzeugten Güter mußten im Handel umgeſetzt werden. Gewaltige Mengen Rohſtoffe mußten andererſeits den Fabriken zugeführt werden. Verkehrswege und Verkehrsmittel waren unzureichend.

Auch hier trat die Dampfmaſchine zur rechten Zeit als Helferin auf. Der Engländer Stephenſon machte 1814 die Dampfkraft nutzbar durch Erfindung der Loko-

motive, die eine Reihe von Wagen auf eisernen Schienen zog. (Name Eisenbahn.) In England und Nordamerika begannen große Eisenbahnbauten. Auf dem Festlande ging Belgien voran. In Deutschland aber hatte man Bedenken über Bedenken. Der Chausseebau war überall im Gange. (1804 Bau der Chaussee über Mehle nach Minden. Bau der Landstraße Hannover-Kassel 1826). Nun sollte man eine neue Erfindung einführen, die die neuen Landstraßen überflüssig machte? — Die sorgfältig eingerichteten Landposten (Postamt in Elze 1799 errichtet) widersetzten sich. Das Obermedizinalkollegium in Bayern machte bewegliche Vorstellungen, da s. E. der Dampfbetrieb bei den Reisenden und Zuschauern unfehlbar schwere Gehirnkrankheiten hervorrufen werde. Damit mindestens die Zuschauer Schutz fänden, müßte der Bahnkörper mit einem hohen Bretterzaun umgeben werden. Frachtfuhrleute, Gastwirte, Schmiede und Rademacher protestierten, da ihr Verdienst aufhören werde. Andere Leute fürchteten die Einfuhr von Korn usw., durch die die Preise herabgedrückt würden. Kurz — der Kampf gegen die Eisenbahn war allgemein und tobte so sehr, daß auf der ersten preußischen Bahn zwischen Steele und Vohwinkel im Rheinland die Benutzung der Dampfkraft untersagt wurde, so daß sie von Pferden gezogen werden mußte.

Und sie kam — doch! 1835 fuhr die erste deutsche Eisenbahn von Nürnberg nach Fürth. Bald entstanden neue Strecken. Aber mit diesen kleinen, nur für Personen bestimmten Stadtbahnen war die Frage nach der Möglichkeit und Wirtschaftlichkeit großer Eisenbahnen noch nicht beantwortet. Da trat Friedrich List mit dem Plane eines zusammenhängenden, ganz Deutschland umfassenden Eisenbahnnetzes hervor. Furchtbare Schwierigkeiten hatte er zu überwinden, aber doch waren in seinem Todesjahre (1846) in Preußen 113 Meilen (etwa 800 km) fertiggestellt und 200 (1500 km) im Bau. Borsig in Berlin wagte es, selbst Lokomotiven zu bauen, um die Eisenbahnen von England unabhängig zu machen; denn bislang waren die Lokomotiven und das zum Bau erforderliche Eisenmaterial aus diesem Lande bezogen.

Es darf aber hier nicht unerwähnt bleiben, daß darin ein gewisser Segen lag. Kleine Strecken waren bislang gebaut, die den verschiedensten Staaten angehörten. Wie leicht hätte nun bei der damaligen Kleinstaaterei (Deutschland umfaßte nach dem Wiener Kongreß 39 Staaten und 4 freie Reichsstädte) die Spurweite verschieden werden können! Wie schwierig wäre es gewesen, in diesem Falle

aber der Lokomotivschuppen war für den denkwürdigen Tag in eine Festhalle umgewandelt, die durch ein Zelt noch vergrößert wurde. Alles war mit Laubgewinden geschmückt. Ein Ehrenbogen trug die Inschrift: „Dem Könige, der Regierung und den Ständen dankt Alfeld und begrüßt den 30. April mit froher Zuversicht." Alle Bauwerke prangten im herrlichsten Flaggenschmuck.

Daß alle Anwohner der neuen Eisenbahnstrecke, so auch die Bewohner der Stadt Elze und ihrer Umgebung, lebhaft an dem Ereignis interessiert waren, ist klar. Zahlreich strömten daher bald nach Mittag viele Menschen, darunter auch manche aus den benachbarten Ortschaften, dem Bahnhofe zu, um der Dinge zu warten, die da kommen sollten. Um 2 Uhr durchfuhr ein Zug die Station Elze. Alle Wagen waren geschmückt. An der Lokomotive mit hohem Schornstein wehten 2 Fahnen, deren eine das Hannoversche, die andere das Alfelder Stadtwappen trug. In dem Zuge befanden sich das ganze Ministerium, sehr viele Mitglieder der Ständeversammlung, Eisenbahnbeamte aller Grade und das Musikchor der in Hannover liegenden Artillerie.

Ueber die Feierlichkeiten selbst erzählt die Alfelder Chronik: „Um 2½ Uhr traf der Zug in Alfeld ein. Kanonenschüsse und lauter Jubelruf empfingen die gern gesehenen Gäste. Der Amtmann Schramm und der Bürgermeister Gudevill begrüßten den Minister des Innern Herrn von Hammerstein. Die vorläufigen Empfangseinrichtungen wurden besichtigt, und dann fand ein Festmahl statt, an dem 270 Personen teilnahmen. Um 7 Uhr begab man sich auf den Schlehberg und dann wieder zur Stadt zurück, wo Glückwünsche und Hochs, begleitet von der schönen Artilleriemusik, die Luft erfüllten und die Alfelder in einen wahren Jubelrausch versetzten."

Der Verkehr war damit eröffnet. Was für ein Verkehr, wenn man sich in die Gegenwart versetzt! 7 Uhr morgens fuhr ein Zug von Hannover ab, der 8.50 Uhr in Alfeld eintraf, das er 10.30 Uhr verließ, um 12 20 Uhr in Hannover wieder einzutreffen. 3.30 Uhr n. fuhr ein Zug wieder dort ab, traf 5.20 Uhr in Alfeld ein und kehrte 7 Uhr nach Hannover zurück, wo er 8.50 Uhr ankam.

Vom 1. Juni 1853 ab wurde ein nur aus Wagen 3. Klasse bestehender Marktzug eingerichtet, der Mittwochs und Sonnabends 6.30 Uhr v. von Alfeld ab nach der Landeshauptstadt fuhr.

Vom 1. Juli dess. Js. ab wurden auch gewöhnliche Frachtgüter befördert, aber nur in ganzen Wagenladungen.

die Einzelſtrecken zu verbinden! Die Lokomotiven und Wagen hätten an der Grenze des Landes, dem ſie gehörten, Halt machen müſſen, wenn die Eiſenbahn des Nachbarlandes etwa eine andere Spurweite brachte. Dadurch, daß den in England gebauten Lokomotiven die alte engliſche Poſtkutſchen-Spurweite 1,435 zugrunde lag, wurde — vielleicht unbewußt — dem Zuſammenſchluß der Strecken zu einem großen Eiſenbahnnetz vorgearbeitet, ſo daß ſich dieſer ſpäter ohne koſtſpielige Umbauten leicht vollziehen konnte.

Borſig ſtellte 1841 die erſte Lokomotive fertig, die zur allgemeinen Zufriedenheit die Probefahrt auf der Berlin-Anhalter Bahn vollendete. 1842 baute er 8, 1843 ſchon 10 ſolcher Maſchinen.

Auch in unſerer engeren Heimat lebte ein Mann, der die gleichen Beſtrebungen hatte wie Borſig in Berlin. Es war Georg Egeſtorf in Linden, der Gründer der Hannoverſchen Maſchinenfabrik, die ſpäter von dem Eiſenbahnunternehmer Straußberg erworben wurde und ſich zur heutigen Hanomag entwickelte. Egeſtorfs erſte Lokomotive, die den Namen Ernſt-Auguſt führte, wurde gelegentlich der Eröffnung der Strecke Lehrte—Hildesheim im Jahre 1846 in den Dienſt geſtellt und bewährte ſich glänzend.

Zu dieſer Zeit regierte im Hannoverlande der König Ernſt-Auguſt. Er erkannte den großen Nutzen, den Eiſenbahnen brachten, und förderte ihren Bau in ſeinem Königreiche mit allem Nachdruck. Deshalb hat man ihm ſpäter ein Denkmal vor dem Hauptbahnhof in Hannover errichtet.

Bereits 6 Jahre nach ſeinem Regierungsantritt fuhr die erſte Eiſenbahn von Hannover nach Lehrte. Das erſte „Empfangsgebäude" in der Hauptſtadt beſtand freilich nur aus Brettern, und in Lehrte hatte man ein Zelt errichtet. Die Strecken nach Braunſchweig, Hildesheim, Celle, Harburg, Wunſtorf, Minden, Bremen folgten bald. Allein eine Verbindung nach dem Süden fehlte gänzlich. Dieſem Mangel ſollte nun abgeholfen werden durch den Bau der Südbahn.

Die Teilſtrecke Hannover—Alfeld wurde im Jahre 1851 an mehreren Stellen zugleich in Angriff genommen. Am 14. Februar 1853 wurde ſie zum erſtenmal von Mitgliedern der Königlichen Eiſenbahndirektion befahren und am 30. April desſ. Js. eröffnet und dem Publikum zur Benutzung übergeben.

Das Miniſterium des Innern hatte angeordnet, daß dieſer Tag feierlich begangen werden ſollte. In Alfeld, dem Endpunkte der Teilſtrecke, rüſtete man ſich eifrig zum Empfang der Gäſte. Ein Bahnhofsgebäude gab es zwar noch nicht,

Der Absender mußte das Beladen, der Empfänger das Entladen der Wagen selbst besorgen.

Am 31. Juli 1854 wurde dann die Eisenbahnstrecke Alfeld-Göttingen dem Verkehr übergeben.

Blicken wir nun auf die Verhältnisse in unserer Stadt, die durch den Bau der Südbahn eine große Veränderung erfuhren, zurück.

In Elze und seiner nächsten Umgebung herrschte während des Eisenbahnbaus ein reges Leben und Treiben. Da, wo heute bei Tag und Nacht die Züge rollen, lag früher üppiges Wiesen- und Weideland. Jetzt kamen Leute, die die zum Bau der Eisenbahn erforderlichen Flächen vermaßen, die Güte des Bodens feststellten und die zu zahlende Entschädigung berechneten. Alle Besitzer waren zufrieden, nur ein Mann aus Burgstemmen, der in der Elzer Feldmark Grund und Boden besaß, protestierte. Was aus der Sache geworden ist, ist aus den Akten nicht ersichtlich.

Auch in Elze war zunächst noch der Bau eines Bahnhofsgebäudes zurückgestellt. Die Fahrkarten sollen anfangs in einem Zimmer der Poock'schen Gastwirtschaft ausgegeben sein. Erst in den folgenden Jahren ist ein solches gebaut. Es steht noch heute am Südende der übrigen Baulichkeiten unmittelbar neben der Rampe, ist ein kleines, massives Häuschen und trägt die Inschrift: „Station Elze." Als es sich zu klein erwies, wurde das jetzige Gebäude errichtet, das mit dem zunehmenden Verkehr im Laufe der Jahre wiederholt An- und Umbauten hat erfahren müssen.

Die Bedeutung der neuen Eisenbahn für Handel und Handwerk war groß, soll aber an dieser Stelle nicht besonders beleuchtet werden. Neue Fabriken (bis dahin nur die Orgelbauanstalt von Philipp Furtwängler, gegründet 1839) entstanden vorläufig noch nicht. Elze blieb zunächst noch das, was es vorher war, ein kleines Landstädtchen mit Ackerbau und Handwerk — besonders das Schuhmacherhandwerk — treibender Bevölkerung.

Da wurde anfangs der siebziger Jahre eine Eisenbahn von Hannover nach Altenbeken gebaut und im Anschluß daran 1873/74 die Strecke Hameln—Elze. Letztere wurde im Juli 1875 in Betrieb genommen. Sie hatte hier ihren eigenen Bahnhof und Maschinenschuppen zwischen dem „Lindenweg" und der Eisenbahn. Der Weg von dem sog. „Altenbekener Bahnhof" nach dem preuß. Staatsbahnhof Elze (die Südbahn war 1866 in den Besitz des preußischen Staates übergegangen) mußte zu Fuß zurückgelegt werden. Als diese Altenbekener Bahn dann später mit in staatlichen

Beſitz übernommen wurde, wurde ihr Endpunkt mit dem Bahnhof Elze verbunden. Das Bahnhofsgebäude, das noch gut erhalten war, wurde auf Abbruch verkauft und an der Sehlderſtraße wieder aufgebaut. (Es gehört jetzt dem Seilermeiſter Hennies.)

Als Folge der Erbauung der Altenbekener Bahn in Verbindung mit der ganzen damaligen Zeitlage iſt wohl anzunehmen, daß ſich nun auch in Elze in den ſiebziger Jahren die Induſtrie entwickelte. 1873 entſtand hier die Zuckerfabrik, 1875 die Kandisfabrik, 1876 die Woge'ſche Pappenfabrik und die Fabrik landwirtſchaftlicher Maſchinen von Gramann. Die Zahl der Bewohner unſerer Stadt ſtieg (1813:1439, 1895:2907, 1900:2828 Einwohner).

Im zuletzt genannten Jahre wurde am 1. Juli auch die Eiſenbahn Elze—Gronau eröffnet, die dann am 7. November 1901 bis Bodenburg erweitert wurde.

Das Projekt einer weſentlichen Vergrößerung unſeres Bahnhofs iſt infolge des Krieges noch nicht zur völligen Ausführung gelangt.

So iſt denn Elze zu einer wichtigen Station der Strecke Hannover—Kaſſel—Frankfurt und Löhne—Hameln—Hildesheim—Braunſchweig geworden und der Ausgangspunkt der Eiſenbahn nach Bodenburg.

Von der Wichtigkeit Elzes im Eiſenbahnverkehr kann man ſich einen Begriff machen, wenn man im Fahrplan ſieht, daß auf der Fahrt von

Hannover nach Kaſſel 15,
Kaſſel nach Hannover 21,
Hameln nach Hildesheim 20,
Hildesheim nach Hameln 16,

darunter auch einige D-Züge, hier täglich Halt machen, daß 9 in der Richtung nach Gronau—Bodenburg von Elze abfahren und 11 in der umgekehrten Richtung dahin zurückkehren. Täglich kommen 160 bis 170 Züge hier durch.

Welcher Fortſchritt in 75 Jahren durch die Eiſenbahn! Von der alten Poſtkutſche konnte man ſagen: „Wer ſich zum Wagnis einer Reiſe anſchickte, pflegte vorher das Abendmahl zu nehmen, ſein Teſtament zu machen und gerührt Abſchied von allen Bekannten zu nehmen.“ Ueber die Bequemlichkeit einer ſolchen Reiſe ſchreibt ein Zeitgenoſſe: „Zwiſchen Leipzig und Dresden gingen damals 2 Perſonenpoſten, die ſogenannte gelbe und grüne Kutſche. Die erſte dieſer Gelegenheiten ſtieß dermaßen, daß Leib und Seele Gefahr liefen, voneinander getrennt zu werden; daher beſonnene Leute die andere, etwas gelindere zu wählen pflegten. Doch

war auch dieſe noch immer von der Art, daß man bisweilen vor Schmerz laut aufſchrie." Heute fährt man ſicher und bequem im D-Zug mit Speiſe- und Schlafwagen.

Welcher Fortſchritt, als man nun mit der Eiſenbahn in kurzer Zeit Heimat und Vaterland durchfahren konnte, und die Einzelſtaaten ihre trennende Macht verloren! Da begann auch der einfache Mann Deutſchlands Schönheit und Größe zu fühlen.

Welcher Fortſchritt für den Landwirt, Kaufmann und Handwerker, der nur kurze Zeit ſeine Arbeit zu verlaſſen braucht, um in der Stadt ſeine Geſchäfte zu erledigen!

Die Induſtrie vollends iſt ohne den Güterverkehr der Eiſenbahn undenkbar, ebenſo die Ernährung der Großſtädte und ihre Verſorgung mit Kohlen.

Allerdings hat die Eiſenbahn auch üble Folgen gehabt. Mancher hat die heimatliche Scholle verlaſſen, und ſo kam es zu einer Maſſenabwanderung vom Lande in die Stadt, die hier Arbeiterüberfluß und dort Arbeitermangel zur Folge hatte. Daneben bereitete und bereitet noch heute die leichte Einfuhr fremder Erzeugniſſe manchen Zweigen unſerer Induſtrie und vor allem der Landwirtſchaft eine Konkurrenz, die ſie vorher nicht zu fürchten brauchte. Doch dieſe Erſcheinungen waren andererſeits ein Anſporn zu ſtrebſamer und fruchtbringender Arbeit beider Teile.

Aber die Eiſenbahn brachte nicht nur den Fortſchritt, ſie ſchritt auch ſelbſt fort. Es iſt nicht die Aufgabe dieſer Arbeit, die vielen Errungenſchaften der Technik aufzuzählen und zu ſchildern, die im Laufe der Zeit bei ihr eingeführt ſind und die eine ſtets ſteigende Erhöhung der Geſchwindigkeit, Sicherheit und Bequemlichkeit im Gefolge hatten. Z. Zt. erleben wir ja in dieſer Hinſicht Einführung der Zugtelephonie und Steigerung der Geſchwindigkeit.

Heute hat die Eiſenbahn allerdings erneut wieder Widerſacher gefunden in den Reihen derer, die der Kanalſchiffahrt, dem Auto- und Flugzeugverkehr das Wort reden. Das Flugzeug ſcheidet wohl ſogleich als allgemeines Verkehrsmittel aus. Auch das Auto iſt heute noch nicht in Anſchaffung und Haltung ſo billig, daß es für weite Volkskreiſe als Verkehrsmittel in Frage kommt. Und eins hat die Eiſenbahn beſtimmt voraus: es gibt kein Wetter, keine Tages- und Jahreszeit, die eine erhebliche Verminderung der Bequemlichkeit (einſchließlich der Sorge für die Geſundheit), der Pünktlichkeit und der Sicherheit mit ſich bringt. Daneben iſt es der Eiſenbahn möglich, die kleinſten und

größten Mengen zu befördern und gestattet ihr die feine Verästelung des Eisenbahnnetzes, fast überall hinzukommen.

Und was tut die Eisenbahn für die große Masse unserer Bevölkerung! Sie ist das Volksverkehrsmittel. Alles andere wollen wir überhaupt nicht erwähnen, wir wollen nur daran denken, daß sie Sonntag für Sonntag Tausende aus dem Hasten und Lärmen der Stadt in Licht und Sonne befördert.

Wenn auch die deutsche Eisenbahn im Laufe der Zeit viele Umwandlungen erlebt hat (Privatbahnen, Staatsbahnen, Reichsbahn), und wenn sie auch heute wieder durch den Dawes-Plan aus der Reichshoheit genommen ist, eins ist sie immer geblieben: Ein Wahrzeichen deutscher Tüchtigkeit, Pünktlichkeit, Pflichttreue und Gewissenhaftigkeit!