Verkehrsknotenpunkt Elze

Die an sich außerordentlich günstige Lage der Siedlung Elze nahe des großen Verkehrsknotenpunktes der beiden Handelswege in Süd-Nord- und West-Ostrichtung, den heutigen Bundesstraßen B1 und B 3, konnte die Stadt im Laufe der Geschichte nur ganz begrenzt nutzen. Bis zum Ende des 18. Jahrhunderts lag dieser Knotenpunkt nördlich der Stadt hinter einer Anhöhe, dem Papendahl, von dem man sich Schutz in schweren Zeiten erhofft hatte. Trotzdem hatte die Stadt während der großen Stiftsfehde von 1519-1523, während der Religionskriege und vor allem während des Dreißigjährigen Kriegen schwer zu leiden.

Die Königlich Preußische Poststation war 1799 von Mehle nach Elze verlegt worden und die Posthalterei in Elze dadurch aufgewertet worden.

Im Jahre 1737 hatte der Elzer Gastwirt Ludolf Konrad Ebeling dem Stadtrat berichtet, dass schon vor 1700 Reisende der fahrenden Post bei seinen Vorgängern abgestiegen und bewirtet worden waren. Einmal in der Woche war der Postwagen von Hannover über Elze nach Einbeck und zurück gefahren. Die Gastwirtschaft hatte sich in der Hauptstraße etwa dort befunden, wo nach dem großen letzten Stadtbrand von 1824 die Brandstraße angelegt worden war.

Elze – Der Ecouchéplatz mit dem Bahnhofsgebäude, das von dem Architekten Konrad Wilhelm Haase 1880 entworfen worden war.

Erst zu Beginn des 19. Jahrhunderts war die Straßenkreuzung an den Nordrand der Stadt vor das Stadttor verlegt worden und die Strecke zwischen Mehle und Poppenburg in einen „Chausseemäßigen Zustand" gebracht, wie es hieß. Vorher war die Strecke im Winter kaum zu befahren gewesen. Ein Schlußstein von 1803 bei einem Wasserdurchlass zwischen Mehle und Elze weist auf die Verlegung hin.

Vom 17. Jahrhundert an war Elze nicht mehr nur von den laufenden Boten , sondern auch von der reitenden und später von der Fahrpost berührt worden.

◀ *Elze – Der Saaleabschlag im Frühling.*

Die später ausgebaute Poststation, heute Rittergut Carsten Bartels in der Hauptstraße 22, führte rund vierzig Pferde und soll in Spitzenzeiten jährlich bis zu 12 000 Postreisende befördert haben. Es waren im Laufe der relativ wenigen Jahrzehnte, in denen die Fahrposten in Elze etabliert waren, berühmte Persönlichkeiten darunter, die durch Elze fuhren. Jürgen Huck berichtet, dass am 31. Mai 1799 die Königin Luise von Preußen auf dem Wege von Minden nach Kassel in Elze Station gemacht hatte.

Mit dem Bau der Eisenbahn von Hannover nach Kassel und der Eröffnung des ersten Teilstückes Hannover-Alfeld am 30. April 1853 und dem späteren Bau eines zweiten Bahnhofes in Elze, dem sogenann-

ten Altenbekener Bahnhofs, und der Inbetriebnahme der Strecke Hameln – Elze am 30. Juni 1875 waren der Personen- und Fahrpostdienst zur Bedeutungslosigkeit bestimmt. Und der letzte Elzer Posthalter Dr. Wilhelm Sander gab seine Posthalterei auf. Lediglich eine Postkutschen-Fahrpost von Elze nach Eldagsen verkehrte noch bis zum Jahre 1918. Die letzte Postkutsche, die diese Strecke befahren hatte, wurde im Jahre 1964 dem Bundespostmuseum in Frankfurt am Main übergeben.

Mit dem neuen Transportmittel der Eisenbahn war für Elze ein neuer, zusätzlicher Verkehrsknotenpunkt entstanden, mit dem die Industrialisierung in Elze Einzug nahm.. Und sie wiederum veränderte vor allem auch die innerstädtischen Strukturen. Elze war bis dahin mit seiner bäuerlichen Struktur und dem Handwerkswesen ein relativ geschlossenes Gemeinwesen gewesen Das Handwerk mit seinen Gilden verlor an Bedeutung. Industrien siedelten sich an, und der Fabrikarbeiter als neuer Arbeitnehmerstand hielt Einzug. Von den damals neuen Industrien hat vor allem die „Niedersächsische Waggonfabrik", wie sie sich lange nannte, bis heute Bedeutung behalten. Auf das neue Transportwesen spezialisiert und günstig an dem neuen Verkehrspunkt gelegen, hatte sie für die Straße und die Schiene Fahrzeuge konstruiert und gefertigt. Exemplarisch genannt seien Straßenbahnen für Hannover und Hamburg, Busse für Hamburg und Bochum, Triebwagen für die Schiene, Autotransporteinheiten für Sylt, Eisenbahnwaggons für Australien und Portugal. Seit den siebziger Jahren liegt der Schwerpunkt im Spezialcontainerbau.

Heute ist die Entwicklung im Transportwesen an dem alten Kreuzungspunkt Elze vorbeigezogen. Auf der Straße bewegt sich der Fernverkehr auf den Autobahnen, die Elze nicht mehr tangieren. Und auf der Schiene ist die Fernverbindung durch den Bau der Schnellstrecke für den ICE, die östlich von Elze vorbeiführt und an die Elze keine Anbindung hat, nicht mehr gewährleistet. Ebenso ist der im September 1988 eingeführte Interregio-Verkehr als Nachfolger der früheren D-Züge, für den Elze noch Haltepunkt ist, gefährdet, da das Fahrgastaufkommen nicht ausreichend erscheint.

Es scheint so, dass in Zukunft Elze sich unabhängig von seiner verkehrsgeographischen Lage entwickeln wird.

Elze – Das Haus der Jugend in der Sedanstraße.

Vom Gauß-Krügerschen Koordinatensystem

Am 21. September 1857 wurden dem Elzer Schlossermeister Konrad Krüger und seiner Ehefrau Johanne Marie, geborene Rössing ein Junge geboren, den sie Johann Heinrich Louis nannten.

Elze – Professor Louis Krüger (1857–1923) stellvertretender Direktor des Geodätischen Instituts in Potsdam.

Die Familie des Schlossermeisters Krüger wohnte zu dieser Zeit in der Hauptstraße Nr. 33. Louis Krüger besuchte die Volks- und Bürgerschule in Elze und begann mit vierzehn Jahren die Schlosserlehre in der Werkstatt seines Vaters. Dem Drängen des damaligen Leiter der Elzer Schule, dem Rektor Tölke, hatte Louis Krüger es zu verdanken, dass sich sein Vater damit einverstanden erklärte, dass sein Sohn Louis die Schlosserlehre abbrechen und die Königliche Gewerbeschule in Hildesheim besuchen durfte. Nach drei Jahren bestand er an der Hildesheimer Gewerbeschule mit großem Erfolg das Examen. In seinem Lebenslauf berichtet Louis Krüger darüber selbst „ . . . nach stets regelmäßiger Versetzung . . . konnte ich im August 1876 mein Abgangsexamen machen. Bei demselben wurde mir nach der schriftlichen Prüfung die mündliche erlassen und mir das Reifezeugnis mit dem Prädikat mit 'Auszeichnung' ertheilt."

Damit hatte Louis Krüger die Berechtigung erworben, eine technische Hochschule zu besuchen. Er studierte an der Technischen Hochschule in Berlin Mathematik und promovierte an der Universität Tübingen mit einer Arbeit über die geodätische Linie des Sphäroids.

Am 01. April 1884 erhielt er eine Anstellung am Königlichen Preußischen Geodätischen Institut in Potsdam, wurde 1897 zum Professor und 1913 zum Geheimen Rat ernannt. Von 1916 bis zu seiner Pensionierung im Jahre 1922 war Louis Krüger stellvertretender Direktor am Geodätischen Institut in Potsdam.

Weltweite Anerkennung erfuhr Louis Krüger aber durch die Aufarbeitung des Nachlasses des Göttinger Mathematikers Carl Friedrich Gauß. Den geodätischen Nachlaß über die Erdprojektion, das heißt, über die Übertragung der Erdkugel (eigentlich Erdellipsoids) auf die Ebene, arbeitete er auf und führte die Berechnungen nach einer selbst gefundenen Formel zu Ende. Seither finden wir bis heute auf den Karten in aller Welt den Hinweis: Berechnet nach dem „Gauß-Krügerschen Koordinatensystem". Die Stadt Elze würdigte ihren großen Sohn im Jahre 1957 an seinem hundertsten Geburtstag mit einem Gedenkstein im Stadtpark und der Namensgebung der Realschule, der Gauß-Krüger-Realschule.

Elze – Louis-Krüger-Gedenkstein im Elzer Stadtpark, den die Stadt Elze zum 100. Geburtstag Louis Krügers hatte aufstellen lassen.

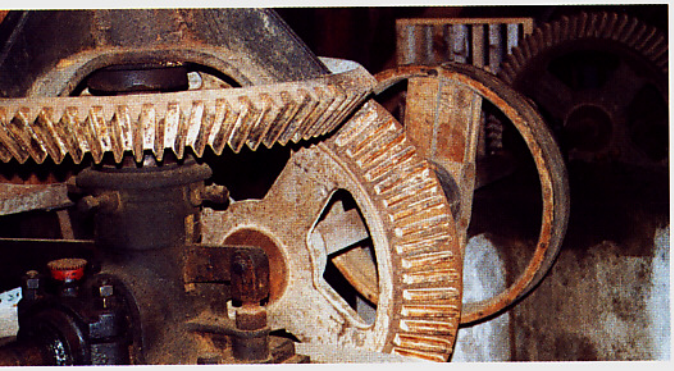
Elze – die Stadt der Mühlen

Vier Mühlengebäude existieren noch in Elze. In keiner dieser Mühlen wird noch gemahlen. Zwei der Gebäude werden heute noch genutzt. Das ist einmal das Gebäude der ehemaligen Ölmühle in der von Bockschen Parkanlage an der Flutstraße. Hier ist das Archiv des Geschlechtes derer von Bock untergebracht. Und zum anderen beherbergt die Untermühle in der Krepaue am Unterlauf des Saalearmes das Elzer Heimatmuseum.

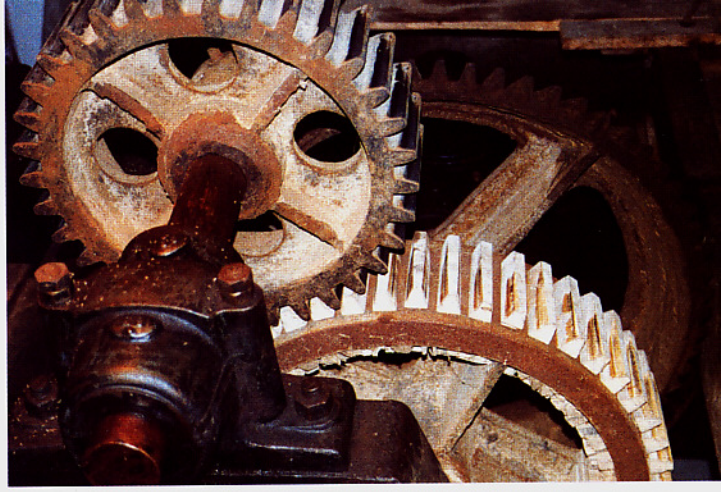
Die älteste der vier noch vorhandenen Mühle ist die "Saalemühle" zwischen Elze und Sehlde. In einem Güterverzeichnis des Hildesheimer St. Michaelklosters von 1321 wird sie zum ersten Male erwähnt. Rund einhundertsechzig Jahre später hat das St. Michaelskloster die Saalemühle an das Augustiner-Chorherren-Kloster Wittenburg verpfändet. Wittenburg behielt diese Pfandschaft auch noch nach der Reformation, als das Kloster aufgelöst, zur staatlichen Domäne umgewandelt und auch eigenes Amt geworden war, bis in das 18. Jahrhundert hinein.

Durch den Mahlzwang, durch den die Bauern eines Herrschaftsbereiches gezwungen waren, in einer zugewiesenen Mühle ihr Korn mahlen zu lassen, existierte unter den Mühlen kein Konkurrenzkampf. Erst als 1810 die Gewerbefreiheit auch bei den Mühlen eingeführt worden war, traten die Mühlen untereinander in Wettbewerb. Stillgelegt wurde die Saalemühle in den sechziger Jahren des 20. Jahrhunderts, und die fünf Walzenstühle und der steinerne Schrotgang wurden ausgebaut.

Die Untermühle, die heute das Heimatmuseum beherbergt, wurde 1431 als Ratsmühle gebaut, nachdem der Hildesheimer Bischof Magnus als Landesherr die Mühlengerechtsame an den Rat der Stadt verliehen hatte. Das heutige Gebäude ist nach dem letzten Stadtbrand von 1824 neu errichtet worden. Es hatte drei Mahlgänge erhalten. Ende des 19. Jahrhunderts sind die Wasserräder durch eine Turbine ersetzt worden und zwei Walzenstühle eingebaut worden. Lediglich ein steinerner Mahlgang blieb als Schrotgang erhalten.



Elze – Die Untermühle: Kraftübertragung vom hölzernen Kammrad zum eisernen Kegelrad.



Elze – Die Untermühle: Kraftübertragung von der Turbine zur horizontalen Welle.

Im Jahre 1957 legten die letzten Pächter die Mühle still. Das Mahlwerk aber blieb erhalten, so dass im Mühlenmuseum das alte Mühlenhandwerk dokumentiert werden kann.

Am Oberlauf der Saale befindet sich die Obermühle, die 1557 ebenfalls als Ratsmühle gebaut worden war. In der Wehrmauer ist der Bau durch einen Hausstein mit der Inschrift ANNO 1557 dokumentiert.

Der Großvater des jetzigen Eigentümers Karl Thiele erwarb die Obermühle am 01. Januar 1906. Im Rahmen des Mühlenstrukturgesetzes wurde die Obermühle im Jahre 1972 stillgelegt. Der heutige Eigentümer Karl Thiele ist der einzige gelernte Müllermeister, den es in Elze noch gibt.

Auf dem Parkgrundstück beim Herrenhaus der Familie Bock von Wülfingen an der Flutstraße beherbergt das erneuerte Gebäude an Stelle der ehemaligen von Bockschen Ölmühle heute das Archiv der Familie Bock von Wülfingen.

Neben diesen angeführten Mühlen hatten in der Vergangenheit eine Reihe weiterer Mühlen in Elze beziehungsweise im Elzer Einzugsbereich existiert, wie Jürgen Huck in seiner ausführlichen Geschichte der Elzer Mühlen berichtet. So hatte im 14. Jahrhundert der Bischof Gerhard von Hildesheim schon eine Vordermühle nahe der Asbost erwähnt. Am Oeseder Bach, am Fuße der Kendelke hatte es eine Schleifmühle gegeben, auf die ein Flurname hinweist und die Anfang des 17. Jahrhunderts durch die Grob- und Kleinschmiedegilde erwähnt wird.

Die Lohgerber hatten schließlich nahe der Obermühle eine Lohmühle, um die Eichenrinde zu mahlen. Bis in die Mitte des 19. Jahrhunderts hatte sie gearbeitet.

Und schließlich hatte es in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts im Bereich der heutigen Gerberstraße noch ein Dampfmühle gegeben, die unabhängig von der Wasserkraft als Lohn-Mahlmühle eingesetzt worden war.

Elze – Partie an der Saalemühle an der Straße nach Sehlde, ▶ der größten Mühle der Stadt Elze