

Eisenbahn in Elze (Han) 1851-1999

Wolfgang Remmert

**Ein Überblick über fast 150
Jahre Eisenbahn in Elze**

**Herausgegeben vom Elzer Heimat- und
Geschichtsverein e.V.**

**Zugleich Nr.7 der Schriftenreihe des
Heimatmuseums Elze**

Elze 2000

Eisenbahn in Elze - 1851-1999

1851

Baubeginn der Teilstrecke Hannover-Alfeld /Leine. Streit der Stadt Elze mit der königlichen Eisenbahndirektion über Kostenbeteiligung und über Zugangsweg zum Bahnhof (Streitpunkt ist die Saalebrücke).

14.02.1853

Eröffnungsfahrt von Hannover nach Alfeld mit Mitgliedern der königlichen Eisenbahndirektion Hannover.

01.04.1853

Der erste Elzer Bahnhof ist fertiggestellt. Fahrkartenverkauf zunächst in der Pookschen Gastwirtschaft. Der erste Elzer Bahnhof noch heute (1999) vorhanden als Nebengebäude (Abstellschuppen).

30.04.1853

Feierliche Eröffnung der Hannoverschen Südeisenbahn für den Reiseverkehr auf dem Teilstück Hannover-Alfeld. Die Bevölkerung der Stadt Elze und der benachbarten Orte erlebt die Durchfahrt des ersten Zuges ohne Halt auf der Station Elze um 2 Uhr nachmittags. Feierlicher Empfang des ersten Zuges in Alfeld. Der Bahnhofsweg in Elze ist noch nicht fertiggestellt.

01.07.1853

Aufnahme des Frachtgüterverkehrs; zunächst nur Wagenladungen.

31.07.1854

Inbetriebnahme der Teilstrecke Alfeld-Göttingen.

1856

Gesamtstrecke der Hannoverschen Südeisenbahn bis Kassel in Betrieb. Am Bau der Gesamtstrecke sind bis zu 10.000 Arbeitskräfte beteiligt.

1869

Erteilung einer Konzession zum Bau der Bahnstrecke von Löhne (Westf.) über Hameln – Elze – Hildesheim nach Vienenburg (Privatbahn).

1873

Industrieller Aufschwung in Elze durch die Eisenbahn; Firmenansiedlungen zum großen Teil in Bahnnähe (Bau von Gleisanschlüssen).

1873-1874

Bau der Eisenbahnstrecke Elze-Hameln (sogenannte Kanonenbahn wegen militärischer Bedeutung). Zuvor (1872) Bau der Bahnstrecke Hannover - Altenbeken über Hameln.

30.06.1875

Inbetriebnahme der Strecke Hameln – Elze, nachdem in Hameln Anschluß an die Strecke Hannover – Altenbeken hergestellt worden war. Strecke Elze – Hameln zugleich Teilstück der Verbindung Leipzig/Halle – Halberstadt – Vienenburg – Salzgitter/Ringelheim – Hildesheim – Elze – Hameln – Löhne(Westf.).

Zur Geschichte der Strecke Hameln – Elze (Altenbekener Eisenbahn, eine Privatbahn):

- Nach Planung der Strecke durch Hannover-Altenbekener Eisenbahn Übernahme der Betriebsführung für Strecke Elze – Hameln am 16.06.1872 durch Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn.
- Zunächst in Elze keine Schienenanbindung an die Südbahn Hannover – Kassel (preußische Staatsbahn seit 1866).
- Altenbekener Bahn Elze – Hameln mit eigenem Bahnhof und Maschinenschuppen am Lindenweg (sogenannter Altenbekener Bahnhof).
- Bahnhof der Südbahn (Staatsbahn) nur zu Fuß erreichbar. Umsteigen und Umladen der Güter aufwendig und schwierig.

- Sitz der Verwaltung der Altenbekener Bahn im Gutshaus der Herren Bock von Wülffingen in der Flutstraße.

1876

Bedeutender Verkehrszuwachs beim Bahnhof Elze innerhalb zurückliegender fünfzehn Jahre: Zahl der Reisenden 1861 = 56.874 Personen; 1876 = 102.953 Personen. Güterumschlag 1861 = 739.091 Zentner (ca. 370 t); 1876 = 893.017 Zentner (ca. 450 t).

20.12.1879

Private Altenbekener Bahn (Elze – Hameln) wird preußische Staatsbahn. Jetzt Anbindung des Schienennetzes an die Südbahn.

1880

Elze erhält neues Bahnhofsgebäude; in seiner Grundform noch im heutigen Bahnhofsgebäude erhalten. Architekt war Konrad Wilhelm Haase (Erbauer vieler Bahnhöfe in unserer Region). Altes Bahnhofsgebäude bleibt als Eilgut- und Geräteschuppen erhalten. Altes Bahnhofschild „Station Elze“, das das alte Gebäude über viele Jahrzehnte geziert hatte, ging verloren. Verbleib unbekannt.

01.10.1887

Winterfahrplan auf Bahnhof Elze: Nach Hannover: 6.27, 9.43, 12.59, 4.13 nachmittags (Schnellzug), 4.43 nachmittags, 10.10 abends
Nach Cassel: 6.33, 10.30, 12.57 (Schnellzug), 2.15 nachmittags, 5.13 nachmittags, 12.15 nachts.

30.06.1900

Eröffnung der Strecke Elze – Gronau. Erster Zug von Elze nach Gronau feierlich in Gronau begrüßt. Zugleich Abschied von der letzten Postkutsche aus Banteln.

Elze jetzt bedeutender Umsteigebahnhof an den Strecken Hannover – Göttingen – Kassel – Frankfurt/M,

Braunschweig – Hildesheim – Hameln – Löhne, Elze – Gronau.

07.11.1901

Streckenabschnitt Gronau – Bodenbug der Nebenbahn Elze – Gronau – Bodenbug wird in Betrieb genommen.

30.01.1903

Petition der Stadt Elze (Bürgermeister und Senatoren) an das Preußische Abgeordnetenhaus in Berlin:

„Seit in den 50iger Jahren des vorigen Jahrhunderts die von Hannover nach Göttingen führende Eisenbahn eröffnet worden ist, ist an dem damals auf der Station Elze errichteten Bahnhofsgebäude (Gebäude von 1880) nichts weiter vorgenommen worden als fortwährende Flickereien und allerhand Anbauten, die ohne viel Rücksicht auf die tatsächlichen Verhältnisse und die sich aus ihnen ergebenden Forderungen immer nur zu einer teilweisen Befriedigung der sich im Augenblick am dringendsten bemerkbar machenden Bedürfnisse vorgenommen worden sind, so daß schließlich aus dem Elzer Stationsgebäude etwas geworden ist, was in keiner Weise auch nur den billigsten Anforderungen genügt und nur als Muster dafür gelten kann, wie man ein Bahnhofsgebäude nicht errichten sollte.“

Weiter heißt es in der Petition: Alle Räume sind zu klein; die Wartesäle I. und II. Klasse, das Damenzimmer, die Diensträume, alles ist nur Notbehelf.

Gefordert werden: ein Bahnsteigtunnel, eine Überdachung aller Bahnsteige, die Verlagerung des Güter- und Rangierverkehrs zum ehemaligen Altenbekener Bahnhof zur Entlastung des nördlichen Bahnüberganges, Vergrößerung und Rückverlegung des Empfangsgebäudes nach Westen, da Gefahr für die Reisenden beim Überqueren der Gleise bestünde. Der Zugverkehr habe erheblich zugenommen.

Antwort: Nr. 192 Haus der Abgeordneten: 19. Legislaturperiode, V. Session 1903

Unter Abschnitt XII heißt es: Petition hinsichtlich Bahnhofsgebäude an königliche Staatsregierung überwiesen

Im übrigen ist die Petition durch die Beschlüsse zum Etat der Eisenbahnverwaltung für 1903 für erledigt zu erklären.

Fazit: Petition der Stadt Elze erfolglos.

1906

Wasserturm am Elzer Bahnhof versorgt Dampflokomotiven mit Wasser. Wetterfahne auf dem Turm mit Jahreszahl 1906 läßt auf Bauzeit um Jahrhundertwende schließen. Mit Umstellung auf Diesel- und Elektrolokomotiven Wasserturm nicht mehr genutzt. Letzte Wartung des Wasserturmes auf Metalltafel vermerkt: November 1932.

05.05.1913

Königliche Eisenbahndirektion hat beschlossen: Umbau des Bahnhofs Elze und Verlagerung des Riehebettes.

10.07.1926

Verein für Handel und Gewerbe der Stadt Elze richtet eine Eingabe an die Reichsbahndirektion Hannover mit Abschrift vom 13.07.1926 an die Hauptverwaltung Berlin der Deutschen Reichsbahn. „Noch immer besteht beim Bahnhof Elze nur ein schienengleicher Übergang zu den Bahnsteigen. Es fehlen eine Gleisuntertunnelung sowie eine ordentliche Bahnsteigüberdachung.“

Zwischen den Bahnsteigen 1 (Gleis 1) und 2 (Gleis 2 und 3) war eine Tunnelunterführung vorhanden.

Gleis 1: Züge Richtung Göttingen und Hameln

Gleis 2: Züge Richtung Hannover und Hildesheim

Gleis 3: Überholungsgleis

Bahnsteig 3 (Gleis 4): Dieses Überholungsgleis ohne Überdachung war nur über Gleis 3 zu erreichen – schienengleicher Übergang.

An der Südseite Bahnsteig 2 – zwischen den Gleisen 2 und 3 – Gleis 3a für Züge von/nach Gronau – Bodenbug (Stumpfgleis mit Prellbock).

08.09.1926

Antwort der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft, Reichsbahndirektion Hannover, auf die Eingabe vom 10.07.1926 an den Magistrat der Stadt Elze: „Die Anlagen des Bahnhofs Elze sind auch noch für den Betrieb und Verkehr ausreichend betriebssicher.“ Der Antrag wird abgelehnt.

1928

Reisezugabfahrten in Elze: Richtung Kassel 15 Züge; Richtung Hannover 21 Züge; Richtung Hildesheim 20 Züge; Richtung Hameln 16 Züge; Richtung Gronau – Bodenburg 9 Züge.

In Elze halten mehrere Schnellzüge.

1939-1945

In den Jahren des 2. Weltkrieges wird Elze zu einem der bedeutendsten Eisenbahnknotenpunkte. Der Personen- und Güterverkehr sowie der Militärverkehr (besonders auf der Nord-Süd-Strecke) erreichen die Kapazitätsgrenze. Das Nadelöhr Elze-Nordstemmen erschwert die Betriebsabwicklung, da auf diesem Abschnitt auch der Ost-West-Verkehr bewältigt werden muß.

03.06.1956

Die 3. Wagenklasse fällt weg.

1957

Durch Elze fahren allein auf der wichtigen Nord-Süd-Strecke in jeder Richtung 140 Züge innerhalb von vierundzwanzig Stunden (Reise- und Güterverkehr). Neben Dampflokomotiven werden jetzt auch Diesellokomotiven eingesetzt.

1960

Wegen der größeren Zuglänge (D-Züge haben maximal fünfzehn Wagen) und als Vorbereitung auf die Elektrifizierung der Nord-Süd-Strecke werden die Bahnsteige auf 400 m verlängert.

1961 –1962

Umfangreiche Erweiterung der Gleisanlagen für Güter- und Personenverkehr – Änderung der Bahnsteige und Verlängerung des Bahnsteigtunnels. Für den Reiseverkehr jetzt 6 Bahnsteiggleise:

Gleis 1: Züge nach Hameln und Überholungsgleis

Gleis 2: Züge Richtung Göttingen

Gleis 3: Züge Richtung Hannover und Hildesheim

Gleise 4 und 6: Überholungsgleise

Gleis 5 (zwischen den Gleisen 4 und 6): Züge von/nach Gronau.

Inbetriebnahme eines modernen elektrotechnischen Stellwerkes. Wegfall der Stellwerke Nord und Süd. Erhebliche Personaleinsparungen.

26.05.1963

Aufnahme des elektrischen Zugbetriebes auf der Strecke Bebra – Göttingen – Hannover. Durch Elze fahren jetzt Reise- und Güterzüge mit E-Lok. Höhere Geschwindigkeiten steigern Leistungsfähigkeit der Nord-Süd-Strecke. Steigerung auf Streckenabschnitt Elze-Nordstemmen von 144 auf 168 Zugfahrten (+ 17%).

25.09.1966

Der Reiseverkehr auf der verkehrsschwachen Nebenstrecke Gronau – Bodenburg wird eingestellt. Schienenverkehr Elze – Gronau bleibt noch erhalten.

26.09.1971

Bundesbahn nimmt Intercity-Verkehr (IC) auf; zunächst nur 1. Wagenklasse. Züge auf der Nord-Süd-Strecke halten nicht zwischen Hannover und Göttingen.

01.01.1976

- Stückgutverkehr (Stückfracht) beim Bahnhof Elze wird aufgehoben. Umstellung auf Haus-Haus-Verkehr mit Lkw. Stückgutbahnhof für die Region Elze ist Hildesheim Hbf.

- Wagenladungsverkehr in Elze werktäglich mit 300 bis 400 Wagen im Ausgang/Eingang. Elze Drehscheibe für sogenannten Huckepackverkehr (Lkw und Wechsellpritschen auf Güterwagen) und Großcontainerverkehr. Eingehende Züge werden rangiert und neu zusammengestellt von und nach Norddeutschland und Seehäfen, Süddeutschland und Ausland. Rangierbetrieb in Nachtstunden.
- 120 Reisezüge halten täglich in Elze; davon 51 Eil- und Schnellzüge.
- Einrichtung einer Bahnhofsmission für Betreuung hilfsbedürftiger Reisender.

November 1976

Beim Bahnhof Elze sind achtzig Mitarbeiter beschäftigt. Angegliedert sind die Bahnhöfe Poppenburg, Nordstemmen, Gronau, Banteln, Mehle, Osterwald.

26.10.1977

Letzter Einsatz einer Dampflokomotive im Regelzugverkehr.

Dezember 1978

Neubau der 60-Tonnen-Brücke in der Masch fertiggestellt. Brücke überspannt 12 Gleise bei Eisengießerei Pleissner.

28.05.1979

IC-Verkehr im Stundentakt, jetzt auch mit der 2. Wagenklasse.

Juni 1979

Umbau und Modernisierung des Empfangsgebäudes. Es erhält das Aussehen von heute (1999) mit breitem Treppenaufgang und Empfangshalle.

31.05.1980

Aus wirtschaftlichen Gründen Einstellung des Personenverkehrs auf der Strecke Elze – Gronau. Letzter Triebwagen – Zug Nr. 7675 – von Gronau nach Elze.

1983

Durch Elze fahren ca. 400 Züge (24 Std.); davon sind ca. 260 Güterzüge.

Elze ist Haltebahnhof für ca. 20 Fernreisezüge mit Anschlüssen von/nach Hameln und Hildesheim.

Elze weiterhin bedeutender Güterzugbildungsbahnhof: Schnellgüterzüge für Container- und kombinierten Ladungsverkehr (Lkw-Sattelaufleger). Ziele im Norden: Hamburg, Bremen, Lübeck, Berlin; im Süden: Frankfurt/M, Saarbrücken, Mannheim, Karlsruhe, München, Nürnberg, Basel.

Bahnhof Elze jetzt Großdienststelle. Angegliedert die Bahnhöfe Barnten, Nordstemmen, Osterwald, Mehle, Banteln. 165 Mitarbeiter.

01.06.1986

Bahnhof Mehle wird geschlossen. Grund: zu geringes Fahrgastaufkommen. Ersatz: Busverkehr von und nach Elze. Am 31.05.1986 um 19.29 Uhr hält der letzte Zug in Mehle (Triebwagen auf der Fahrt von Hameln nach Hildesheim).

01.04.1987

Bahnhof Alfeld wird Elze voll angegliedert, Rationalisierungsmaßnahme.

23.09.1988

Einführung des Interregio-Verkehrs (IR) auf der Strecke Hamburg – Hannover – Göttingen – Kassel – Fulda.

Festlicher Empfang des Sonderzuges in Elze: Mitwirkung der Schulen, der Fa. Graaff, Musik und Gesang. DB-Generalvertreter Wolfgang Remmert begrüßt DB-Vorstandsmitglied Hemjō Klein.

IR = Produktinnovation im Fernverkehr; Nachfolger der D-Züge.

25.09.1988

Aufnahme des InterRegio-Verkehrs: 2-Stundentakt. In den Großstädten Verknüpfung mit Intercity(IC)-Netz. Fahrstrecke Hamburg – Kassel – Frankfurt/M – Karlsruhe – Konstanz.

13.11.1991

Zweigleisige Strecke Elze – Hameln wird in ständig eingeleisige Strecke umgewandelt; Fahrplan im Stundentakt.

01.01.1994

Deutsche Bundesbahn (DB) und Deutsche Reichsbahn (DR) – Sondervermögen der Bundesrepublik Deutschland – werden als Bundesunternehmen aufgelöst und in ein privatwirtschaftliches Unternehmen „Bahn AG“ überführt.

Strukturveränderungen beim Bahnhof Elze: Auflösung der Dienststelle Bahnhof Elze. Wegfall der Verwaltung einschließlich Dienststellenleiter (letzter Bahnhofsvorsteher Bundesbahnamtsrat Ludwig Rowohlt). Mitarbeiter werden neuen Geschäftsbereichen „Netz“ und „Fernverkehr“ zugeordnet. Aufsichtsbeamte auf den Bahnsteigen fallen weg; Aufsicht liegt bei dem Zugpersonal. Informationen an Reisende auf den Bahnsteigen über Lautsprecheranlagen vom Fahrdienstleiter (Stellwerk).

Bahnhofsmiession bleibt bestehen. Fahrkartenausgabe mit Auskunft bleibt bestehen.

September 1996

Inbetriebnahme eines neuen Parkplatzes Park and Ride (P&R) an der Bahnhofsnordseite.

13./14.09.1997

Namengebung des neu gestalteten Bahnhofsvorplatzes in „Ecouché-Platz“ während Feier der 25jährigen Partnerschaft Elze-Ecouché.

Parkplätze für Pkw - Kurzparker auf dem Bahnhofsvorplatz ergänzen das P&R-Angebot. Für Busse und Taxen neue Standplätze. Für Fahrradaufbewahrung überdachte Anlage.

24.05.1998

Regionale und überregionale Bedeutung des Bahnhofs Elze zeigt das abgestimmte Fahrplanangebot: 114 Reisezüge berühren Elze. Je Richtung 57 Züge – alle Züge halten in Elze.

IR (Interregio): 9 Züge des Fernverkehrs nach Hamburg,

10 Züge nach Kassel – Frankfurt – Konstanz.

RE (Regionalexpress = Nachfolger des früheren Eilzuges): 11 Züge des Nahverkehrs nach Uelzen; 12 Züge nach Göttingen.

SE (Stadtexpress): 29 Züge des Nahverkehrs nach Hannover, Göttingen, Kreiensen; Halt auf allen Stationen.

RB (Regionalbahn): 43 Züge des Nahverkehrs zwischen Hildesheim und Hameln mit Halt auf allen Stationen.

30.05.1999

Beginn des Jahresfahrplanes, der am 27.05.2000 endet. In Elze verkehren 93 Reisezüge.

Richtung Hannover 30 Züge:

1 IC nach Hamburg - nur Samstag und Sonntag

9 IR nach Hamburg und Frederica (Dänemark)

20 RE und SE nach Hannover und Uelzen

Richtung Göttingen 28 Züge:

1 IC nach Passau - nur Samstag und Sonntag

9 IR nach Konstanz, Frankfurt, Karlsruhe, Stuttgart

18 RE und SE nach Göttingen, Kreiensen

Richtung Hildesheim 18 Züge:

RB nach Hildesheim, Bodenburg

Richtung Hameln 17 Züge:

RB nach Hameln, Herford, Bielefeld, Bad
Salzuflen

Regionalverkehrsgesellschaft Hildesheim (RVH) ab
Bahnhof Elze Linienverkehr:

Stadtverkehr Elze – Esbeck – Mehle –
Elze (Montag bis Freitag)
Elze – Nordstemmen – Hildesheim
Elze – Gronau – Alfeld – Kreiensen

23.09.1999

Eröffnung eines modernen Reisezentrums im Empfangs-
gebäude des Elzer Bahnhofs. Beratung und Verkauf des
gesamten Reiseangebotes der Bahn einschließlich Touri-
stikangebote. Schließung des bisherigen Fahrkarten-
schalters. Fahrausweisverkauf auch aus Automaten.

Nachweise:

Linde., H. (Hermann), 75 Jahre Eisenbahnverkehr in Elze, Elze 1928.
Presse- und Informationsdienst der Bahn AG Hannover.

Stadtarchiv Elze.

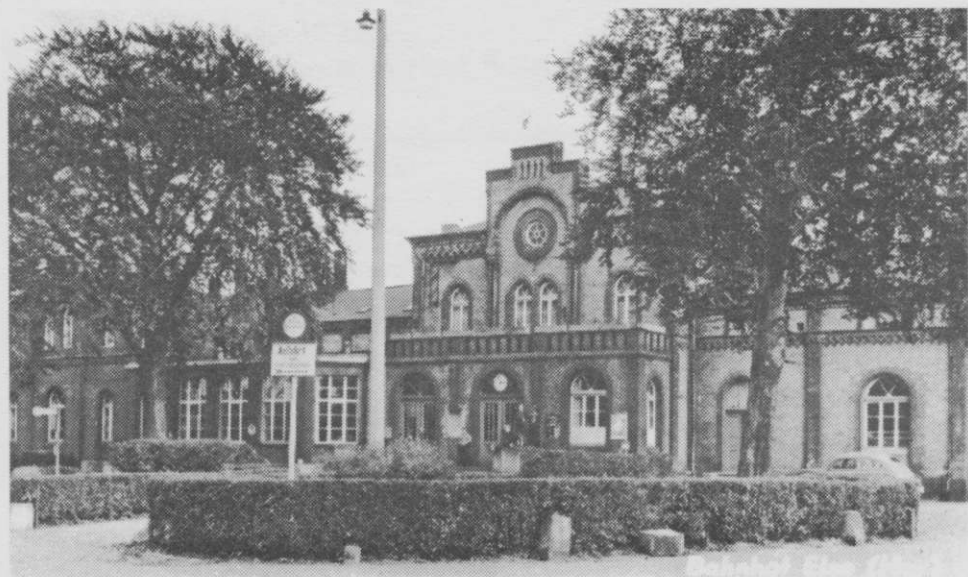
Stöber, Martin, Elze 1824 bis 1914 – Einblicke in die Stadtgeschichte,
Elze 1993.

Bundesbahndirektion Hannover 1983: 140 Jahre Eisenbahndirektion
Hannover 1843 - 1983

Mündliche Auskünfte: Ilse Sempff und Udo Röver, Elze

Ilsemarie Witvogel, Banteln

Mitarbeiter der Bahn, Elze.



Gruss vom Bahnhof Elze in Hannover.

