150 Jahre Eisenbahn in Seelze

Ein Lesebuch

Eine Veröffentlichung der
SEELZER GESCHICHTSBLÄTTER

150 Jahre Eisenbahn in Seelze

Ein Lesebuch

Eine Veröffentlichung der
SEELZER GESCHICHTSBLÄTTER

Text und Gestaltung: Norbert Saul.
Herausgegeben von der Stadt Seelze, Stadtarchiv.
Alle Rechte vorbehalten. Seelze 1997 und 2017
Für die digitale Neuausgabe 2017 wurden
einige Abbildungen ersetzt.

Titelfoto: Zug mit Dampflok östlich des damaligen Seelzer Bahnhofs ca. 1896; im Hintergrund Häuser an der Bahnhofstraße (Sammlung Struß)

Zum Geleit

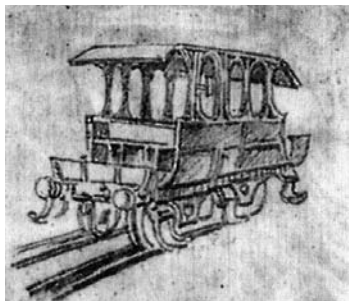
150 Jahre Eisenbahn in Seelze: Dieser Titel meint, den heutigen Verhältnissen entsprechend, die Stadt Seelze als Ganzes. Aber nicht alle Seelzer Ortschaften sind in gleichem Maße von der Eisenbahn berührt und geprägt. Letter, Seelze und Dedensen haben heute Haltepunkte für den Personenverkehr, Lohnde kämpft seit langem darum, Gümmer ist im Laufe der Zeit zum Haltepunkt Dedensen „hingewachsen“. Und dann haben wir natürlich den Rangierbahnhof Seelze zu nennen, der, seinem offiziellen Namen zum Trotz, am stärksten dem Nachbarort Letter seinen Stempel aufgedrückt hat. – Die übrigen sechs Ortschaften, die heute zum Seelzer Stadtgebiet gehören, werden nicht unmittelbar von den Schienensträngen berührt, aber 150 Jahre Eisenbahngeschichte haben mit dazu verholfen, auch sie gründlich umzukrempeln.

Wie folgenschwer die seinerzeitigen Entscheidungen über die Linienführung der Eisenbahn Hannover - Minden gewesen sind, sehen wir allein schon daran, was aus den damaligen kleinen Bauerndörfern Seelze und Letter geworden ist: die Eisenbahn und in ihrem Gefolge die Industrialisierung haben sie groß gemacht, so daß sie heute rund zwei Drittel aller Seelzer EinwohnerInnen auf sich vereinigen. Wir blicken 1997 also auf bedeutungsschwere 150 Jahre zurück.

Am Anfang stand ein schnaufender Dampfwagen, der am 15. Oktober 1847 auf seiner Fahrt von Hannover nach Wunstorf zum ersten Mal in Seelze hielt. Fast genau 150 Jahre später, am 31. Mai 1997, hielt am neuen Haltepunkt Letter erstmals ein Prototyp der neuen S-Bahn, die bald im 30-Minuten-Takt zwischen Lehrte und Wunstorf verkehren soll. Die gute alte Eisenbahn, die sich stets als wandlungs- und modernisierungsfähig erwiesen hat, macht sich auch nach 150 Jahren noch auf zu neuen Ufern.

Seelze, im Juni 1997

Norbert Saul



Diesem um 1840 gezeichneten Personenwagen ist die Verwandtschaft mit der Postkutsche noch deutlich anzusehen.

S-Bahn Hannover 2013

Inhalt

Eisenbahnerstadt Seelze	Seite 4
Der Seelzer Bahnhof im Jahr 1892	Seite 6
Überlandverkehr vor dem Eisenbahnzeitalter	Seite 7
Mit Johann und Georg Egestorff fing es an	Seite 10
Die Eisenbahn kommt nach Seelze	Seite 14
Eröffnung der Strecke Hannover-Braunschweig 1844	Seite 15
Romantiker als Eisenbahngegner	Seite 17
15. Oktober 1847: Der große Tag in Seelze	Seite 19
Das Wunder wird zur Normalität	Seite 20
Das Leben der kleinen Leute	Seite 21
Wohnung in Letter, Arbeit in Leinhausen	Seite 21
Bahnübergänge	Seite 22
Der Bahnwärter	Seite 24
Letter bekommt einen Haltepunkt	Seite 26
Skandalträchtiger privater Eisenbahnbau	Seite 28
Die Eisenbahn und die Uhrzeit	Seite 30
Das Eisenbahnunglück	Seite 31
Überblick über das deutsche Eisenbahnwesen bis zum Ende der Weimarer Republik	Seite 32
Der Rangierbahnhof Seelze / Letter	Seite 34
Der Rangierbahnhof verändert Seelze / Letter	Seite 42
Die Seelzer Schlackenverwertung	Seite 44
Eisenbahnergeschichten	Seite 46

Eisenbahnerstadt Seelze

Seelze gilt als „Eisenbahnerstadt“, die Bahn ist hier traditionell einer der größten Arbeitgeber. Seelze ohne Eisenbahn, das wäre fast so, wie Wolfsburg ohne VW.

Vor 150 Jahren wurden die Weichen so gestellt, daß Seelze zur Eisenbahnerstadt werden konnte, indem nämlich der erste Schienenstrang von Hannover nach Minden südlich von Letter, Seelze, Lohnde und Gümmer vorbeigeführt wurde; Seelze erhielt damals den einzigen „Anhalt“ zwischen Hannover („Centralbahnhof“) und Wunstorf. (Die nächsten Haltepunkte im Stadtgebiet Seelze erhielten Dedensen 1892 und Letter 1915.)

„Weichen stellen“: Da ist ein technischer Vorgang sprichwörtlich geworden. Am Anfang mußten Weichen, die das Schienenfahrzeug von einem Gleis auf ein anderes leiten, von Hand gestellt werden. Außerdem mußten sie regelmäßig von Hand geschmiert und im Winter evtl. aufgetaut werden. Dafür gab es Weichensteller und Hilfsweichensteller. Aber schon 1868 wurde in Börßum das erste (Weichen-)Stellwerk auf deutschem Boden in Betrieb genommen, und als der Seelzer Rangierbahnhof 1909 eröffnet wurde, war das elektromechanische Stellwerk schon fast eine Selbstverständlichkeit. Inzwischen hat die Computertechnologie auch die Eisenbahn erobert: neue Stellwerke sind heute rechnergesteuert.

Am 15. Oktober 1847 fand die feierliche Jungfernfahrt auf der neuen Fahrbahn statt, und die schrille Dampfpfeife der ersten Lokomotive war das Startsignal für eine Entwicklung, die zumindest die verschlafenen Bauerndörfer Letter und Seelze (mit damals 250 bzw. 450 Einwohnern) nachhaltig umkrempeln sollte, wenn auch erst mit einigen Jahrzehnten Verzögerung.

Die nächste Weiche in diese Richtung wurde 1878 gestellt. Die Eisenbahn baute in Leinhausen eine Reparaturwerkstatt, Ausbesserungswerk genannt. Dort entstanden viele neue Arbeitsplätze, und für die Eisenbahnerfamilien mußte Wohnraum her. Leinhausen war von Letter aus gut zu Fuß zu erreichen (das war damals noch das übliche „Nahverkehrsmittel“), und in Letter war Sandboden als billiges Bauland zu haben. So kam nach den Bediensteten, die seit 1847 am Seelzer „Anhalt“ arbeiteten, der zweite Schub Eisenbahner ins heutige Stadtgebiet.

Dritte und entscheidende Etappe: Anfang unseres Jahrhunderts sollte für den enorm gewachsenen Güterverkehr im Westen Hannovers ein großer Rangierbahnhof entstehen, im Gespräch war der Standort Wunstorf. Doch die Wunstorfer Bauern wollten dafür nicht genügend Land hergeben, und so fiel die Wahl schließlich auf Seelze, genauer: auf eine Fläche von zunächst 120 Morgen (etwa 312.000 qm) in den Gemarkungen Letter, Harenberg und Seelze.

(Später wurde auch noch auf Lohnder Gebiet erweitert.) Im Frühjahr 1909 ging der Rangierbahnhof nach dreijähriger Bauzeit in Betrieb, und die Dörfer Seelze und Letter bildeten mit einem Schlag neben Lehrte den bedeutendsten Eisenbahnstandort weit und breit.

Doch Bäume, die in den Himmel wachsen, gibt es bekanntlich nicht, und ebensowenig gibt es 150 Jahre „Aufschwung“. Mitte des 19. Jahrhunderts war die Eisenbahn ein revolutionäres und revolutionierendes Verkehrssystem, aber es liegt in der Logik jener Entwicklung, die wir Industrialisierung nennen und für die die Eisenbahn lange als Symbol stand, daß die Konkurrenz auf dem Fuße folgte: 1893 wurde auf Hannovers Straßen das erste Automobil aus der Werkstatt von Carl Benz gesichtet, zehn Jahre später gelang Karl Jatho auf der Vahrenwalder Heide der erste Motorflug (vier Wochen vor den englischen Brüdern Wright). Diesen Technologien sollte die Zukunft gehören, und als nach dem 2. Weltkrieg das „Wirtschaftswunder“ ins Rollen kam, entbrannte bald ein erbitterter Konkurrenzkampf zwischen Schienen-, Straßen- und Luftverkehr um Marktanteile bei der Güter- und Personenbeförderung, der bis heute andauert.

Personalbedarf
Über die Frühzeit des Seelzer Rangierbahnhofs schreibt Heinrich Tiefuhr: „Die Güterzüge mußten (bis 1923) in Bremserhäuschen (an einzelnen Wagen) von Hand gebremst werden. Zur Verhinderung von heißlaufenden Wagenachsen mußten Öler die Fahrt der Züge begleiten. So hatte ein Zug damals eine Besatzung von 8 - 10 Personen ... Als 1923 die Druckluft-Zentralbremsung eingeführt wurde, die den Bremsvorgang von der Lokomotive aus regelte, wurden Hunderte von Bremsern für den Güterzugdienst nicht mehr benötigt. Durch Verbesserungen der Achslagerung waren inzwischen auch die Öler entbehrlich geworden.“ (Letter-Chronik, 1989)

Der Eisenbahnstandort Seelze hat darunter gelitten und ist längst nicht mehr das, was er einmal war. Hatte es in den 70er und 80er Jahren in Letter und Seelze noch richtige Bahnhöfe mit entsprechender Personalausstattung gegeben, so sind diese inzwischen, in Folge von Sparmaßnahmen, zu bloßen Haltestellen ohne Personal degradiert worden. Wenn Seelze trotzdem immer noch „Eisenbahnerstadt“ genannt werden darf, so dankt es das allein dem Rangierbahnhof, der bislang alle Modernisierungen und Rationalisierungen im Schienenverkehrswesen überstanden hat, wenngleich jede technische Neuerung seit jeher Arbeitsplätze gekostet hat.

Im Verlauf der jüngsten Etappe des Konkurrenzkampfes der Verkehrssysteme kamen neue Aspekte und Argumente ins Spiel. Nicht nur vordergründige Wirtschaftlichkeit und angeblicher oder tatsächlicher volkswirtschaftlicher Nutzen spielen heute eine Rolle, sondern verstärkt auch die Frage

nach der Umweltbelastung durch den Verkehr. Und in Sachen Umweltfreundlichkeit hat die gute alte Eisenbahn noch einiges zu bieten. 150 Jahre nach der Eröffnung der Eisenbahn Hannover - Minden haben wir eine S-Bahn-Strecke vor der Tür, auf der die Züge zwischen Wunstorf und Lehrte bald im 30-Minuten-Takt fahren sollen. Und in ein paar Jahren können wir mit der S-Bahn auch nach Stadthagen, Nienburg, Celle oder Hameln fahren. Die Zukunft eines Verkehrs, der uns noch Luft zum Atmen läßt, liegt auf der Schiene.

150 Jahre: die lange und bewegte Geschichte einer Erfindung, die die Welt verändert hat. Wir dürfen gespannt sein, wie diese Geschichte weitergeht.

Aus der Beschreibung der Stationen des Eisenbahn-Directions-Bezirks Hannover der Königlich Preußischen Staats-Eisenbahn-Verwaltung 1892

Seelze. *Bahnhof III. Classe, Personen- und Güterstation.*
Durchgangsstation der Strecke Hannover - Wunstorf, 2 Haupt-, 2 Nebengleise, 1 Haupt-, 1 Zwischenbahnsteig, 1 massives zweistöckiges Empfangsgebäude mit Nebengebäude (Ställe und Retiraden), 1 Bahnmeister-Magazingebäude (Materialschuppen), außerhalb des Bahnhofs 1 massives zweistöckiges Beamten-Wohngebäude mit Hofraum, 1 Stallgebäude und Waschhaus, 1 Weichenstellerbude (Fachwerk), Gartenanlagen.
Vollständiger Nachtdienst für den äußeren Dienst und Personenverkehr, 7 Weichen, Beleuchtung durch Petroleum. Trinkwasser aus dem Stationsbrunnen.
Billet- und Gepäckexpedition, 1 Wartesaal für sämmtliche Klassen. Depeschen-Annahme. 1 Stations-Assistent (als Vorstand), 1 Weichensteller, 3 Hülfsweichensteller, 2 Arbeiter (für Stations- und Güterexpeditionsarbeiten).
Dienstwohnungen im Stationsgebäude für 1 Beamten (Weichensteller), im Beamten-Wohngebäude für den Stations-Vorstand und für den Bahnmeister, zu letzteren beiden Dienstland.
Versand: Schiffsbauholz, Asphalterde aus den Brüchen bei Limmer nach Amerika, Schweden, Norwegen; Getreide, Zuckerrüben nach Rethen, Linden und Weetzen.
Empfang: Steinkohlen, Mergel, Mauersteine, Rübenschnitzel.
Dorf Seelze: an der Chaussee Hannover - Wunstorf, auf dem linken Ufer der Leine, 580 Einw., 1 evangelische Kirche, 1 Gemeindeschule, Postagentur, Ackerbau, wenig Handel und Industrie, keine gewerbliche Etablissements.
Umliegende Ortschaften:
Östlich von Seelze an der Chaussee Hannover - Wunstorf: Dorf Letter, 4 km, 500 Einw.;
... auf dem rechten Leine-Ufer: Dorf Garbsen, 3 km, 450 Einw., 2 Ziegeleien.

Überlandverkehr vor dem Eisenbahnzeitalter

„Die alten Postwagen [...] waren meist schwerfällig und unbequem und hielten sich auf den Stationen oft stundenlang auf. Im Jahre 1827 führte einst bei einem Spaziergange mein Vater mich auf den Posthof [in Kassel] und zeigte mir dort einen großen zwölfsitzigen Wagen. ‚Sieh, das ist der neue Eilwagen', sagte er, ‚der fährt in vierundzwanzig Stunden nach Frankfurt.' Ein Wunder!

Derselbe ging anfangs dreimal die Woche. [...] In späteren Jahren gingen zwischen Kassel und Frankfurt sogar täglich zwei (neunsitzige) Wagen, die nach zwanzig Stunden anlangten. Neben der Fahrpost bestand eine ‚Reitende Post' für Briefe. Der Postillon führte dieselben in einem Felleisen [Post- oder Reisesack], das er vor sich auf dem Pferde liegen hatte. Später wurde diese Post in eine Karriolpost verwandelt, bei welcher der Postillon, auf einem kleinen, offenen, einspännigen Kärrchen [Karriole] sitzend, das Post-Felleisen beförderte. Nur ‚Stafetten', die übrigens damals nicht selten waren, wurden noch ‚geritten'. Kam zu einer kritischen Zeit eine solche an eine gewichtige Person an, so geriet leicht der ganze Ort in Aufregung über die Frage, was das wohl bedeuten möge.

„Felleisen" bedeutet Post- oder Reisesack (auch Ranzen) und ist abgeleitet von dem lateinischen Ausdruck valisia = Satteltasche.

Zwischen nahegelegenen Orten wurde auch noch der Verkehr vielfach durch Botenfrauen vermittelt, welche mit einer Köze [Kiepe, Tragekorb] auf dem Rücken regelmäßig hin und her gingen und alle kleineren Sendungen besorgten. [...] Der Warenverkehr wurde früher - abgesehen von dem Transport zu Wasser, welcher ja im Binnenland nur eine beschränkte Anwendung findet - durch Frachtwagen vermittelt, deren mehrere in der Regel zusammen reisten. Es waren große, hochaufgestapelte Wagen,

Der alte Seelzer Haltepunkt am Ende der Bahnhofstraße Anfang der 1950er Jahre, Blick von der Straßenbrücke Göxer Landstraße

mit weißem Linnen überdeckt, unter welchem die Frachtgüter in Stroh verpackt lagen. Mit vier oder mehr mächtigen Rossen bespannt, die meist ein Geläute am Halse trugen. Nebenher schritt in blauem Kittel der Fuhrmann und schwang die gewaltige Peitsche. Häufig war sein Begleiter ein Spitz, welcher nachts im Schiffe unter dem Wagen lag und Wache hielt.

Schon früh am Morgen wurde aufgebrochen. Tagsüber wurden sechs bis acht Wegstunden zurückgelegt. An steilen Stellen der Landstraße mußte Vorspann genommen werden, der in dem nächsten Dorfe stets bereit stand. Außerdem gab es auch noch kleine einspännige Frachtwagen mit zwei Rädern, die in langen Karawanen auf der Straße einherzogen. Aber was waren alle diese Wagen gegen die endlosen Güterzüge, welche heute unsere Eisenbahnen beleben?"

(Otto Bähr, Eine deutsche Stadt vor hundert Jahren, Berlin 1926)

„Im Jahr 1832 war das Reisen noch nicht so leicht als in unsern Tagen, und doch nahm man es schon als einen ungemeinen Fortschritt an, daß man den Weg von Königsberg [Ostpreußen] nach Berlin, der auf der Chaussee etwa 80 Meilen [600 km] lang war, in 72 Stunden zurücklegen konnte. Man liebte es zu erzählen, wie unsere Großväter und zum Theil auch noch unsere Väter von Königsberg bis Berlin und Leipzig 14 Tage unterwegs gewesen wären, wie man auf der ordinairen Post elend und eng gesessen, wie die Wagen in den Löchern des Weges stecken geblieben wären und umgeworfen hätten, wie die Passagiere unter dem Gepäck zu liegen gekommen wären und wie gewissenhafte Familienväter ihr Testament gemacht und ihr Haus bestellt hätten, bevor sie einmal eine solche Reise unternommen.

Dagegen war nun die pünktliche, wohlgepolsterte Schnellpost, die ihren Dienst auf den glatten Chausseen tadellos verrichtete, ein ganz andres Ding! Indeß man mußte doch recht frisch und kräftig sein, um 72 Stunden unausgesetzter Fahrt, um drei Nächte in Kleidern ohne alle Ruhe nicht als etwas höchst Ermüdendes zu empfinden ...

Aber die Vorstellungen von der Bequemlichkeit wechseln mit der Möglichkeit, sie zu befriedigen, und es kommt vielleicht noch die Zeit, in der man es als eine große Strapaze und als etwas sehr Unangenehmes betrachten wird, mit Hunderten von Menschen auf einmal, ohne alle persönliche Freiheit, als menschliches Frachtgut auf den Eisenbahnen befördert zu werden."

(Fanny Lewald, Meine Lebensgeschichte, Berlin 1861/62)

Postkutsche in Rodewald (Kreis Nienburg) um 1900

„... das Reisen war ein Prärogativ [Vorrecht] der Wohlhabenden und Gebildeten. Reisen konnte, wenn es ihm nicht Geschäft war, nur derjenige, der Zeit und Geld verfügbar machen konnte. Wer aus der Hand in den Mund lebte, wer jede Stunde ausnutzen mußte, um von einem Tage zum anderen seine Existenz zu sichern, der durfte nicht daran denken, sich Tage abzumüßigen, um zur Zurücklegung geringfügiger Entfernungen eine werthvolle Zeit zu verwenden. Wem nicht Überschüsse über den Bedarf für den täglichen Lebensunterhalt zu Gebote standen, der durfte nicht für Reisen Summen verausgaben, die im Vergleich mit den Kosten des Lebensunterhaltes ganz unverhältnismäßig hoch waren. So reisten denn, außer denjenigen Personen, deren Beruf das Reisen mit sich brachte, im allgemeinen nur Mitglieder der bevorzugten Gesellschaftsclassen.

Der König Ernst August von Hannover sagte einst, als man bei ihm die Genehmigung zum Bau der ersten Eisenbahn im Hannoverschen nachsuchte: ‚Ich will keine Eisenbahnen im Lande; ich will nicht, daß jeder Schuster und Schneider so rasch reisen kann wie ich.' Was der König hier drastisch ausgesprochen, entsprang dem richtigen Vorgefühl, daß nichts die sociale Welt so umgestalten würde als die Beseitigung jenes Prärogativs des Reisens.

[...] Die Eisenbahnen haben die Demokratisierung der Staaten mehr gefördert als alle Revolutionen der Neuzeit."

(Julius v. Hartmann, Lebenserinnerungen, Briefe und Aufsätze, Berlin 1882)

Eisenbahn als Vehikel gegen die Zensur

„Die Eisenbahn galt als eine Technik, die es in Zukunft unmöglich machen würde, Zensurverhältnisse aufrechtzuerhalten. Wenn alle Städte miteinander verbunden wären, wenn schneller und reger Reiseverkehr herrschte, schien es nicht mehr möglich, die Landesgrenzen gegen unerwünschte Gedanken abzusperren. Je nach politischem Standort war das ein Grund, die Einführung von Eisenbahnen zu begrüßen oder aber zu fürchten."
(R. P. Sieferle, Fortschrittsfeinde? München 1984)

PERSONENBAHNHOF SEELZE

Gebührenfrei

100-Jahrfeier

am 19. Oktober 1947

in der Turnhalle in Seelze

Beginn: 15 Uhr

Ende: gegen 18 Uhr

Einladung und Eintrittskarte zur Hundertjahrfeier des Bahnhofs 1947 in der Seelzer Turnhalle. Den Festvortrag hielt der Seelzer Chronist Heinrich Wittmeyer.

Mit Johann und Georg Egestorff fing es an

Georg Egestorff (1802-1868), Enkel eines Lohnder Fischers, Gründer der Lindener Maschinenfabrik und Eisengießerei (später Hanomag).

Unten: Maschinenfabrik von Georg Egestorff in Linden, 1856

Vor 150 Jahren, am 15. Oktober 1847, wurde die Eisenbahnstrecke Hannover - Minden feierlich eingeweiht, einer der wenigen Haltepunkte war Seelze. Die erste Dampflokomotive, die das heutige Seelzer Stadtgebiet von Letter bis Dedensen durchquerte, war noch ein englisches Fabrikat und sie fuhr auf Schienen aus englischer Produktion. Doch war dieser englische Dampfwagen schon Teil einer Kettenreaktion, die dazu führen sollte, daß die von Georg Egestorff gegründete Lindener Maschinenfabrik und Eisengießerei (die spätere Hanomag) in den nächsten 15 Jahren 200 Lokomotiven baute und bald einer der größten Produzenten für die europäischen Eisenbahnen wurde.

Egestorffs Vater, Sohn eines Kleinbauern und Leinefischers aus Lohnde, hatte vierzig Jahre zuvor das damalige Dorf Linden aus seinem Dornröschenschlaf geweckt, als er mit einem kleinen Kalkofen in den Steinbrüchen am Lindener Berg eine beispiellose Unternehmerkarriere begonnen hatte. Das war noch vor der Zeit der ersten englischen Eisenbahn gewesen.

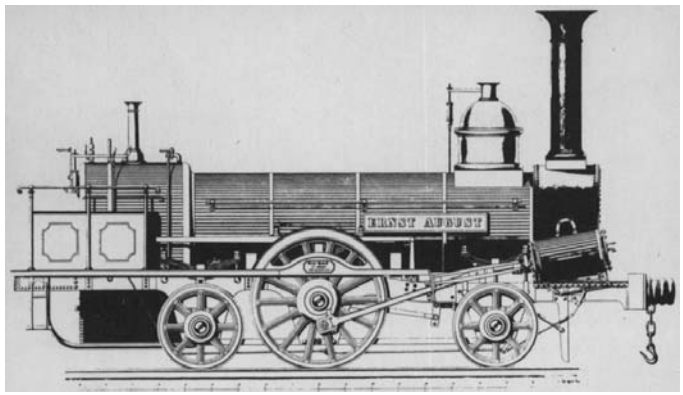
1825, als Stephenson die erste Eisenbahnlinie zwischen Stockton und Darlington in Betrieb nahm, war der Lohnder Bauernsohn, der kaum lesen und schreiben konnte, bereits

ein reicher Mann. „Kalkjohann“ nannten ihn die Leute. Ihm gehörten verschiedene Kalksteinbrüche und -brennereien, Ziegeleien, Kohlegruben im Deister, eine Zuckerfabrik; er war der zweitgrößte Grundbesitzer Lindens (nach dem Inhaber des dortigen Rittergutes) und hatte sich gerade von dem berühmten hannoverschen Baumeister Laves eine Villa auf dem Lindener Berg errichten lassen.

Als der Böttchergeselle Johann Egestorff 1803 die Lindener Kalkbrennerei pachtete, war „Industrie“ fast noch ein Fremdwort im Kurfürstentum Hannover. Nur dreißig Jahre später gründete sein Sohn Georg die spätere Hanomag, und als Georg 1868 starb, gab es allein in Linden schon rund 6.000 Fabrikarbeiter. Weitere 35 Jahre später hielt die Industrie mit Eugen de Haën und der Conti auch in Seelze im großen Stil ihren Einzug.

Dieses Entwicklungstempo vermag uns Heutige vielleicht nicht sonderlich zu beeindrucken, sind wir doch, etwa von der elektronischen Datenverarbeitung, noch ganz anderes gewohnt. Doch sollten wir bedenken, daß das Kurfürstentum Hannover zu Beginn des 19. Jahrhunderts, als Johann Egestorff als Pionier die Bühne betrat, praktisch ein reines Agrarland war, und zwar kein modernes mit gewinnorientierter Landwirtschaft, sondern ein quasi „mittelalterliches“ mit ländlichen Eigentums- und Produktionsverhältnissen, an denen die Jahrhunderte fast spurlos vorübergegangen waren. Nicht nur „Industrie“ war ein Fremdwort damals, sondern auch „Entwicklung“.

<u>Bevölkerungswachstum</u>
Hannover hatte 1796 ca. 17.000 Einwohner, 1845 waren es 40.000, die Dimension einer Großstadt war 1873 mit 100.000 erreicht, und 1905 lag die Einwohnerzahl bei 250.000. – Selbst wenn wir verschiedene Eingemeindungen in diesem Zeitraum berücksichtigen, bleibt diese Entwicklung doch atemberaubend; grob gerechnet: mehr als 1.000% Wachstum in 100 Jahren!
Ähnliches spielte sich im Seelzer Gebiet ab.
Die Bevölkerungsentwicklung Letters:
1848 - 250 / 1890 - 500 / 1905 - 920 / 1925 - 2.300.
Die Seelzer Zahlen:
1848 - 450 / 1890 - 580 / 1905 - 1.750 / 1925 - 3.300



Die erste von Georg Egestorff gebaute Lokomotive „Ernst August“ 1846. Aus diesen Anfängen stieg die später Hanomag genannte Fabrik zum größten deutschen Lokomotivbauer auf; bis 1931 hatten fast 11.000 Loks das Lindener Werk verlassen.

In den Dresdener Gasthöfen hatten 1828 nur 7.000 Menschen übernachtet. 1839, im Jahr der Fertigstellung der Eisenbahn nach Leipzig waren es 36.000! Außerdem wurden im selben Jahr rund 200.000 t Waren und Güter nach Dresden transportiert.

Friedr. List (1789-1846), der große Vordenker des deutschen Eisenbahnwesens, schrieb 1841: „Die wichtigste Seite eines allgemeinen Eisenbahnsystems ist für uns Deutsche nicht die finanzielle, nicht einmal die nationalökonomische, sondern die politische. Für keine andere Nation ist es von so unschätzbarem Wert als Mittel, den Nationalgeist zu wecken und zu nähren ...“

Aber was hat das alles mit der Eisenbahn zu tun? Das Phänomen Eisenbahn ist nur in großen Zusammenhängen wirklich zu verstehen. Die Eisenbahn war viel mehr als ein neues Verkehrsmittel. Sie war im 19. Jahrhundert der Motor und Schrittmacher der Industrialisierung, das Symbol einer umfassenden Modernisierung von Wirtschaft und Gesellschaft, einer wahrhaft (nicht nur im positiven Sinne!) umwälzenden „Befreiung“ des Individuums von überkommenen Zwängen und Sicherheiten. Nur so ist auch das damalige enorme Bevölkerungswachstum möglich geworden. Die Eisenbahn mit Dampfmaschinenantrieb ermöglichte erstmals Massentransporte und schuf damit die Voraussetzungen für Massenproduktion und Massenkonsum. Man könnte fast sagen, daß mit der Eisenbahn das Phänomen „Masse“ zu einem gesellschaftlichen und politischen Einflußfaktor wurde.

In den 1830er Jahren hatte ein Skeptiker noch süffisant gefragt, wozu, um alles in der Welt, diese Eisenbahn denn gut sein solle; schließlich gäbe es für einen Hannoveraner keinen vernünftigen Grund, nach Hamburg zu fahren, für den Leipziger keinen, nach Dresden zu reisen. Wenige Jahre später war er eines besseren belehrt: die Hannoveraner fuhren nach Hamburg, die Leipziger fuhren nach Dresden, und zwar massenhaft. Mit anderen Worten: Die Eisenbahn war ein massenhafter Erfolg. Und das war erst der Anfang. Noch ging alles sehr langsam. Auf langen Strecken kamen die Züge auf Durchschnittsgeschwindigkeiten von knapp 30 km/h. Das war zwar bedeutend schneller als eine Postkutsche, doch wären technisch durchaus höhere Geschwindigkeiten möglich gewesen. Probleme machte die deutsche Kleinstaa-terei: Ständig waren Staatsgrenzen zu überwinden, an jeder vollzogen sich hochwichtige Hoheitsakte. Da wurde gehalten, Pässe und Durchreisevisa wurden penibel kontrolliert, da wurde gezollt ... Bei der Überwindung der Kleinstaaterei und dem Zusammenwachsen deutscher Länder und Landschaften hat die Eisenbahn unschätzbare Dienste geleistet – einfach indem sie da war und benutzt wurde.

Als am 15. Oktober 1847 der erste Zug am Seelzer „Anhalt“ einfuhr, hatten viele der Schaulustigen das Gefühl, Zeugen von etwas Ungeheuerlichem zu sein – und sie hatten recht. Denn die Eisenbahn war in vielerlei Hinsicht tatsächlich etwas Ungeheuerliches. Sie veränderte nicht nur Wirtschaft und Gesellschaft, sondern auch Zeit und Raum (bzw. die Vorstellungen der Menschen davon) so nachhaltig, daß wir uns den Zustand vor der Eisenbahn heute nicht mehr vorstellen können, daß wir einfach nicht mehr nachvollziehen können, welche Bedeutung Raum und Zeit im Bewußtsein unserer vorindustriellen Vorfahren hatten.

Mit Johann Egestorff, der 1772 in Lohnde das Licht der Welt erblickte, fing es an; er bereitete im Raum Hannover den Weg für die Eisenbahn; sein Sohn wurde einer der erfolgreichsten Lokomotivbauer. Doch Egestorffs Heimatdorf Lohnde wartet auch heute noch auf eine eigene Bahnstation.

„Welche Veränderungen müssen jetzt eintreten in unserer Anschauungsweise und in unseren Vorstellungen! Sogar die Elementarbegriffe von Zeit und Raum sind schwankend geworden. Durch die Eisenbahnen wird der Raum getötet, und es bleibt uns nur noch die Zeit übrig.“
Heinrich Heine, 1843

Der 1847 errichtete erste Centralbahnhof Hannover, der 1876 durch das heutige Gebäude ersetzt wurde.

Die Eisenbahn kommt nach Seelze

Das Eisenbahnnetz in Preußen
1838 - 40 km
1841 - 310 km
1844 - 860 km
1847 - 2.180 km

In Preußen hatte der Eisenbahnbau 1838 mit der Strecke Berlin - Potsdam begonnen und rasche Fortschritte gemacht. Preußen war im Norden Deutschlands der mit Abstand größte und mächtigste Staat, seine Gebiete erstreckten sich nicht nur östlich des Königreichs Hannover, sondern auch westlich, im heutigen Nordrhein-Westfalen. „Rheinpreußen“ sollte per Eisenbahn an die Hauptstadt Berlin angebunden werden, und dazu mußte ausländisches (u.a. hannoversches) Territorium durchquert werden.

„Ich will keine Eisenbahnen im Lande! Ich will nicht, daß jeder Schuster und Schneider so rasch reisen kann wie ich.“
König Ernst August von Hannover

König Ernst August von Hannover (der auf dem Pferd vor dem hannoverschen Hauptbahnhof) war, obwohl er aus dem industriell und parlamentarisch weit fortgeschrittenen England stammte, ein Fortschrittsgegner, sowohl in politischer Hinsicht als auch in bezug auf das neue Verkehrsmittel Eisenbahn. Dem Druck Preußens und der rasanten Entwicklung des Eisenbahnwesens in deutschen Landen konnte er jedoch auf Dauer nicht widerstehen, und so kam es am 4. Dezember 1841 zur Unterzeichnung eines Staatsvertrages zwischen Preußen, Hannover, Kursachsen und Schaumburg-Lippe (das Herzogtum Braunschweig hatte dem Vorhaben schon früher zugestimmt) über den Bau einer Eisenbahn von Berlin bis Köln. Die Teilstrecke Hannover - Minden (mit den Haltepunkten Seelze und Wunstorf auf hannoverschem Gebiet) sollte Ende 1847 fertig werden.

Roheisenverbrauch der deutschen Eisenbahnen
1839-1841: 26.774 t
1842-1844: 49.575 t
1845-1847: 116.877 t

Die erste Teilstrecke dieses Projektes, die die Stadt Hannover direkt berührte, war die Eisenbahn Hannover - Lehrte, die am 22. Oktober 1843 eröffnet wurde, der Anschluß bis nach Braunschweig war im Mai 1844 fertiggestellt. Die Verbindung Hannover - Celle konnte am 15. Oktober 1845 in Betrieb gehen, im Juli 1846 folgt die Strecke nach Hildesheim (jeweils über den Kreuzungspunkt Lehrte).

Festliche Eröffnung der Eisenbahn zwischen Hannover und Braunschweig am 19. Mai 1844

Endlich war der Gedanke zur That geworden, und auch diejenigen, deren minder empfängliches Gemüth dem Eindruck wunderbarer Erzählung nicht zugänglich gewesen, sollten durch eigne Anschauung in staunender Bewunderung vor dem Riesensiege des Menschengeistes sich beugen, der den Raum, das weitgestreckte Ungeheuer, welches sich jahrtausendelang zwischen die Pläne der Menschheit und ihre Ausführung geworfen hat, in kräftiger Umarmung erdrückt und zu einem nachgiebigen Kinde zusammenschrumpfen macht.
[...] Der Zug fuhr um halb neun morgens vom Stationsgebäude ab, begleitet von den Klängen einer rauschenden Musik ..., vom Donner des Geschützes und von dem Jubel einer unzählbaren Volksmenge, rasch dahinrollend ... und die lenzbegabte blühende Ebene durcheilend wie der speculierende Gedanke auf Geistesflügeln seinem Ziel entgegen dringt ...
Nicht Rosse fördern den unabsehbaren Zug; es sind feuersprühende Dämonen, unempfindlich gegen Schmerz und Mühe, welche knirschend der Gewalt der Dämpfe gehorchen, der unwiderstehlichen, weltverändernden, allesbewegenden Gewalt, welche eine leise Bewegung in einem einzelnen Menschengehirn in den Kreis der Zeit gerufen hat.
In märchenhafter Schnelle [weniger als zwei Stunden] ist die alte Welfenstadt [Braunschweig] erreicht ... Der Geist, des Himmels reicher Sohn, verbindet die Herzen ... – Und nun zurück, denn nicht verschwendet werden darf das durch Himmelsgedanken und Erdarbeit mühsam erworbene Kleinod der Zeit, und die Stabilen müssen einsehn lernen, welchen Inhalt die nie ruhende Bewegung einem einzelnen Tage zu geben vermag. Zurück in sausender Schnelligkeit. ...
(Die Posaune, Hannoversche Morgenzeitung, 22. Mai 1844)

Technische Grundlagen
„Beim Rad-Schiene-System entstehen besonders geringe Reibungsverluste, so daß mit relativ geringem Energieaufwand große Menschen- und Gütermengen transportiert werden können.“

Hinzu tritt als neue, erstmals nicht ‚natürliche‘ Antriebskraft die Dampfmaschine.

„Spurgeführter Verkehr hat aber auch Nachteile. Er ist an feste Trassen gebunden. Schienenwege dürfen nur geringe Steigungen aufweisen (sonst drehen die Räder durch), und Kurvenradien dürfen nicht zu eng sein, was bei der Trassierung von Eisenbahnlinien beachtet werden mußte.“

(H. Küster, Geschichte der Landschaft ... , München 1995)

Westlich von Hannover wurde unterdessen vermessen und gebaut. Daneben mußten mit den betroffenen Grundstückseigentümern Verkaufsverhandlungen geführt werden. Der Seelzer Chronist Heinrich Wittmeyer (1874 - 1952) schreibt in seiner Seelzer Dorfchronik (unveröff. 1950), daß allein die Planung und Anlage der Bahngleise durch die Feldmark das Dorfleben stark verändert habe:

„Als zu Anfang des Jahres 1846 die neue Strecke abgesteckt wurde, stellten die 31 Bauern [in Seelze] fest, daß

sie alle nebst dem adeligen Gute, der Pfarre und der Küsterei Land abtreten mußten. [...] In den nun häufigen Zusammenkünften im Alten Kruge waren außer den Seelzer Bauern auch Vertreter von Letter, Harenberg, Almhorst und Lohnde zugegen. Die Vertreter der königlichen Eisenbahnverwaltung suchten sich auf gütlichem Wege mit den Grundbesitzern über die Entschädigung zu einigen. [...] Im Juni 1847 hatte man sich mit den meisten geeinigt, ein Jahr später mit den letzten sieben. Für die 17 Morgen Bauernland und die 15 Morgen Weide hatte Seelze mit den durch die Bahnanlage entstandenen Unannehmlichkeiten rund 7.200 Taler erhalten, wovon 2.383 Taler in die Gemeindekasse flossen."

Postpferde zu verkaufen!
Am 23. März 1847 wurden in Bückeburg 20 gesunde, im besten Zustand befindliche Postpferde nebst Geschirren sowie eine sechssitzige Cabrioletchaise meistbietend verkauft.
(Walter Siebert, 125 Jahre Eisenbahn Minden - Hannover, 1972)

Doch da der Große Anger südlich des Dorfes nun als Gemeindeweide nicht mehr zu gebrauchen war, schien dies der richtige Zeitpunkt zu sein, eine (ohnehin anstehende) umfassende Flurbereinigung („Gemeinheitsteilung und Verkoppelung") in die Wege zu leiten, die die Gemeindekasse schnell wieder schrumpfen ließ.

Wittmeyer schreibt, die Eisenbahn auf dem Großen Anger habe nicht nur dessen Gebrauch als Gemeindeweide fortan verhindert, sondern auch die gelegentliche Verwendung als „Übungsplatz für Kanoniere aus Hannover, welche schon seit vielen Jahren nach Seelze kamen, bei den Bauern in der sog. Reuterkammer schliefen, ihr Pferd im Reuterstalle unterbrachten und ihr Heu für die Pferde auf der Reuterwiese an der Leine ernteten. Nun kamen sie nicht mehr nach Seelze – zum großen Leidwesen der jungen Mädchen."

Für die zweite Hälfte des 19. Jahrhunderts stellt Thomas Nipperdey fest: „Der Eisenbahnbau hat nicht etwa den Straßenverkehr ausgeschaltet, sondern vielmehr über den Pferde-Nahtransport zu und von den Bahnhöfen gewaltig intensiviert."
(Dt. Geschichte 1866-1918, München 1993)

Nicht überall gingen Planung und Bau des neuartigen Verkehrsweges so friedlich ab wie offenbar im Raum Seelze. In der konservativen Landbevölkerung gab es mitunter erhebliche Widerstände gegen die Eisenbahn. Alle, die mit dem traditionellen Fuhrwesen ihr Geld verdienten, waren aus verständlichen Gründen gegen die neue Konkurrenz, aber auch Handwerker sahen ihren Lebensunterhalt durch die Einfuhr von Fertigwaren bedroht. Die hannoverschen Ämter Soltau, Winsen und Harburg widersetzten sich aus eben diesen Gründen den

Eisenbahnplänen, die ihre Gebiete betrafen. Daneben fürchteten Bauern, der Rauch der Lokomotiven werde das Getreide schädigen, Windmüller meinten, die Züge auf der Eisenbahn würden ihnen den Wind schmälern, und manche hielten das Ganze einfach für Teufelszeug.

Auch in Schaumburg-Lippe leisteten die Untertanen zum Teil hinhaltenden Widerstand. Das Abstecken der Bahntrasse wurde stellenweise tätlich behindert, Markierungspfosten wurden entfernt oder versetzt, Arbeiter wurden bedroht oder beschimpft. Die dortige Regierung sah sich daraufhin genötigt, solche Straftaten ausdrücklich mit bis zu 5 Talern Buße und Arreststrafen zu bedrohen. Aber selbst in kleinen Landstädten hielt man die Eisenbahn mancherorts lediglich für ein „notwendiges Übel", nicht aber für etwas Vorteilhaftes.

„Die Untertanen [in Schaumburg-Lippe] waren bis zum letzten Augenblick kritisch und ohne Begeisterung, schrieben doch am 13. September 1844 Bürgerschaft und Rat von Stadthagen: ‚Die Bürgerschaft von Stadthagen erkennt sehr wohl, daß die Anlage der Eisenbahn ein notwendiges Übel ist und die damit für die kleinen Städte verknüpften Nachteile [...] geduldig getragen werden müssen.'"
(Walter Siebert, 1972)

Romantiker als Eisenbahngegner

Unter den Romantikern hatte die Eisenbahn viele Gegner. Einer von ihnen war Friedrich Rückert (1788 - 1866):

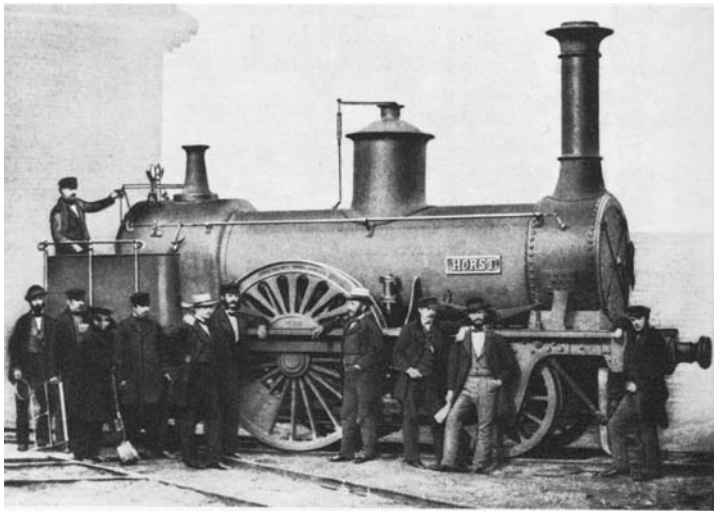
Ihr möchtet gern in allen Breiten
Die Welt mit Eisen überbrücken,
Um windschnell drüber hinzugleiten
Als wie ein Schiff auf Meeresrücken.

Ich aber möcht' in alle Weiten
Die Welt mit Rosenhecken schmücken,
Fußwandelnd langsam durchzuschreiten,
und überall nach Lust zu pflücken.

Und Joseph von Görres (1776 - 1848) lehnte sich an ein bekanntes Bibelwort an, als er 1832 schrieb:

"Und wäre ganz Deutschland mit Riegelbahnen von einem Ende bis zum anderen in allen Richtungen belegt; und flögen Dampfwagen zu Tausenden in ihm über Berg und Thal; würden alle seine Flüsse von den Dampfschiffen bis zum tiefsten Grund durchfurcht, arbeiteten die Hebel sich müde in allen Winkeln, und wendeten sich um und um an allen Straßen die Räder der Maschinen: was hülfe ihm das Alles, hätte es in dem klappernden Mechanismus seine Seele verloren!"

Doch wo auch immer Eisenbahnen gebaut wurden, da brachten sie viele Menschen in Arbeit und Lohn, was in diesem Ausmaß bis dahin noch nie vorgekommen war. Walter Siebert schreibt: „Der Bau der Eisenbahn gab vielen Leuten willkommene Beschäftigung und guten Verdienst. Die Erdarbeiten mußten [von Hand] verrichtet werden, Brücken und Häuser gebaut, Schwellen und Schienen gelegt und befestigt werden. [...] Die Arbeit an der Bahn war vor allem im Jahre 1847 willkommen, als eine Hungersnot das Land heimsuchte, da im Jahre zuvor hier, wie in ganz Europa, die Roggenernte fehlgeschlagen war."



Lokomotivbau bei Egestorff in Linden: die 200. Lokomotive mit Namen „Horst" im Mai 1862

15. Oktober 1847: der große Tag in Seelze

Am 15. Oktober 1847 war es soweit: die Eisenbahnstrecke Hannover - Minden wurde mit einer feierlichen Jungfernfahrt eingeweiht, gleichzeitig auch der erste hannoversche „Centralbahnhof". Nachdem dort die Fahrt begonnen hatte, war Seelze die erste und einzige Zwischenstation auf der Strecke bis Wunstorf (in Schaumburg-Lippe folgten mit Stadthagen, Bückeburg und Kirchhorsten ganze drei Stationen).

Obwohl wir nicht wissen, woher der Seelzer Chronist Heinrich Wittmeyer seine erstaunlich detaillierten Informationen über das epochale Ereignis bezog (man könnte fast meinen, er sei dabeigewesen, was aber schlechterdings unmöglich ist) wollen wir seine Schilderung des 15. Oktober am Seelzer „Anhalt" hier zitieren:

„ ... sehen wollte man dies ‚Teufelszeug' doch, als am 15. Oktober 1847 die Strecke Hannover - Minden eröffnet wurde. Wer sich in Seelze irgend freimachen konnte [der 15. Okt. war ein Mittwoch], ging früh genug nach dem ‚Anhalte', wie man damals den Bahnhof nannte, um den ersten Personenzug in Seelze von Hannover ankommen und nach Wunstorf abfahren zu sehen.

Eine Hochzeitsgesellschaft ließ sich nicht abhalten, trotz drohenden Regenwetters aus der Schmiedestraße [heutige Kolbestraße] nach dem Anhalte zu pilgern und die Reihe der neugierigen Zuschauer noch zu verlängern. Endlich kam der schon lange erwartete Zug von Hannover an - fauchend und rauchend - und hielt auch an der vorgesehenen Haltestelle. Die Wagen der 4. Klasse waren unbedeckt, die der 3. Klasse wohl überdeckt, aber ohne Fensterscheiben; nur die Wagen der 2. und 1. Klasse waren ganz geschlossen.

Die Seelzer konnten es gar nicht begreifen, daß soviele Hannoveraner es gewagt hatten, sich diesem Zuge anzuvertrauen, wo doch so leicht ein Wagen umkippen oder sich losreißen oder aus den Gleisen springen konnte! Das größte Interesse aber erregte die Lokomotive. Sie war reich geschmückt von vorn bis hinten. Zischend entströmte ihr an den Seiten weißer Dampf. Dicker schwarzer Rauch entquoll dem hohen Schornsteine. Die beiden Männer auf der Lokomotive waren stark beschäftigt, während des Aufenthaltes das vermeintliche Zugtier schnell noch [mit Kohle] zu füttern. Gern hätte man den Koloß in der Lokomotive einmal gesehen, der diese lange Reihe von Wagen ziehen und viermal so schnell als die Pferde laufen konnte.

Da fing es an zu regnen. Die Männer spannte ihre Schirme auf, um ihre Frauen vor dem Naßwerden zu schützen. Aber eine Frau schrie ihren Mann in großer Angst an: ‚Kerl, mak den Schirm tau, dat dat gläunige Dier nich flüchtig ward!' Sie fürchtete in allem Ernst, daß das vermeintliche Zugtier herausspringen und Unheil anrichten könnte. – Doch es geschah nichts dergleichen. Der Bahnhofsvorsteher gab das Zeichen zur Abfahrt: Ein Pfiff - und zischend und pustend, fauchend und rauchend setzte sich der Zug wieder in Bewegung und strebte, immer schneller werdend, der nächsten Station Wunstorf zu. Staunend sahen ihm die Seelzer nach, bis er, immer kleiner werdend, hinter Lohnde verschwand. Da kehrten sie wieder in ihr Dorf zurück und freuten sich schon darauf, recht viel Wunderbares von dem eben Erlebten erzählen zu können."

Das Wunder wird zur Normalität

Anfangs fuhren zwischen Hannover und Minden täglich drei Züge hin und zurück, davon einer als Güterzug mit Personenbeförderung. 1848 fuhren schon vier Züge je Richtung, 1855 waren es sieben, wovon aber nur drei in Seelze hielten: einer in Richtung Wunstorf und zwei in Richtung Hannover. Die Fahrt von Hannover bis Minden dauerte drei Stunden.

Im Fernverkehr fuhren durch Seelze auch Züge, die von Berlin bis Köln durchgingen. Für die 325 km von Hannover bis Köln benötigten sie laut Fahrplan knapp 11½ Stunden, was einer Durchschnittsgeschwindigkeit von rund 29 Kilometern pro Stunde entspricht. Mit heutigen Durchschnittsgeschwindigkeiten von 90 bis 100 km/h benötigt ein normaler D-Zug gut drei Stunden für diese Strecke.

Über die allmähliche Gewöhnung der Seelzer an die Eisenbahn südlich des Dorfes schreibt Heinrich Wittmeyer: „Die Anlage der Bahnhaltestelle ... reizte manchen Handwerker, besonders Schneider und Schuhmacher, sich in Seelze niederzulassen. Pfarre und Gut boten billiges Pachtland, und die nahe Großstadt gewährte Verdienstmöglichkeiten. ... man benutzte die Bahn bis Wunstorf, wenn man nach Blumenau zum Amte wollte, und als das Amt 1859 von Blumenau nach Linden verlegt wurde, fuhr man mehr nach Hannover. Arbeiter suchten und fanden Beschäftigung an der Bahn in Seelze und auch in Hannover. Die vielen [Seelzer] Schuhmacher fuhren am Sonntag früh mit ihrem blauen Beutel nach Hannover, um die fertige Ware abzuliefern und reparaturbedürftige abzuholen. Und als die Bahnverwaltung aus Sparsamkeitsgründen den Arbeiter-Frühzug sonntags ausfallen ließ, petitionierten die rund ein Dutzend Schneider und rund zwei Dutzend Schuhmacher so lange, bis der Frühzug wieder eingesetzt wurde.“ Zu ergänzen ist, daß nicht nur die in Seelzer ansässigen Handwerker von der Eisenbahn profitierten. So wanderten beispielsweise auch die zahlreichen Döteberger Schuhmacher mit ihren blauen Beuteln auf dem „Anhaltsweg“ zum Seelzer Bahnhof, um ihre Kundschaft in Hannover und Linden zu bedienen. – Wittmeyer fährt fort: „Um 1900 lockte der Bahnhof ... drei Fabriken nach Seelze, im Osten die Conti, im Süden [Hermannstal] die Asbest-Fabrik und im Westen die Chemische. [...] Auch spornte der Anhalt zum Häuserbau an der Straße nach dem Anhalte [seit 1920 ‚Bahnhofstraße‘] an“, die allmählich zur ersten Seelzer Geschäftsstraße wurde.

Arbeit an der Eisenbahn

Das Leben der kleinen Leute

Friedrich Meier war 34 Jahre alt und Hausknecht im Seelzer Pfarrhaus, als 1847 die erste Eisenbahn in Seelze hielt. Zwei Jahre später gab er diese Stellung auf, um in Hannover Rottenarbeiter an der Eisenbahn zu werden.
Morgens 3 Uhr ging er in Seelze zu Fuß los, Arbeitsbeginn in Hannover war um 5 Uhr, Feierabend um 7 Uhr abends.
Friedrich Meier und seine Frau Luise, eine geborene Kreimeier aus Döteberg, hatten am Kirchhof ein kleines Haus, zu dem etwas Garten- und Ackerland und Wiese gehörten. Sie hielten Schweine, Hühner und eine Kuh. An den Bahnhilfswärter Heinrich Klages mit Frau und Tochter vermieteten sie eine Stube und eine Kammer. Sie selbst hatten zwei Kinder.
Als Eisenbahnarbeiter erhielt Friedrich Meier anfangs 80 Pfennig Tagelohn, der in den nächsten zwanzig Jahren bis auf 1,20 Mark stieg. Da sich die Familie mit ihrer kleinen Landwirtschaft gemäß den damaligen Bedürfnissen praktisch selbst versorgen konnte und größere Schulden nicht abzutragen waren, konnten sich die Meiers glücklich schätzen, zu den „Wohlhabenden“ unter Seelzes kleinen Leuten zu gehören.

(E. Hengstmann-Deppe, Seelzer Höfegeschichten, 1982)

Anfang unseres Jahrhunderts fanden sich (wohlhabende) Seelzer Frauen in einem Frauenverein zusammen, um die Not in vielen Arbeiterfamilien mit ganz praktischen Unterstützungsmaßnahmen zu lindern. Im Protokollbuch des Vereins findet sich unter dem 3. 10. 1904 die Notiz: „Daß Frau Eisenbahnarbeiter Kielhorn als Wöchnerin mit Essen versorgt ist, wird allseitig gutgeheißen.” (Stadtarchiv Seelze)

Wohnung in Letter, Arbeit in Leinhausen

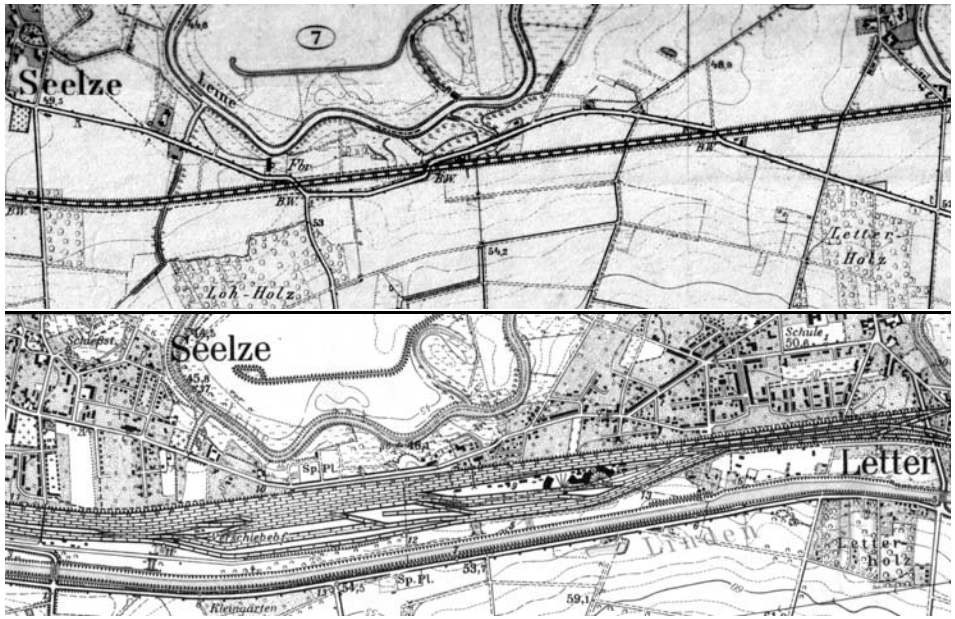
In einem nicht eindeutig zu identifizierenden Zeitungsartikel (vermutlich Volkswille Hannover) vom April 1928 (Stadtarchiv Seelze) lesen wir Folgendes:

„Als im Jahre 1878 die Hauptwerkstatt Leinhausen [der Eisenbahn] erbaut war, suchten und fanden in ihr - weil sie in der Nähe lag - die in Letter wohnenden Arbeiter und Handwerker Beschäftigung. Am Eisenbahndamm entlang war in 25 Minuten die Arbeitsstelle erreicht. Das Betreten des Bahngeländes war auch damals schon verboten, und die Eisenbahnverwaltung machte von diesem Verbot auch ihren Arbeitern gegenüber Gebrauch. Die in Leinhausen Beschäftigten mußten sich von der Stöckener Fähre über die Leine setzen lassen [die Klappenburgbrücke wurde erst 1936 gebaut], das war ein halbstündiger Umweg und bei schlechtem Wetter oder gar bei Hochwasser nicht möglich. Mit den Jahren wurde die Arbeiterzahl größer, und nach langem Hin und Her legte die Eisenbahnverwaltung für ihre Arbeiter einen Fußweg am Bahndamm an. [...] Inzwischen ist die Zahl der in Letter wohnenden Bediensteten von Leinhausen auf etwa 200 angewachsen [Letter hatte damals 3.800 Einwohner]. Den Weg geht die gesamte Einwohnerschaft von Letter, die zu 85 Proz. aus Eisenbahnern besteht. ...“

Bahnübergänge

Zu den Kartenbildern
Oben der Verlauf der Straße zwischen Letter und Seelze nach der Preußischen Landesaufnahme 1898; die ebenerdige zweigleisige Bahnstrecke wird mehrfach gekreuzt. Die Signatur ‚BW' bedeutet Bahnwärterhäuschen, also einen bewachten, beschrankten Bahnübergang.
Unten zum Vergleich die Situation nach dem Meßtischblatt 1961.

Das Besondere an der Eisenbahn, was für die Menschen vor 150 Jahren neben dem Dampfmaschinenantrieb am stärksten vom seit jeher Gewohnten abwich, war die Eisen-Bahn selbst, nämlich die eiserne Fahrbahn, die den Dampfwagen von allem anderen Überlandverkehr unterschied und absonderte. Die Gleise waren zunächst fast überall ebenerdig verlegt, und zur Vermeidung langer Umwege bei der bäuerlichen Landbestellung gab es praktisch an jedem Feldweg einen Bahnübergang, die größeren waren mit Bahnwärterhäuschen und Schranken gesichert. Allein in den Gemarkungen Letter und Seelze konnte man die zweigleisige Eisenbahn (nach dem Kartenbild von 1898 zu schließen) an 13 Stellen überqueren. Daß es dennoch zu unliebsamen Wartezeiten kam, läßt sich aus einer Eingabe der letterschen Bauern ersehen, die sich bei der Eisenbahn darüber beschwerten, daß sie gelegentlich bis zu 20 Minuten warten müßten, bis die Schranke wieder geöffnet würde, weil ein Schrankenwärter mehrere Schranken nacheinander zu bedienen hätte.



In der Stadt Hannover ging man 1879 dazu über, die Gleise auf Dämme zu verlegen, die an vielen Stellen untertunnelt werden konnten. In Seelze und Letter wurde eine grundlegende Neuorganisation erst dreißig Jahre später im Zusammenhang mit dem Bau des Rangierbahnhofs durchgeführt. Doch führte sie hier zu einer drastischen Reduzierung der Querungsmöglichkeiten auf die wenigen, die auch heute noch vorhanden sind (Letter Klöcknerstraße, Seelze Almhorster Straße; für Fußgänger und Radfahrer außerdem Letter Lakefeld und Seelze Döteberger Straße, die sog. „Heimstättenbrücke").

Letters langjähriger Gemeindedirektor Hermann Röhrbein hatte die Baumaßnahmen 1906/09 noch selbst erlebt und schrieb 50 Jahre später:

„Die südlich der Bahn gelegenen Ländereien und Holzungen waren nur noch durch die Unterführungen [heute Klöcknerstraße] zu erreichen, die Bauern erhielten für den längeren Weg eine Entschädigung, und noch viele Jahre später wurde behauptet, daß um dieser Entschädigung willen [die nur einigen wenigen zugute kam!] die Forderung nach weiteren Bahnübergängen [seitens der Gemeinde] nicht mehr oder nicht energisch genug vertreten wurde, so daß die Zweiteilung des Ortes ... damit besiegelt war. Sicher hätte auch die Wasserstraßenverwaltung über den später angelegten Mittellandkanal [Zweigkanal nach Linden 1916] eine [weitere] Brücke gebaut, wenn schon eine Eisenbahnbrücke oder -unterführung vorhanden gewesen wäre, und der Straßenzug Stöckener Weg, Dorfstraße [beides heute Stöckener Straße], Koppelweg hätte eine Ergänzung und Entlastung unseres einzigen schmalen und dürftige Verbindungsweges werden können – aber soweit sah man damals noch nicht."

Bahn-Unterführung Klöcknerstraße
In dem auf Seite 21 bereits zitierten Zeitungsartikel von 1928 heißt es zur Situation in Letter: „Bei dem Umbau der Eisenbahn [1906 - 09] wurde in Letter die Straße nach Ahlem etwa 200 Meter vor dem alten [Bahn-]Übergang unter der Bahn hindurchgeführt [heute Klöcknerstraße], und so wurde durch den Wegfall des Übergangs eine Sackstraße geschaffen [heute Leineblick]. Um den in dieser Straße Wohnenden, und vor allem der an der Eisenbahn gelegenen Gastwirtschaft [Zwingmann, heute Spielplatz Uferstraße/Leineblick] den Wegfall der Straße und damit des Verkehrs nicht so fühlbar zu machen, legte die Eisenbahnverwaltung auch nördlich der Bahn einen Fußweg an, der unter der Flutbrücke hindurchführt ..." – woran sich bis heute nichts geändert hat.

Der Bahnwärter

Ein Auszug aus der Erzählung „Bahnwärter Thiel“ von Gerhart Hauptmann (1887)

„Der Posten, den der Wärter nun schon zehn volle Jahre ununterbrochen innehatte, war aber in seiner Abgelegenheit dazu angetan, seine mystischen Neigungen zu fördern. Nach allen vier Windrichtungen mindestens durch einen dreiviertelstündigen Weg von jeder menschlichen Wohnung entfernt, lag die Bude inmitten des Forstes dicht neben einem Bahnübergang, dessen Barrieren der Wärter zu bedienen hatte.
Im Sommer vergingen Tage, im Winter Wochen, ohne daß ein menschlicher Fuß, außer denen des Wärters und seines Kollegen, die Strecke passierte. Das Wetter und der Wechsel der Jahreszeiten brachten in ihrer periodischen Wiederkehr fast die einzige Abwechslung in diese Einöde. ...
Einige Zerstreuung vermittelte dem Wärter ein Brunnen dicht hinter seinem Häuschen. Von Zeit zu Zeit nahmen in der Nähe beschäftigte Bahn- oder Telegraphenarbeiter einen Trunk daraus, wobei natürlich ein kurzes Gespräch mit unterlief. Auch der Förster kam zuweilen, um seinen Durst zu löschen. ...

Ablösung
Obgleich Thiel den Weg in seine Waldeinsamkeit mit möglichster Eile zurücklegte, kam er doch erst fünfzehn Minuten nach der ordnungsgemäßen Zeit an den Ort seiner Bestimmung. Der Hilfswärter, ein infolge des bei seinem Dienst unumgänglichen schnellen Temperaturwechsels schwindsüchtig gewordener Mensch, der mit

„Bahnwärters Weihnachtsfest“ nach einem Stich von P. Püttner

ihm im Dienst abwechselte, stand schon fertig zum Aufbruch auf der kleinen, sandigen Plattform des Häuschens, dessen große Nummer schwarz auf weiß weithin durch die Stämme leuchtete.
Die beiden Männer reichten sich die Hände, machten sich einige kurze Mitteilungen und trennten sich. Der eine verschwand im Innern der Bude, der andere ging quer über die Strecke, die Fortsetzung jener Straße benutzend, welche Thiel gekommen war. Man hörte sein krampfhaftes Husten erst näher, dann ferner durch die Stämme, und mit ihm verstummte der einzige menschliche Laut in dieser Einöde. ...

Ein Zug
Nachdem er schließlich in die Gerätschaften, Schaufel, Spaten, Schraubstock und so weiter, einige Ordnung gebracht hatte, begab er sich ans Putzen seiner Laterne, die er zugleich mit frischem Petroleum versorgte. Als dies geschehen war, meldete die Glocke mit drei schrillen Schlägen, die sich wiederholten, daß ein Zug in der Richtung von Breslau her aus der nächstliegenden Station abgelassen sei. Ohne die mindeste Hast zu zeigen, blieb Thiel noch eine gute Weile im Innern der Bude, trat endlich, Fahne und Patronentasche in der Hand, langsam ins Freie und bewegte sich trägen und schlürfenden Ganges über den schmalen Sandpfad, dem etwa zwanzig Schritt entfernten Bahnübergang zu. Seine Barrieren schloß und öffnete Thiel vor und nach jedem Zuge gewissenhaft, obgleich der Weg nur selten von jemand passiert wurde.
Er hatte seine Arbeit beendet und lehnte jetzt wartend an der schwarz-weißen Sperrstange. ... Endlich trat er einen Schritt vor. Ein dunkler Punkt am Horizonte, da wo die Geleise sich trafen, vergrößerte sich. Von Sekunde zu Sekunde wachsend, schien er doch auf einer Stelle zu stehen. Plötzlich bekam er Bewegung und näherte sich. Durch die Geleise ging ein Vibrieren und Summen, ein rhythmisches Geklirr, ein dumpfes Getöse, das lauter und lauter werdend, zuletzt den Hufschlägen eines heranbrausenden Reitergeschwaders nicht unähnlich war.

Ein Keuchen und Brausen schwoll stoßweise fernher durch die Luft. Dann plötzlich zerriß die Stille. Ein rasendes Tosen und Toben erfüllte den Raum, die Geleise bogen sich, die Erde zitterte – ein starker Luftdruck – eine Wolke von Staub, Dampf und Qualm, und das schwarze, schnaubende Ungetüm war vorüber. So wie sie anwuchsen, starben nach und nach die Geräusche. Der Dunst verzog sich. Zum Punkte eingeschrumpft, schwand der Zug in der Ferne, und das alte heil'ge Schweigen schlug über dem Waldwinkel zusammen.“

Letter bekommt einen Haltepunkt

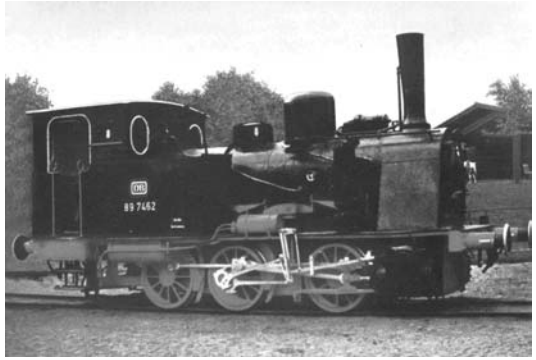
Ernst Bock, Lehrer in Letter, Heimatforscher und -dichter, Verfasser einer Dorfchronik, hinterließ nebenstehenden Bericht über die Geschichte des Eisenbahnhaltepunktes Letter.

„Wer vor 1915 von Hannover nach Letter wollte, fuhr bis Leinhausen und ging zu Fuß weiter. Wer aber aus Richtung Wunstorf kam, stieg in Seelze aus und mußte dann wandern. Das konnte natürlich nicht so weitergehen. [Schließlich hatte Letter 1910 schon rund 1.200 Einwohner.] Gemeindevorsteher Wegener hatte schon 1910 um eine ‚Haltestelle Letter' nachgesucht, desgleichen auch der Haus- und Grundbesitzerverein.

In meinem Elternhause, Hotel zur Post in Hannover, war seinerzeit ein Stammtisch von Technischen Eisenbahnsekretären. Einer derselben sagte mir eines Abends: ‚Wenn Sie in Letter einen Haltepunkt haben wollen, ist jetzt Gelegenheit dazu. Besuchen Sie als Unparteiischer aber umgehend unseren Direktionspräsidenten Dr. Wesener.'

Und das tat ich sofort. Er kriegte Pläne und allerlei Eingaben von Geschäftsleuten her und hörte meinen Vortrag an. Dann sahgte er mir, ... da ich unparteiisch sei, wolle er die Sache noch mal ins Auge fassen. Eigentlich hätte er keine Lust mehr dazu, weil ihm Geschäftsleute alles zuwider gemacht hätten (nannte auch einige Namen). Aus Letter wollte jemand den Haltepunkt vor seine Hausecke haben usw.

Der Haltepunkt Letter ca. 1915; Blick von der Fußgängerbrücke über die Gleise



Dampflok für den Güterverkehr, ab 1883 bei der Hanomag in Linden gebaut.

Meine Gedanken leuchteten ihm ein, und ich mußte meine Bitte sofort schriftlich einreichen, damit die Sache noch mit in den Etat käme.

Infolgedessen kam es am 11.6.1914 zwischen der Königlichen Eisenbahndirektion Hannover und der Gemeinde Letter zu einem Vertrage, nach welchem das notwendige Gelände für die Errichtung des Haltepunktes von der Gemeinde Letter kostenfrei abgetreten wurde.[...] Der Haltepunkt wurde sofort errichtet und am 1.5.1915 in Betrieb genommen. [...] Der erste Zug, welcher, von Hannover kommend, in Letter halten sollte, fuhr schlank durch, weil der Zugführer es vergessen hatte!"

Alte Holzbrücke am Haltepunkt Letter (1963)

Skandalträchtiger privater Eisenbahnbau

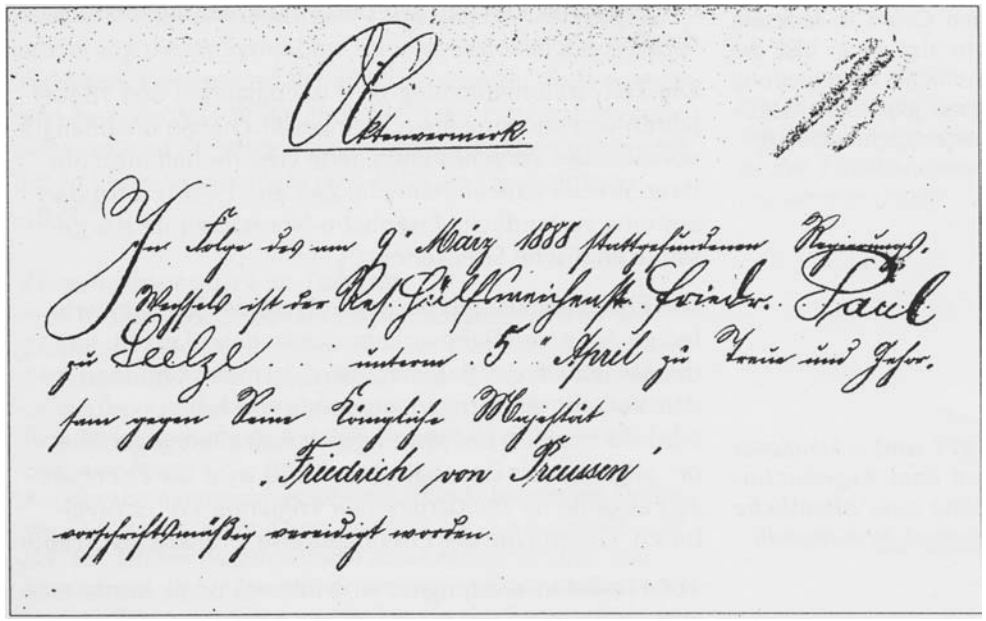
Henry B. Strousberg (1823-1884), der preußische „Eisenbahnkönig“

Vor einer „Special-Commission zur Untersuchung des Eisenbahnconzessionswesens“ gab Rudolf von Bennigsen später unumwunden zu, „daß bereits vor Baubeginn [der HAE] über 1 Million Taler vom Gesamtkapital für ‚Abfindungen‘ abgezweigt worden waren. Daß entgegen den ursprünglichen Plänen die Trasse der HAE unter Mehrkosten von 1 Million Talern über das von Bennigsen-Gut gelegt wurde, womit es einen der überaus begehrten Gleisanschlüsse erhielt, blieb von der Kommission ... seltsamerweise unberücksichtigt.“ (Geschichtswerkstatt Hannover, 1991)

Die erste deutsche Staatseisenbahn wurde 1838 im Herzogtum Braunschweig in Betrieb genommen und verband Braunschweig mit Wolfenbüttel. Die Eisenbahnen im Hannoverschen wurden ebenfalls durchweg in staatlicher Regie gebaut. Eine Ausnahme bildete die 1869 in Angriff genommene, 1872 fertiggestellte Hannover-Altenbekener Eisenbahn (HAE), also die Strecke über Ronnenberg - Weetzen nach Hameln. Und prompt entwickelte sich „in Hannover ein unrühmliches Kapitel deutscher Eisenbahngeschichte, in dem korrupte Staatsbeamte und Politiker den Interessen mächtiger Konzernchefs dienlich waren.” (Geschichtswerkstatt Hannover, Eisen, Dampf und Samt, Hannover 1991)

Im Königreich Hannover war auch die Strecke nach Hameln - Altenbeken als Staatsbahn geplant gewesen, doch seit dem verlorenen ‚Deutschen Krieg‘ von 1866 gab es das Königreich nicht mehr; Hannover war preußische Provinz geworden. Und in Preußen konnten derartige Großprojekte von staatlich konzessionierten Privatunternehmern gebaut werden. Der damals reichste und mächtigste preußische Eisenbahnunternehmer war Bethel Henry Strousberg, welcher 1868 die Lindener Maschinen- und Lokomotivenfabrik von Georg Egestorff für 750.000 Taler gekauft hatte. Er war die „graue Eminenz“ hinter einem Baukonsortium unter Federführung des Politikers Rudolf von Bennigsen, das die Konzession für den Eisenbahnbau nach Altenbeken erhielt. Um es kurz zu machen: Es kam von Anbeginn zur Zweckentfremdung von Geldern, Bestechung, Verschwendung, unnötigen Verzögerungen ...

Zusammenfassend beschreibt der Historiker Thomas Nipperdey die Situation im deutschen Eisenbahnbau folgendermaßen: „Es gab einen Staatssektor, der zunächst gleichmäßig mit dem Privatsektor wuchs: 1871 umfaßte er etwa 10.000 km gegenüber 11.000 km Privatbahn. Aber mit der [Wirtschafts-]Krise von 1873 kam die endgültige Wendung zum Staatsbahnsystem: Die öffentliche Erregung über den ‚Gründungsschwindel‘ gerade im privaten Bahnbau, das Interesse an regionaler Integration und am Verkehrsanschluß auch industrieferner Gebiete, an der Vereinheitlichung von 63 Eisenbahnverwaltungen und 1.300 verschiedenen Tarifen, die Kritik an den Formalitäten und Zeitverlusten, die mit dieser Vielfalt verbunden waren, und an überhöhten Tarifen, die schlechte Finanzlage vieler Bahngesellschaften, politische und finanzpolitische Motive Bismarcks, sodann die Tatsache, daß der Staat nicht defizitäre Linien, sondern nur das ganze Netz sinnvoll erwerben konnte – das führte zur Übernahme der Bahnen durch die Einzelstaaten. 1880 besaßen sie schon 26.414 km, 5.884 km waren noch privat, 1890 war das Verhältnis 38.203 zu 3.292.“ (Deutsche Geschichte 1866-1918, Bd. 1, München 1993)



Aktenvermerk

In Folge des am 9. März 1888 stattgefundenen Regierungs-Wechsels ist der Res.Hülfsweichenst. Friedr. Paul zu Seelze unterm 5. April zu Treue und Gehorsam gegen Seine Königliche Majestät „Friedrich von Preußen“ vorschriftsmäßig vereidigt worden.

Aktenvermerk

In Folge des am 9. März 1888 stattgefundenen Regierungs-Wechsels ist der Res.Hülfsweichenst. Friedr. Paul zu Seelze unterm 5. April zu Treue und Gehorsam gegen Seine Königliche Majestät „Friedrich von Preußen“ vorschriftsmäßig vereidigt worden.

Die Eisenbahn und die Uhrzeit

Die erste hannoversche Bahnordnung von 1847 schrieb u.a. vor, daß auf jedem Bahnhof eine öffentlich sichtbare Uhr vorhanden sein müsse, an den Anhaltestellen (wie in Seelze) wenigstens eine Uhr im Dienstzimmer des Stationsvorstehers. Wolfgang Schivelbusch beschreibt, wie mit dem Siegeszug der Eisenbahn – zunächst in England, etwas später auch in Deutschland – den Landschaften ihre lokale Zeit genommen wurde.

„Solange sie voneinander isoliert waren, hatten sie [die Landschaften] ihre individuelle Zeit. ... Diese buntscheckige Zeit [daß also die Uhren in jeder Region, wenn nicht in jedem Ort ein wenig anders gingen] störte nicht, solange der Verkehr zwischen den Orten so langsam vor sich ging, daß die zeitliche Verschiebung darin gleichsam versickerte.“ (Schivelbusch)

„Die zeitliche Verkürzung der Strecken durch die Eisenbahn konfrontiert nicht nur die Orte miteinander [indem sie die Zwischenräume bzw. Distanzen tendenziell „vernichtet“], sondern ebenso ihre verschiedenen Lokalzeiten. Unter diesen Umständen ist ein überregionaler Fahrplan unmöglich. ... Ein geregelter Verkehr erfordert eine Vereinheitlichung der Zeit ...

Die Zeitvereinheitlichung wird in England in den 1840er Jahren von den einzelnen Bahngesellschaften unabhängig voneinander vorgenommen. Jede Gesellschaft führt auf ihrer Strecke eine einheitliche Zeit ein. [Später wird daraus eine verbindliche Eisenbahn-Normalzeit für das gesamte englische Streckennetz.]

1877 wird in Hannover auf dem Aegidientorplatz eine öffentliche Normaluhr aufgestellt.

Die Eisenbahnzeit gilt bis gegen Ende des Jahrhunderts lediglich für den Bahnverkehr. Sie ist Fahrplanzeit. Je dichter jedoch das Bahnnetz wird, je mehr Regionen in den Verkehr einbezogen werden, umso hoffnungsloser wird die Position der jeweiligen Lokalzeiten gegenüber der allgemeinen Eisenbahnzeit. 1880 wird die Eisenbahnzeit allgemeine Standardzeit für England.” (W. Schivel-busch, Geschichte der Eisenbahnreise, Frankfurt/M. 1989)

1884 findet in Washington eine internationale Konferenz statt, in der die Zeitzonen der Erde mit entsprechenden Standardzeiten definiert werden, 1893 wird diese Zonenzeit in Deutschland (hier MEZ - Mitteleuropäische Zeit) offiziell und verbindlich eingeführt. Eine einheitliche Eisenbahnzeit hatte es vorher schon gegeben.

Das Eisenbahnunglück

„Der Achsenbruch einer Kutsche im 18. Jahrhundert unterbricht lediglich eine ohnehin langsame und starken Erschütterungen ausgesetzte Reise auf der Landstraße, der Achsenbruch einer Lokomotive auf der Eisenbahnstrecke Paris - Versaillles führt 1842 zur ersten Europa erschütternden Eisenbahnkatastrophe.“ Aufgrund der bis dahin unbekannten Geschwindigkeit und Wucht der gewaltigen bewegten Masse eines ganzen Zuges hatten Eisenbahnunfälle für die Zeitgenossen eine völlig neuartige Qualität, und dies galt auch für Mediziner und das Versicherungswesen: „Bei zahlreichen Unfallopfern, die keine bzw. nur geringfügige Verletzungen erlitten haben, treten nach einiger Zeit Symptome psychischer und physischer Zerrüttung auf, die oft zu vollkommener Arbeitsunfähigkeit, in manchen Fällen zum Tode führen. Die Diagnostizierung dieser Symptome bereitet der Medizin Schwierigkeiten. Gegenstand der Medizin werden diese neuartigen Symptome, seit die Haftpflicht der Eisenbahngesellschaften den Reisenden gegenüber gesetzlich festgestellt ist. In England geschieht dies 1864, in Deutschland 1871.“

(Zitate aus: W. Schivelbusch, Geschichte der Eisenbahnreise, Frankfurt/M. 1989)

Eisenbahnunglück in Lohnde

„Am 6. Sept. 1923, nachts 3.55 Uhr, ereignete sich an der Blockstelle Lohnde ein folgenschweres Eisenbahnunglück mit 18 Toten und 17 Verletzten. Der D-Zug 10 Berlin - Köln hatte an der Blockstelle keine Durchfahrt. Vom Bahnhof Seelze erhielt inzwischen der D-Zug 138 Dresden - Bentheim freie Fahrt und raste heran.

Auf der abschüssigen Strecke nach Lohnde konnte der Dresdener D-Zug nicht mehr halten und fuhr auf den Berliner D-Zug auf. Die letzten Wagen wurden zusammengeschoben und stürzten um. In der Morgendämmerung mußte man die Verletzten und Toten mit Äxten und Beilen aus den Trümmern befreien. Die Seelzer Ärzte leisteten die erste ärztliche Versorgung. Sie wurden um 5.15 Uhr von einem Ärztewagen mit fünf Medizinern aus Hannover unterstützt.“

(Ortsgeschichte Lohnde, Seelze 1992)

Überblick

Vorgeschichte und Entwicklung des deutschen Eisenbahnwesens bis zum Ende der Weimarer Republik

- 16. Jahrhundert: Im Bergbau werden Förderwagen auf Holz schienen geführt.
- 1767: In England werden die ersten gußeisernen Schienen hergestellt.
- 1769: James Watt entwickelt seine erste Dampfmaschine.
- 1803: Die erste Dampflokomotive für Schienenbetrieb wird gebaut.
- 1814: George Stephensons Lokomotive geht in England in Serienbau.
- 1825: Stephensons erste Eisenbahnlinie zwischen Stockton und Darlington nimmt den Betrieb auf.
- 1830: Eröffnung der Strecke Liverpool - Manchester (Stephenson)
- 1835: Eröffnung der ersten deutschen Eisenbahn zwischen Nürnberg und Fürth (6 km) am 7. Dezember.
- 1837: Erste Teilstrecke der Eisenbahn von Leipzig nach Dresden ist fertig.
- 1838: Fertig werden die erste preußische Eisenbahn Berlin - Potsdam, die erste deutsche Staatseisenbahn im Herzogtum Braunschweig (Braunschweig - Wolfenbüttel) und die erste westdeutsche Eisenbahn Düsseldorf - Erkrath. Im Bau befinden sich die Strecken Magdeburg - Halle - Leipzig, Köln - Aachen, Frankfurt - Wiesbaden, Mannheim - Heidelberg, München - Augsburg. Bau der ersten brauchbaren deutschen Lokomotive. Preußen erläßt ein Eisenbahngesetz.
- 1839: Zwischen Leipzig und Dresden wird der erste (über 500 m lange) Eisenbahntunnel fertiggestellt.
- 1840: Die Gesamtstrecke der deutschen Eisenbahnen umfaßt knapp 500 km.
- 1842: Baubeginn der Strecke Braunschweig - Peine - Lehrte
- 1843: Eröffnung der Eisenbahn von Lehrte nach Hannover am 22. Oktober.
- 1844: Eröffnung der Gesamtstrecke Braunschweig - Hannover am 19. Mai.
- 1845: Inbetriebnahme der Bahnlinie Lehrte - Burgdorf - Celle am 15. Oktober.
- 1846: Inbetriebnahme der Bahnlinie Lehrte - Hildesheim am 11. Juli. Georg Egestorff läßt in Linden seine erste Lokomotive

bauen, die den Namen “Ernst August” erhält. Die preußischen Eisenbahnen werden in einem Verband zusammengefaßt.
- 1847: Eröffnung der Bahnlinie Hannover - Wunstorf - Minden am 15. Oktober, gleichzeitig Eröffnung des “Centralbahnhofs” Hannover. Im selben Jahr beginnt der Streckenbau Celle - Harburg und am 12. Dezember wird die Strecke (Hannover -) Wunstorf - Bremen eröffnet.
- 1862: Bei Georg Egestorff in Linden wird die 200. Dampflokomotive gebaut.
- 1865: Das gesamte deutsche Streckennetz hat eine Länge von 14.700 km. (1915 waren es 62.000 km, heute sind es noch rund 40.000 km, wobei auch Grenzänderungen eine Rolle spielen.)
- 1870: Auf den deutschen Eisenbahnen rollen 550.000 Mann und 160.000 Pferde zur französischen Grenze (deutsch-französischer Krieg).
- 1871: Mit der Reichsgründung erhalten die deutschen Eisen bahnen ein einheitliches Betriebsreglement. Erste europäische Fahrplankonferenz.
- 1872: Die durchgehende Druckluftbremse (1868 von George Westinghouse erfunden) wird erstmals bei Schnell- und Eilzügen eingesetzt.
- 1873: Als Aufsichtsbehörde wird ein Reichseisenbahnamt ins Leben gerufen.
- 1875: Erlaß einer reichseinheitlichen Signalordnung.
- 1879: Der aus Lenthe gebürtige Werner v. Siemens baut eine Lokomotive mit Elektroantrieb.
- 1892: Im Fernverkehr werden D-Züge mit Speisewagen eingesetzt („D“ für Durchgang innerhalb des Zuges, um den Speisewagen während der Fahrt zu erreichen).
- 1896: Harmonisierung der preußischen und hessischen Eisenbahnen.
- 1906-09: Bau des Rangierbahnhofs Seelze und der hannoverschen Güterumgehungsbahn über Linden.
- 1919: Die durchgehenden Luftdruckbremse wird erstmals bei Güterzügen eingesetzt.
- 1920: Alle deutschen Staatseisenbahnen, bis dahin in Länderhand, werden in Reichshand zusammengefaßt (1924 Gründung der Reichsbahngesellschaft als Trägerunternehmen, 1937 Verstaatlichung).
- 1928: Die vierte Wagenklasse wird abgeschafft (1956 dann auch die dritte).
- 1931: Die Hanomag stellt die Lokomotivproduktion ein; seit 1846 sind in Linden fast 11.000 Dampfloks gebaut worden.

Der Rangierbahnhof Seelze / Letter

Waren 1880 auf der zweigleisigen Strecke Lehrte - Hannover - Wunstorf in beiden Richtungen zusammen noch 68 Züge täglich gefahren, so waren es 1906 schon 237: ein Anstieg um 250%, an dem sowohl Personen- als auch Güterzüge ihren Anteil hatten.

Die Vorgeschichte

Mit dem Eisenbahnbau in den 1840er Jahren hatte eine rasante Industrialisierung eingesetzt, die zunächst hauptsächlich Linden und Hannover erfaßte. Da das neue Verkehrsmittel nicht nur der Personen-, sondern auch der Güterbeförderung diente, traten schon bald Kapazitätsprobleme auf.

Schon 1872 hatte es erste Pläne für eine Güterumgehungsbahn im Norden Hannovers mit Anschluß an den damaligen Rangierbahnhof Hainholz gegeben, die jedoch nicht realisiert wurden. 1888 wurden Pläne für eine südliche Linienführung erörtert, die das Industriedorf Linden nach Westen an die Hauptstrecken nach Westfalen und Bremen anbinden und so die hannoverschen Bahnhöfe entlasten sollte. Wenige Jahre später sollte dann doch eine nördliche Güterumgehung von Lehrte bis Wunstorf gebaut werden; doch auch dieser Plan scheiterte, nicht zuletzt am Widerstand des Militärs, dessen Truppenübungsplatz Vahrenheide von der Bahn durchschnitten worden wäre.

Der Westberg des Rangierbahnhofs Seelze

Der Problemdruck wuchs mit jedem Jahr, und so blieb es schließlich bei der südlichen Umgehungsstrecke Lehrte - Linden - Seelze - Wunstorf. Gleichzeitig mit dem Bau dieser Güterbahn sollte ein neuer Rangierbahnhof entstehen, vorgesehener Standort war Wunstorf. Aber die betroffenen Bauern wollten das für das Projekt benötigte Land nicht freiwillig verkaufen, und so wich die Eisenbahnverwaltung auf ein Gelände östlich des Seelzer Anhaltes aus, zumal das Land hier billiger zu haben war.

Die Königlich Preußische Staatsbahn erwarb in den Gemarkungen Seelze, Letter und Harenberg nach und nach 120 Morgen (ca. 31,5 Hektar) zum Preis von 360.000 Mark. Später kamen noch Erweiterungen auf Lohnder Gebiet hinzu.

Bau und Betrieb

Obwohl sie das Dorf Letter künftig am stärksten prägen und verändern sollte, erhielt die Anlage den Namen Rangierbahnhof Seelze. Die Gleisanlagen sind 5,5 km lang und bis zu 350 m breit, und der Bahnhof war von vornherein so angelegt, daß Züge der Ost-West-Richtung und der West-Ost-Richtung in zwei getrennten Bereichen abgefertigt wurden. 19 Gleise im Ost-West-System, 23 im West-Ost-System und insgesamt elf Weichenstellwerke waren auf einen Durchlauf von maximal 6.000 Güterwagen täglich eingerichtet.

Arbeiter und dienstverpflichtete Frauen auf dem Seelzer Rangierbahnhof 1917

Hermann Röhrbein schrieb 1959: „Die Gemeinde Letter war an der Verlegung dieser [Lange-Feld-]Straße durch den Ort interessiert und versuchte, durch Verhandlungen auch die anderen Gemeinden hierfür zu gewinnen, mit Erfolg. Das Interesse an dieser Straßenführung ging soweit, daß zwei Bauern die erforderliche Straßenfläche billig zur Verfügung stellten und die Realgemeinde noch einen Zuschuß von 2.000 M[ark] zahlte.“

Im Zuge der Baumaßnahmen von 1906 bis 1909 entstanden auch die Unterführung Klöcknerstraße in Letter, die Brücke Almhorster Straße in Seelze und - für Fußgänger - die „Heimstättenbrücke“ am Ende der Döteberger Straße, letztere ursprünglich für die Harenberger Kirchgänger. Außerdem wurde die Straße Letter - Ahlem, die vom alten Haltepunkt Letter in gerader Linie auf den Punkt zulief, wo heute die Klöcknerstraße in die Bundesstraße 441 einmündet, so verlegt, daß der westliche Abschnitt der Lange-Feld-Straße entstand. Dieselbe Straße (heute K 356) wurde nach Seelze zu durchgängig an die Nordseite der Bahngleise verlegt; zuvor hatte sie die Bahn an drei Stellen gekreuzt.

Dies sind nur die gravierendsten baulichen Veränderungen. Die ganze Gegend war auf Jahre hinaus eine einzige Großbaustelle, und da seinerzeit noch fast ausschließlich mit Muskelkraft gearbeitet wurde, waren Hunderte von Arbeitern tätig. „Ein Heer von Fremdarbeitern, Italiener, Kroaten und Polen, überschwemmte den Ort und machte das sonst so geruhsame Leben unruhig und unsicher. Aber für die Gastwirtschaften, Lebensmittelgeschäfte, Bäcker und Schlachter war dies eine goldene Zeit.“ (Röhrbein 1959)

Am 1. April 1909 wurde der Rangierbahnhof offiziell eröffnet, einen Monat später konnte auch die neue Güterzugstrecke Hannover - Wunstorf in Betrieb gehen.

Rangierbahnhof Seelze, Stellwerk „Sof“

Funktion und Arbeitsweise des Rangierbahnhofs

Rangierbahnhöfe sind ausschließlich für die Güterbeförderung zuständig. Sie werden benötigt, weil Güter, anders als reisende Personen, nicht selbständig „umsteigen“ können. Züge aus einem großen Einzugsgebiet werden im Rangierbahnhof Seelze in Empfang genommen, wagen- oder gruppenweise aufgelöst und zu neuen Zügen für bestimmte Zielbahnhöfe zusammengestellt.

Zunächst muß ein eingelaufener Zug für die Trennung vorbereitet werden (Kupplungen lösen usw.), dann wird er von einer Rangierlok den sog. Ablaufberg hinaufgeschoben. Nach einem vorher festgelegten Ablaufzettel werden nun an der Kuppe des „Berges“ einzelne Wagen oder ganze Gruppen abgelöst und rollen per Schwerkraft den Ablaufberg hinunter auf die neuen Richtungsgleise zu. Vom Stellwerk aus werden die Weichen so gestellt, daß die Wagen in die richtigen Richtungsgleise laufen, wo sie schließlich abgebremst und zu neuen Wagengruppen zusammengekuppelt werden.

Früher wurde für diese Arbeiten sehr viel Personal benötigt, und die Unfallziffern waren hoch. Heinrich Wittmeyer schreibt in der Seelzer Chronik (1950): „Schnell folgen nun ... in einem Zeitabstand von etwa 16 Sek. die einzelnen Wagen und Wagengruppen und laufen alle in die für sie bestimmten Richtungsgleise. In dem lebhaften Treiben der dahinstürmenden Wagen eilen die Rangierbediensteten bei Wind und Wetter von Stelle zu Stelle, wo die Wagen aufgefangen werden sollen. Gellend kreischt das Eisen der Räder auf den gelegten Hemmschuhen. Schnee und Nebel sind die ärgsten Feinde des Rangierens. Besonders bei Nebel ist das Legen des Hemmschuhes ein gefahrvoller Dienst, bei dem [...] Heino Ahlswe seine beiden Arme verlor.“ – Auch heute noch leben Rangierer gefährlich, zumal die meiste Arbeit bei Dunkelheit anfällt.

Rangierer leben gefährlich.

Ein Bahnhof, verschiedene Dienststellen

Verwaltungsgebäude des Bahnhofs war das „Haus mit der Uhr“ mitten auf dem Gelände, während das wesentlich größere heutige Verwaltungsgebäude an der Lange-Feld-Straße ursprünglich ein Übernachtungsgebäude für Zugbegleitpersonal war (daher in Letter und Seelze bis heute als „Übernachtung“ bekannt): 76 Schlafräume, sanitäre Anlagen, Kochgelegenheiten für Selbstversorger, eine Betriebsküche. Ein einziger Güterzug wurde anfangs von sechs bis acht Mann begleitet; beim Rangierbahnhof Seelze selbst waren bis zu 180 Zugbegleiter beheimatet. „Die technische Entwicklung und organisatorische Änderungen im Güterzugdienst haben es ermöglicht, heute Güterzüge nur noch in bestimmten Fällen durch besonderes Zugpersonal begleiten zu lassen. In der Regel werden Güterzüge ... nur noch mit dem Triebfahrzeugführer allein gefahren.“ (Festschrift 75 Jahre Betriebswerk und Rangierbahnhof Seelze, 1984) 1979 wurde die „Übernachtung“ daher zum Verwaltungsgebäude umgebaut.

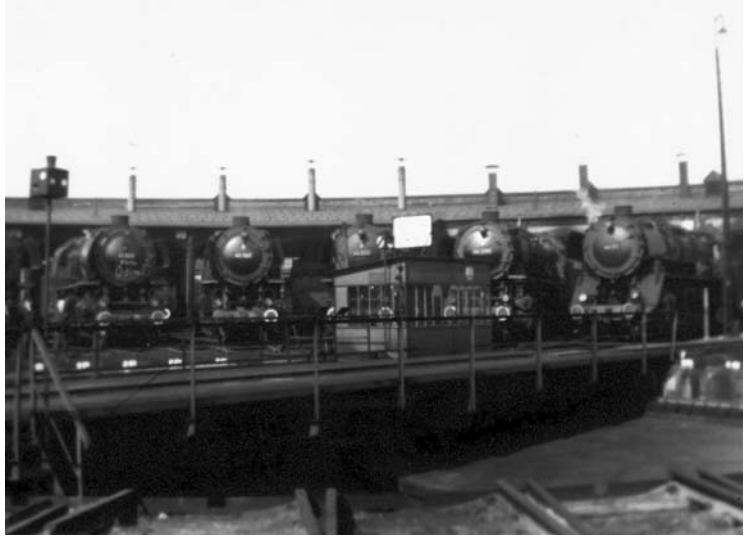
Das „Haus mit der Uhr“, das ursprüngliche Verwaltungsgebäude des Rangierbahnhofs nach einer Ansichtskarte 1919

Eine eigene Dienststelle auf dem Gelände des Rangierbahnhofs bildete das Bahnbetriebswerk. Seine Aufgabe war es, die Dampflokomotiven zu warten und instand zu halten, sie mit Wasser und Kohle zu versorgen sowie beanstandete Güterwagen zu reparieren. Zum Betriebswerk gehörten daher Lokschuppen, Drehscheiben, Wasserturm (ab 1922) und Werkstätten. Für den Rangierbetrieb wurden damals schon Dieselloks eingesetzt. Ab 1963 wurden die Dampflokomotiven durch Elektroloks ersetzt, im September 1963 wurde die neue E-Lok-Halle eingeweiht. Die Unterhaltung der verbliebenen Dampfloks wurde 1965 nach Hainholz verlagert, und bis 1967 wurden auch die alten Lokschuppen abgerissen. Nachdem in Seelze im Mai 1976 zum letztenmal planmäßig eine Damplokomotive gefahren war, mußte 1978 auch der nicht mehr benötigte Wasserturm Platz für neue Entwicklungen machen.

Lokomotiven des Betriebswerkes Seelze
1930 waren in Seelze 44 Lokomotiven beheimatet, 1944 waren es 64 (davon 10 sog. Kriegsloks und eine Beutelok aus Frankreich), 1947 stieg der Bestand auf 74 Lokomotiven an, sank bis 1958 aber auf 59.

Die dritte Dienststelle auf dem Gelände des Rangierbahnhofs war die Bahnmeisterei. Sie hatte ihre eigenen Gebäude und war umfassend zuständig für alle Hoch- und Tiefbauten, Brücken und Liegenschaften in ihrem Zuständigkeitsbereich. Dieser umfaßte anfangs alle Bahnanlagen (mit Ausnahme der Personenverkehrsgleise) zwischen der Leineflutbrücke im letterschen Lakefeld und dem Gleis-

Der alte Lokschuppen mit Drehscheibe

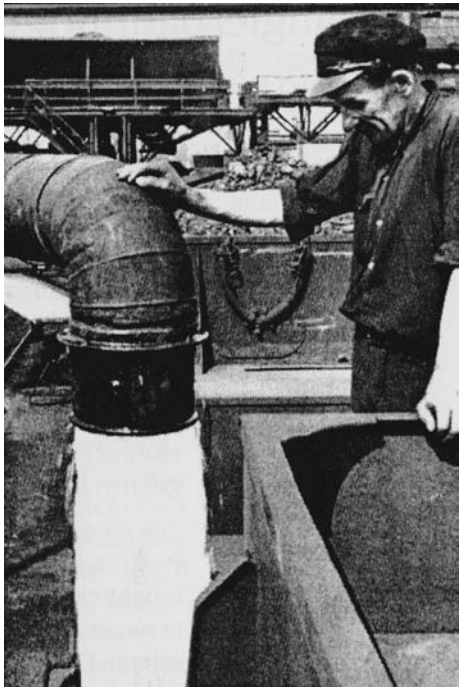


Allein auf dem Rangierbahnhof waren schon 1909 etwa 90 km Gleisanlagen und 400 Weichen zu pflegen und instand zu halten. (1984 waren 135 km Gleise und 510 Weichen vorhanden.) Bis 1959 hatte sich die Bahnmeisterei auch um sämtliche Signal- und Fernmeldeeinrichtungen in ihrem Bezirk zu kümmern.

anschluß der chemischen Fabrik de Haën in Seelze. (In den 1950er und -70er Jahren wurde der Bezirk vergrößert und reichte dann von der Leineflutbrücke Herrenhausen bis zur Gemarkungsgrenze Luthe.) Die Bahnmeisterei Seelze, die einst bis zu 250 Mitarbeiter hatte, schrumpfte im Laufe der Zeit aufgrund technischer und organisatorischer Änderungen, und im Jahr 1979 wurde sie schließlich der Groß-Bahnmeisterei Hannover angegliedert.

Sämliche Dienststellen auf dem Rangierbahnhof Seelze beschäftigten im Jahr 1988 insgesamt über 1.200 Menschen.

Rechts: Der alte Wasserturm für die Versorgung der Dampflokomotiven, 1922 erbaut, 1978 abgerissen, 12 Meter hoch, Fassungsvermögen 300 Kubikmeter
Unten: Alter Kran vor dem Stellwerk „Swf“



Arbeiten auf dem Rangierbahnhof vor fünfzig Jahren

Oben links: Fahrdienstleiter mit der „Flüstertüte“

Oben rechts: 3 Kubikmeter Wasser pro Minute für durstige Dampflokomotiven

Links: Lampenwärter mit Petroleumleuchten

Der Rangierbahnhof verändert Seelze / Letter

Jahrelang glich der Raum Letter/Seelze Anfang unseres Jahrhunderts einer Großbaustelle, mit der Ruhe in den einst verschlafenen Bauerndörfern war es endgültig vorbei (in Seelze eigentlich schon seit der Ansiedlung von chemischer Fabrik und Conti 1902/03). „Viel weitreichender und einschneidender als diese äußeren Maßnahmen waren jedoch die soziologischen und gesellschaftspolitischen Wirkungen“, schreibt Hermann Röhrbein, „und als am 1. April 1909 zum ersten Male Hunderte von Bogenlampen, Signal- und Positionslichtern den Bahnhof in ein feenhaftes Licht tauchten, betrachteten viele Einwohner staunend diese ungewohnte Herrlichkeit und ahnten wohl schon deutlich, daß ... ein neuer Zeitabschnitt begonnen hatte.“

Die Gemeinden Letter und Seelze und die Königlich Preußische Eisenbahn standen nun auf Jahre hinaus vor erheblichen Problemen. Auf einen Schlag waren Hunderte neuer Arbeitsplätze entstanden, und die nach hier versetzten Eisenbahner hatten natürlich den Wunsch, mit ihren Familien in der Nähe des Rangierbahnhofs zu wohnen. Die damalige Situation in Letter beschreibt Hermann Röhrbein folgendermaßen: Der Ort hatte etwa 1.000 Einwohner, verteilt auf rund 100 Wohnhäuser mit 250 „meist einfachen, manchmal sogar primitiven“ Wohnungen [gemessen am ohnehin bescheidenen Standard von 1959]. Ein Viertel der Einwohner lebte noch von der Landwirtschaft, die übrigen Erwerbstätigen arbeiteten zum größten Teil entweder schon bei der Eisenbahn (Leinhausen, Hainholz oder als Streckenarbeiter) oder in umliegenden Industriebetrieben (de Haën und Conti in Seelze, Excelsior und Asphalt in Limmer und Ahlem, Hanomag in Linden ...).

Doch der Charakter des Ortes war nach wie vor dörflich-ländlich und wurde „dadurch unterstrichen, daß auch diese Arbeiter noch fast alle nebenberuflich Landwirtschaft betrieben, sie hielten Ziegen, Hühner und Schweine und bauten Korn und Kartoffeln an.“

Neu-Letter entsteht
In den fünf Jahren von 1909 bis 1914 wurden in Letter 60 neue Häuser, meist Mehrfamilienhäuser gebaut, die Zahl der Wohnungen verdoppelte sich damit auf rund 500. In der Nähe des Rangierbahnhofs, der ja ein ganzes Stück westlich des alten Dorfes liegt, „entstand ein ganz neuer Ortsteil, den man ‚Neu-Letter‘ nannte“, die lettersche Wohnbevölkerung wuchs in wenigen Jahren auf 1.800 an, bis 1925 auf 2.300.

Ende der 1940er Jahre schildert Chronist Heinrich Wittmeyer die damalige Entwicklung aus Seelzer Sicht: „... rund 1.000 Familien sollten nach und nach in Seelze untergebracht werden. 600 Häuser wollte die Bahnverwaltung dafür auf einem Gelände von 24 Morgen bauen, welches zwischen Bahn und Hannoverscher Straße lag und von dem Vollmeier Bremer erworben war. Doch stellten Gemeindeverwaltung und Kirche in Seelze [letztere auch für Letter zuständig] so hohe Siedlungsforderungen an die Bahnverwaltung, daß sie den Bau der 600 Häuser aufgab.“

Sowohl Seelze als auch Letter standen bei derart umfangreichem Wohnungsbau vor immensen Folgekosten, als Beispiel seien die schulische und kirchliche Versorgung, Straßenbau und -unterhaltung genannt. Die Geschichte der Schulbauten jener Zeit spricht in dieser Hinsicht eine deutliche Sprache: mit schnell aufeinanderfolgenden Anbauten, Aufstockungen und Neubauten versuchte man, mit dem explodierenden Bedarf Schritt zu halten. Daher die von Wittmeyer genannten „Siedlungsforderungen“, die im übrigen auch Letter erhob: „für jedes von der Königlichen Eisenbahnverwaltung erbaute Wohnhaus 300 Mark als Vorauszahlung zu den Gemeindelasten“, wie Hermann Röhrbein schreibt.

In Seelze unterstützte die Bahn – da sie die geforderten Zahlungen nicht leisten wollte – schließlich den Wohnungsbau der Heimstätten-Baugenossenschaft (Döteberger und Heimstättenstraße, diese Mehrfamilienhäuser mit Hinterhäusern sind inzwischen abgerissen) und „nach dem 1. Weltkriege den Wohnungsbau für die Eisenbahner in Letter“, wie Wittmeyer schreibt. Eine wichtige Rolle spielte hier auch die von Eisenbahnern gegründete Spar- und Baugenossenschaft Letter, die vor allem zwischen 1926 und 1933 eine rege Bautätigkeit entfaltete.

So wurden Letter und Seelze zu Eisenbahnergemeinden, so wurde schließlich Seelze zur Eisenbahnerstadt.

600 neue Wohnhäuser?
Die Zahl von 600 Häusern ist zu bezweifeln, jedenfalls wären diese nicht auf 24 Morgen unterzubringen gewesen (pro Haus wären das nur 100 qm). – Aber am Grundproblem ändert das nichts.

Konkurrenz zwischen Letter und Seelze
Für den Seelzer Heinrich Wittmeyer stellte sich die weitere Entwicklung des Wohnungsbaus für Eisenbahnerfamilien so dar: „Der rührige Bürgermeister in Letter, Wüstehoff [hauptamtlicher Gemeindevorsteher ab 1918], nützte die Gelegenheit geschickt aus. Zwischen Seelze und Letter entstand ein Wettlauf im Wohnungsbau; Letter siegte. Es hatte 1947 schon etliche hundert Einwohner mehr als Seelze und beherbergte 445 Eisenbahner gegenüber nur 345 in Seelze.”

Die Seelzer Schlackenverwertung

Wer sich Seelze von Süden her nähert, über die kleine Kanalbrücke vom Döteberger Kirchbuschweg, sieht sich direkt hinter der Brücke mit einem bemerkenswerten Bauwerk auf dem Gelände des Rangierbahnhofs konfrontiert. Es steht auf Stelzen, reckt sich turmartig in die Höhe und erinnert entfernt an eine verwahrloste Kirche. „Theis KG“ lautet die unbefriedigende Auskunft eines verblaßten Schriftzuges auf dem Beton.

Es handelt sich bei diesem Turmbau um den oberirdischen Teil einer Schlackenaufbereitungsanlage, die unterirdisch durch mehrere Materialbunker ergänzt wird. 1921 wurde dieses Werk zur Schlackenverwertung im Bezirk der Reichsbahndirektion Hannover errichtet, ähnliche Anlagen der Firma Theis entsorgten die Schlacken der Bezirke Kassel, Erfurt, Frankfurt/M., Trier und Köln.

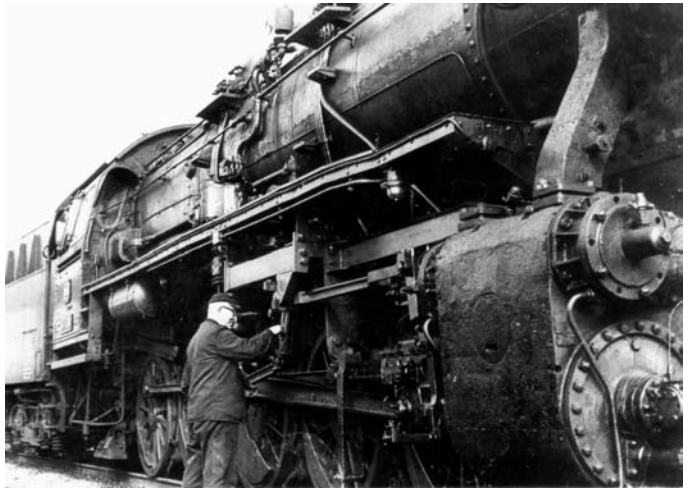
Die Theis Schlackenverwertung um 1950

Schlacken: das waren die Verbrennungsrückstände der mit Kohle beheizten Dampflokomotiven, die in großen Mengen anfielen und aus Lehrte, Braunschweig, Hildesheim und Bremen in Lorenwaggons nach Seelze transportiert wurden. Hier wurden täglich bis zu 170 t Schlacken von 25 Belegschaftsmitgliedern verarbeitet.

Die Feuerungsrückstände der Dampflokomotiven bestanden zu etwa 25% aus brennbarem Koks unterschiedlicher Körnung, und diesen Brennstoff galt es in erster Linie auszusondern. Das geschah zum größten Teil von Hand an Laufbändern. Der feinkörnige Koks, sogenannter Zinder, wurde preisgünstig an die Industrie verkauft (z.B. an

Ziegeleien oder Zementwerke), der grobkörnige diente als billiger Hausbrand. Die nach Aussonderung des Brennstoffs zurückbleibenden Reinschlacken wurden maschinell in mehrere Körnungsqualitäten sortiert, die teilweise zu Baustoffen weiterverarbeitet wurden. Als Anschauungsbeispiel für diese Verwendung dient das noch heute westlich der Aufbereitungsanlage, am Fuß der „Heimstättenbrücke“ stehende ehemalige Verwaltungsgebäude des Seelzer Werkes: es wurde aus Schlackensteinen errichtet. Reinschlacken fanden außerdem vornehmlich beim Wege- und Sportanlagenbau Verwendung, der feine Schlackensand im Winter auch als abstumpfendes Streumaterial.

Mitte März 1945, beim letzten großen Bombenangriff auf den Rangierbahnhof vor dem Kriegsende, wurde die Schlackenaufbereitungsanlage durch einen Volltreffer zerstört. Doch im Oktober 1947 wehte der Richtkranz über einem Neubau, jenem, der heute noch von früheren Zeiten kündet, als die Eisenbahn noch mit Dampflokomotiven fuhr. Seit gut deißig Jahren ist es damit vorbei, denn die Elektrifizierung hat ab Mitte der 1960er Jahre die Dampfloks und damit auch die Schlackenaufbereitung arbeitslos gemacht.



Wartung einer Dampflok auf dem Rangierbahnhof Seelze in den 1960er Jahren

Eisenbahnergeschichten

Quelle: Heinrich Tiefuhr, Letter-Chronik

Der rußige Qualm der Dampflokomotiven war in der Umgebung eines großen Rangierbahnhofes immer auch eine Belästigung, man denke nur an die Probleme beim Trocknen der Wäsche. Die Letteraner bekamen den meisten Dreck ab, weil der Wind in unserer Gegend häufig aus westlichen Richtungen bläst.

Wer bei der Eisenbahn sein Brot hatte, war naturgemäß nicht sonderlich empfindsam, wenn „feine Leute“ sich über die Belästigung durch qualmende und rußende Loks beschwerten. Davon erzählt die folgende Anekdote:
Da es seit der Inbetriebnahme des Rangierbahnhofes Seelze (1909) eine Güterumgehungsstrecke gab, kam es nur selten vor, daß Güterzüge durch den hannoverschen Hauptbahnhof fahren mußten. In diesen Fällen wurden dann Lokführer und Heizer belehrt, daß die Lok unter dem Dach der Bahnhofshalle nicht qualmen dürfe, damit Reisende nicht belästigt würden.

Lokführer Schrader aus Letter fuhr trotzdem mit qualmendem Schlot in den Bahnhof ein. Der Bahnsteigvorsteher mit der roten Mütze ließ den Zug halten und fuhr Schrader wütend an: „Merken Sie nicht, daß Sie qualmen, Mann!?“ Darauf entgegnete Schrader (zwangsläufig „von oben herab“) dem reichlich korpulenten Herrn: „Wenn du dek mit dienen Aarse up’n Schostein setten deist, denn is dat Qualmen tau enne.“ Sprachs und fuhr qualmend und rußend aus dem Bahnhof hinaus.

Ausfahrt eines Güterzuges aus dem Rangierbahnhof Seelze Richtung Westen nach einer Ansichtskarte 1926

Eisenbahner war nicht gleich Eisenbahner. Es gab da feine Standesunterschiede, auf deren Beachtung und Pflege viel Wert gelegt wurde, sogar beim Kegeln.

Bei Zwingmann (später Reime, Leineblick) gab es die erste Kegelbahn in Letter, damals noch „Bahn zum Holzkugelwerfen“ genannt. Die Eisenbahner entdeckten diesen neuen feucht-fröhlichen Zeitvertreib bei Schnaps und Bier bald für sich und fanden sich zu Kegelclubs zusammen. Es war die Zeit (bis Mitte der 1920er Jahre), als für den Güterzugbetrieb noch jede Menge Bremser und Öler gebraucht wurden, kurz Schaffner genannt. Die Schaffner hatten montags dienstfrei, kegelten daher an diesem Tag und nannten sich „Montagsklub“. Die kegelnden Wagenmeister wollten unter sich bleiben und nannten sich „Unter uns“. Auch die Lokomotivführer hatten ihren eigenen Kegelclub und tauften ihn „Eule“, wohl in Anspielung auf die berufsnotwendige Aufmerksamkeit, die sie auf Signale und Geleise zu richten hatten.

Die Lokführer hielten sich für was Besseres. (1912 beantragte die Berufsgruppe beim Reichstag, zur Uniform einen Degen tragen zu dürfen, was aber abgelehnt wurde.) Im

Zwingmanns Gasthaus (Leineblick/Uferstraße) nach einer Ansichtskarte 1920er Jahre

Dienst und auch beim Kegeln trugen sie weiße Kragen und Handschuhe und unterstrichen damit, daß sie nicht für die Dreckarbeit zuständig waren. Zu jener Zeit hatten normale Oberhemden keinen Kragen, dieser wurde bei Bedarf umgebunden oder angeknöpft. Die Kragen der Lokführer waren meist aus Pappe (es gab sie auch aus Gummi), die zugehörigen Krawatten waren fertig gebundene Patentschlipse. Wenn ein Pappkragen durchgeschwitzt war, wurde ein neuer umgelegt; Kragen in allen Größen hatte Zwingmann stets vorrätig.

Die Lokführer erhielten zusätzlich zu ihrem Gehalt ein Kilometergeld, wenn es keine Verspätungen oder gar Pannen gegeben hatte. Damit ein Zug planmäßig fahren konnte, mußten aber der Lokführer, der Heizer und die Bremser gut zusammenarbeiten. Klappte dies nicht oder machte jemand einen Fehler, so konnte es z.B. vorkommen, daß ein Zug an einer Steigung schlapp machte und stehenblieb. Dann warf der Lokführer den Schaffnern vor, sie hätten zu stark gebremst, diese wiederum gaben dem Lokführer die Schuld, weil er mit Kohle gegeizt hätte (auch hoher Kohleverbrauch kürzte das Kilometergeld des Lokführers). – Endlos wurde schließlich beim Kegeln bei Zwingmann über solche Streitfälle lamentiert, es war ein unerschöpfliches Thema.

Nicht nur bei den letterschen Eisenbahnern wurde gekegelt: Familienausflug des Seelzer Eisenbahnerkegelklubs nach Dedensen 1925

Literatur und Quellen

–*Bähr, Otto, Eine deutsche Stadt vor hundert Jahren, Berlin 1926, zit. nach: W. Pöls, Deutsche Sozialgeschichte 1815 - 1870, München 1988*

–*Bock, Ernst, Dorfchronik Letter, 1953/54, unveröff., Stadtarchiv Seelze*

–*Festschrift 75 Jahre Betriebswerk und Rangierbahnhof Seelze, Seelze 1984*

–*Geschichtswerkstatt Hannover, Eisen, Dampf und Samt, Hannover 1991*

–*Görres, Joseph v., zit. nach: W.Piereth, Das 19. Jahrhundert, München 1997*

–*Hartmann, Julius v., Lebenserinnerungen ..., Berlin 1882, zit. nach: W. Pöls, Deutsche Sozialgeschichte 1815 - 1870, München 1988*

–*Hauptmann, Gerhart, Bahnwärter Thiel, zit. nach W. v. Sternburg, Stimmen sind da ... Geschichte der Deutschen in Erzählungen, Hamburg, Zürich 1992*

–*Hengstmann-Deppe, Elfriede, Geschichte der Seelzer Hofstellen 1585-1980 (nach Hofgeschichten von H. Wittmeyer), Seelze 1982*

–*Küster, H., Geschichte der Landschaft in Mitteleuropa, München 1995, zit. nach: W. Piereth, Das 19. Jahrhundert, München 1997*

–*Landes, Eberhard u.a., Eisenbahnen in Hannover, Seelze 1991*

–*Lewald, Fanny, Meine Lebensgeschichte, Berlin 1861/62, zit. nach: W. Pöls, Deutsche Sozialgeschichte 1815 - 1870, München 1988*

–*Mlynek, Klaus, Röhrbein, Waldemar R., Hannoverchronik, Hannover 1991*

–*Nipperdey, Thomas, Deutsche Geschichte 1866-1918, Bd.1, München 1993*

–*Röhrbein, Hermann, Die Eisenbahn in Letter, Vortragsmanuskript 1959, Stadtarchiv Seelze*

–*Rückert, Friedrich, zit. nach: W. Piereth, Das 19. Jahrhundert, München 1997*

–*Schivelbusch, Wolfgang, Geschichte der Eisenbahnreise, Frankfurt/M. 1989*

–*Schneekloth, Heinrich, u.a., Ortsgeschichte Lohnde, Seelze 1992*

–*Siebert, Walter, 125 Jahre Eisenbahn Minden - Hannover, unveröff. Manuskript 1972, Stadtarchiv Seelze*

–*Sieferle, R. P., Fortschrittsfeinde? München 1984, zit. nach: W. Piereth, Das 19. Jahrhundert, München 1997*

–*Tiefuhr, Heinrich, Letter - Geschichte und Geschichten, Langenhagen 1989*

–*Wittmeyer, Heinrich, Kleine Chronik Seelze, unveröff. 1950, Stadtarchiv Seelze*

–*verschiedene Materialien aus der Sammlung von Hermann Beckedorf, Rangierbahnhof Seelze*

–*persönliche Mitteilung betr. Döteberger Schuhmacher von Albert Klages, Döteberg*