

150 Jahre

## Königlich Hannoversche Süd-Eisenbahn

1853 - 2003      Hannover - Alfeld

1854 - 2004      Alfeld - Göttingen

1853 - 1997      144 Jahre Bahnpost



Zusammenstellung durch den Alfelder Briefmarken Club e.V.

Verantwortlich für den Inhalt: Gerald Schumann, Rolf Goebel.

Die Dokumentation ist ein Auszug aus umfangreichem Datenmaterial.

Der Schwerpunkt beschränkt sich auf den Bereich des Altkreises Alfeld.

Zur Vermeidung schädlicher Lichteinflüsse der Originale sind viele Abbildungen als Kopien erstellt. Diese sind jedoch nicht immer farbgetreu wiedergegeben.

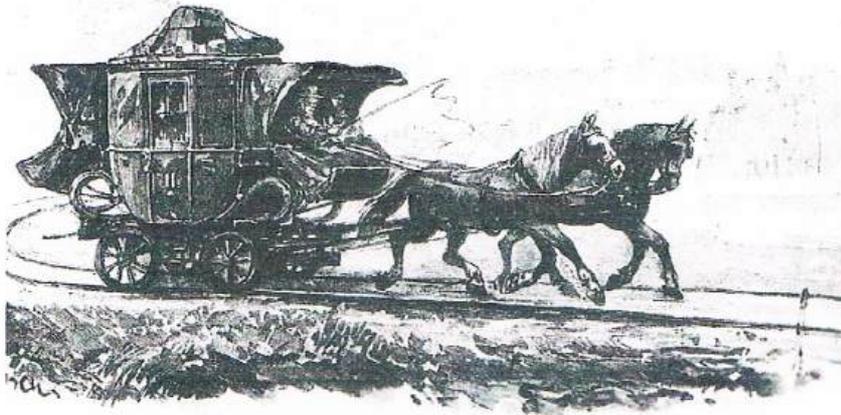
# 150 Jahre Königlich Hannoversche Süd-Eisenbahn

## Entwicklung und Bau der Süd-Eisenbahn 1851 - 1854

### Geschichte der Eisenbahn

Die Erfindung der Dampfmaschine war die Voraussetzung für das Beförderungsmittel Eisenbahn, das Anfang des 19. Jahrhunderts ein neues Zeitalter des Verkehrs einleitete. Mit neuen Trassen mit Schienen war ein schnellerer Verkehr möglich. So können folgende Daten der Eisenbahngeschichte festgehalten werden.

- 1.8.1832** Die als erste deutsche Eisenbahn bezeichnete 127 km lange Pferdeeisenbahn von Budweis nach Linz nahm ihren Betrieb auf. Damals gehörten Böhmen und Oberösterreich zum deutschen Bund.



Darstellung der Fahrt mit der Pferdeeisenbahn ab 1832 (26.)

- 1833** Friedrich List (1789-1864) skizziert ein Eisenbahn-Hauptsteckennetz für ganz Deutschland. Viele Fernverbindungen wurden später nach diesem Plan gebaut.



Friedrich List und seine Eisenbahn-Streckenkarte von 1833 (28.)



Sondermarke zum 200. Geburtstag von List

# 150 Jahre Königlich Hannoversche Süd-Eisenbahn

## An und auf der Eisenbahn

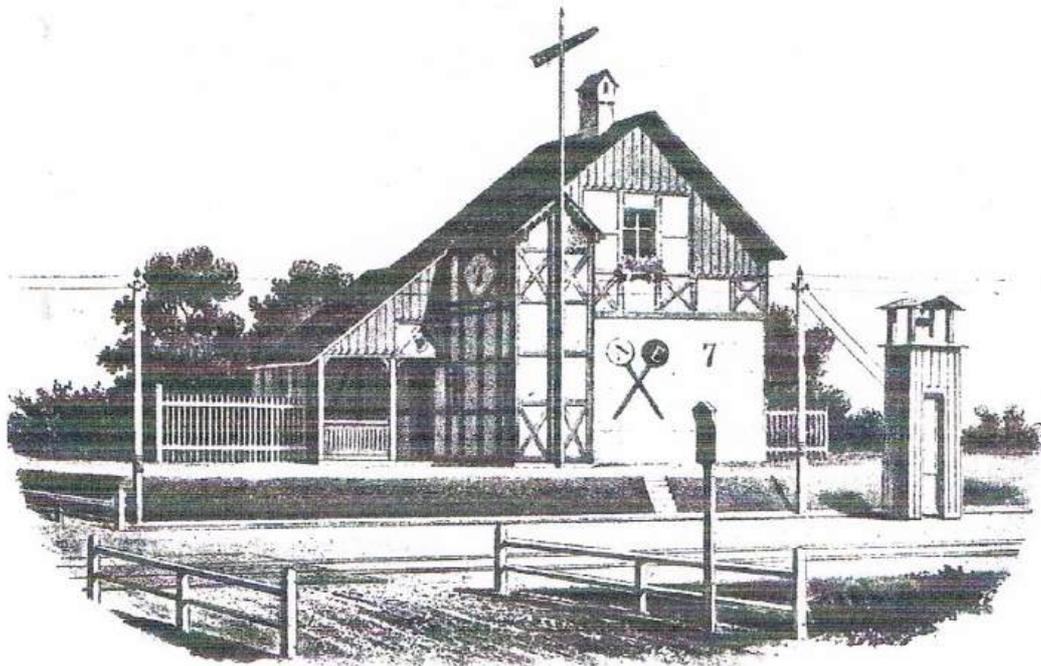
### Signalanlagen, Signale und Nachrichtenübertragungen

In den ersten Jahren war das Verkehrsaufkommen noch gering und die Geschwindigkeit nicht sehr viel größer als die der Postkutschen oder Lastfuhrwerke. So konnte der Lokomotivführer seinen Weg gut übersehen, und es bedurfte noch keiner besonderen Maßnahmen in Form von Signalen, um anzuzeigen, ob die Strecke frei und befahrbar war.

Bei dem noch anfänglich langsamen Bahnverkehr mussten in Gefahrenbereichen Bahnwärter mit einer roten Signalfahne vorausgehen - bald musste er reiten, da die Geschwindigkeit größer wurde -, um andere Verkehrsteilnehmer zu warnen. Gleiches galt für die Bahnübergänge.

Besonders an verkehrsreicheren Straßen und Wegen wurden Bahnwärterhäuser gebaut. Hierher erhielt der Bahnwärter anfänglich durch optische, später durch akustische Signale die Nachricht über den herannahenden Zug.

Die ersten optischen Signale waren an Holzmasten befestigte bewegliche Flügel. Damit wurden Nachrichten in Codeform - weil sie so kürzer und leichter zu signalisieren waren - durchgegeben. Bei Nebel oder Schnee war dieses jedoch eine schwierige oder sogar unmögliche Verständigung. Für die Lokführer wurden anfänglich an gut einzusehenden Stellen Masten mit einem Weidenkorb oder Ballon aufgestellt. Die Signale bedeuteten: Ballon oben = Freie Fahrt, Ballon in der Mitte = Langsamfahrt, Ballon unten = Halt.



Bahnwärterhaus mit Signalglocke an einem Straßenübergang, um 1860 (32.)

Der jeweilige Streckenwärter, der für den ihm zugewiesenen Streckenabschnitt verantwortlich war, musste natürlich davon unterrichtet sein, was in den benachbarten Abschnitten vor sich ging, welche Züge zu erwarten waren, ob Änderungen im festen Fahrplan eintraten oder ob die Durchfahrten fahrplanmäßig erfolgten. Ferner musste er über Leerfahrten von Lokomotiven Bescheid wissen und über Arbeiten, die an der Strecke ausgeführt wurden und eventuell den Verkehr behinderten.

Erst mit der Einführung der Telegraphie wurde die Sicherheit im Zugverkehr entscheidend verbessert.

# 150 Jahre Königlich Hannoversche Süd-Eisenbahn

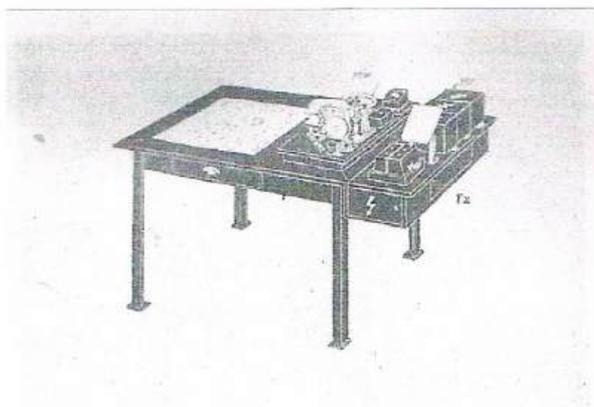
## An und auf der Eisenbahn

### Signalanlagen, Signale und Nachrichtenübertragungen

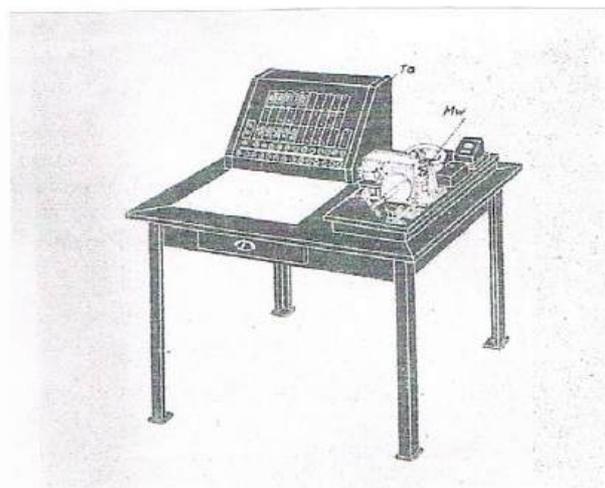
In die Anfangsjahre fällt auch die Erfindung und Entwicklung des Telegraphen. Bereits 1849 gab es den ersten Morseapparat bei der Hannoverschen Staatseisenbahn. In den 1860er Jahren wurden auch die Telegraphenbüros der Nord-Süd-Strecke mit Morseapparaten ausgerüstet. Der Telegraphenbeamte übermittelt einen Telegrammtext mit der Morsetaste. Die abgehende Telegraphenlinie ist über ein Galvanoskop und einen Blitzableiter geschaltet. Auf dem Tisch steht als Empfangsgerät ein Relief- oder Stiftschreiber. Die gesamte Anlage wird durch eine Batterie gespeist, die sich in einem Kasten unter dem Tisch befindet.



Telegraphenbüro von 1863  
auf einer EUROPA-Briefmarke



Tischzusatz für Morsewerke  
(verwendbar bis zu 3 Morseverbindungen) (35.)



Tischaufsatz für Morsewerke  
(verwendbar bis zu 10 Morseverbindungen) (36.)

Mit der Erfindung des Telefons durch Philipp Reis wurde die Nachrichtenübermittlung wesentlich verbessert.



OB-Befehlsfernsprecher (5teilig)



OB-Befehlsschrank (10teilig)



Basa-Mehrfachfernsprecher 5teilig (35.)

Auf den Bahnhöfen übernahm der Fahrdienstleiter diese Funktion. Die mit der Entwicklung des Eisenbahnwesens nach und nach eingeführten Apparate, Geräte und Behelfe wurden dann nicht planvoll und übersichtlich, sondern wo gerade Platz war, angeordnet. Die Diensträume mussten neu geordnet werden. Die Stellwerkeinrichtung wurde später ausgegliedert.

# 150 Jahre Königlich Hannoversche Süd-Eisenbahn

## An und auf der Eisenbahn

### Stellwerke, Blockstellen

Mit der Erstellung der ersten Bildstellwerke wurde der Zugverkehr auf der stark befahrenen Nord-Süd-Strecke immer sicherer.

Das erste Gleisbildstellwerk der Bauform Dr I in Norddeutschland wurde am 1.4.1951 in Edesheim in Betrieb genommen.

Das nächste folgte bald im Mai 1951 auf dem Bahnhof Poppenburg. Diese Anlagen wurden von der Signalbaufirma Siemens & Halske gebaut. Gleichzeitig wurden die alten Hebel-signale durch moderne Lichtsignale ersetzt.

In diesem Gebäude ist das neue Bildstellwerk des Bahnhofes Poppenburg untergebracht. (Foto: Dobrowski)



Das neue Drucktasten- (Dr-)Stellwerk auf dem Bahnhof Edesheim (29.)

# 150 Jahre Königlich Hannoversche Süd-Eisenbahn

## An und auf der Eisenbahn

### Dampflokomotiven

Eine bedeutende frühe Maschinenfabrik ist die von Georg Egestorff 1835 gegründete *Egestorff'sche Maschinenfabrik in Linden bei Hannover*.

Die erste Lokomotive "Ernst August" mit der Achsfolge 1A1 konnte am 15. Juni 1846 der Hannoverschen Staatsbahn übergeben werden.

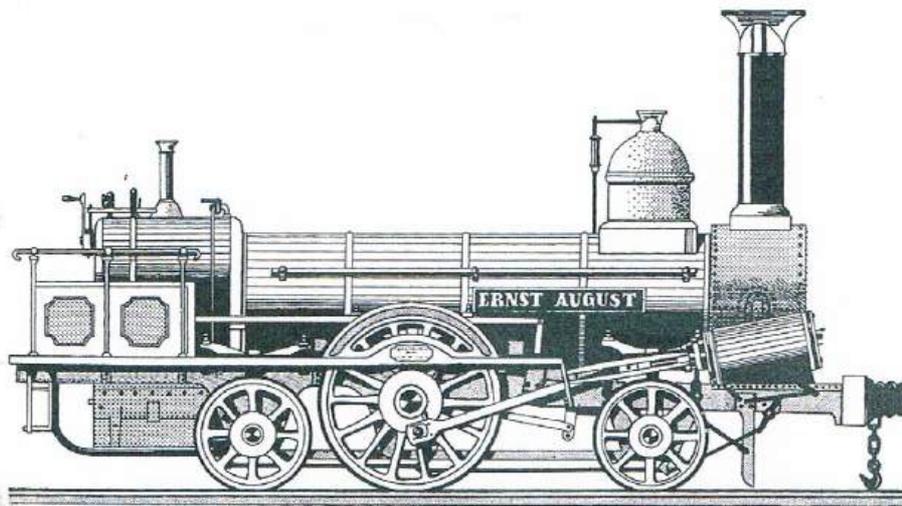
Da die Loks mit einem Triebtrieb leicht zu Nickbewegungen neigten, entwarf Constucteur C. Krauß Maschinen mit 2 und 3 Triebtrieben, die sich auch besonders für starke Steigungen eignen sollten.

Besonders zur Überwindung der Steigungsstrecken Göttingen-Dransfeld-Hann.Münden wurden 6 C-Tenderlokomotiven gebaut und dort eingesetzt. Diese waren auch die ersten Lokomotiven mit Sandstreuern. Ihr folgten die Stütz-Tender-Lokomotiven C 3 T.

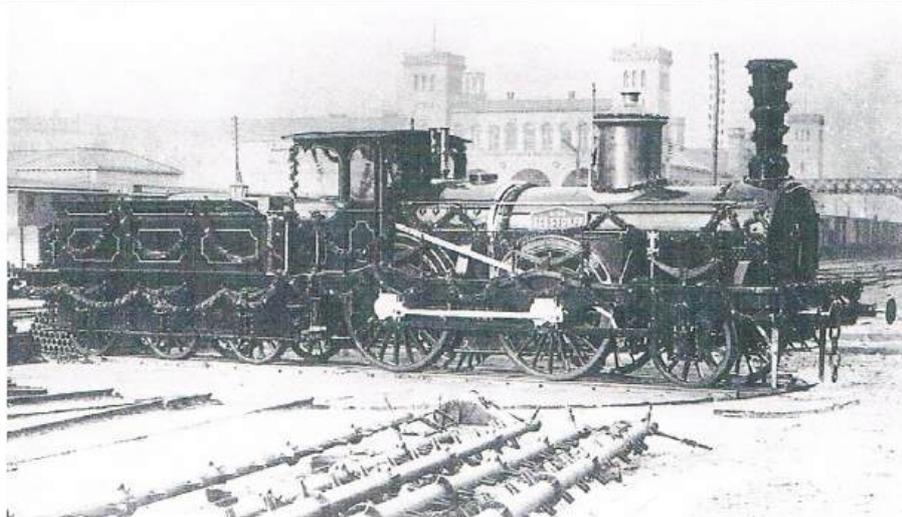
Offensichtlich haben sich jedoch die Lokomotiven mit 2 Triebtrieben durchgesetzt.

Zu ihr gehörte die 1873 gebaute 1B-Schnellzuglokomotive "Bismarck" der Hannoverschen Staatsbahn.

Bis zu seinem Tode 1868 hatte Egestorff 323 Lokomotiven gebaut.



Lokomotive "Ernst August" der Hannoverschen Staatsbahn, gebaut 1846 von Egestorff (29.)



Die 100. Lokomotive verlässt die Maschinenfabrik Egestorff in Linden für die Hannoversche Staatsbahn (30.)

# 150 Jahre Königlich Hannoversche Süd-Eisenbahn

## An und auf der Eisenbahn

### Dampflokomotiven

Die Lokomotiven unterschied man von Anfang an nach den Rädern oder Achsen, jedoch ohne die der anhängenden Tender.

Die deutsche *Achsfolge* 2C1 bedeutet: 2 Vorlaufachsen, 3 Triebachsen und 1 Nachlaufachse.

Der "Drache" von der Firma Henschel war einen 2B-Lok, h.d. mit 2 Vorlaufachsen und 2 Triebachsen.

Anfänglich hatte jede Maschinenbaufirma für ihre Lokomotivreihen *eigene Namen* gegeben.

Später bezeichneten die Länder ihre Lokomotiven je nach Verwendung mit Buchstaben oder Ziffern.

Die preußische Einteilung war einfach und übersichtlich:

**S** stand für Schnellzug-, **P** für Personenzug-, **G** für Güterzug- und **T** für Tenderlokomotiven aller Verwendungsarten. Eine weitere Unterteilung erfolgte in arabischen Ziffern, wobei 1, 2 und 3 für ältere und schwächere Lokomotiven angewendet wurden, ab 4 für neuere.

Von S4, P6, G6 und T8 an bezeichneten gerade Ziffern Heißdampf-, ungerade Ziffern Nassdampflokomotiven.

Nach der Gründung der Deutschen Reichsbahn am 1. April 1920 wurde ein neues einheitliches Nummernschema erstellt. Es bezeichnen jetzt die Baureihen:

- 01 - 19 Schnellzuglokomotiven mit Schlepptender
- 20 - 39 Personenzuglokomotiven mit Schlepptender
- 40 - 59 Güterzuglokomotiven mit Schlepptender
- 60 - 61 Schnellzugtenderlokomotiven
- 62 - 79 Personenzugtenderlokomotiven
- 80 - 96 Güterzugtenderlokomotiven
- 97 Lokalbahnlokomotiven, normalspurig
- 98 Zahnradlokomotiven, normalspurig
- 99 Schmalspurlokomotiven.



Neben den legendären Loks der Baureihen 01 und 03 führen auf der Nord-Süd-Strecke auch die Dampfloks 38 und 39 der Gattung P 10 mit der Achsfolge 1 D 1, die ab 1924 auch im Bahnbetriebswerk Göttingen beheimatet waren. (Foto: Bock, 36.)

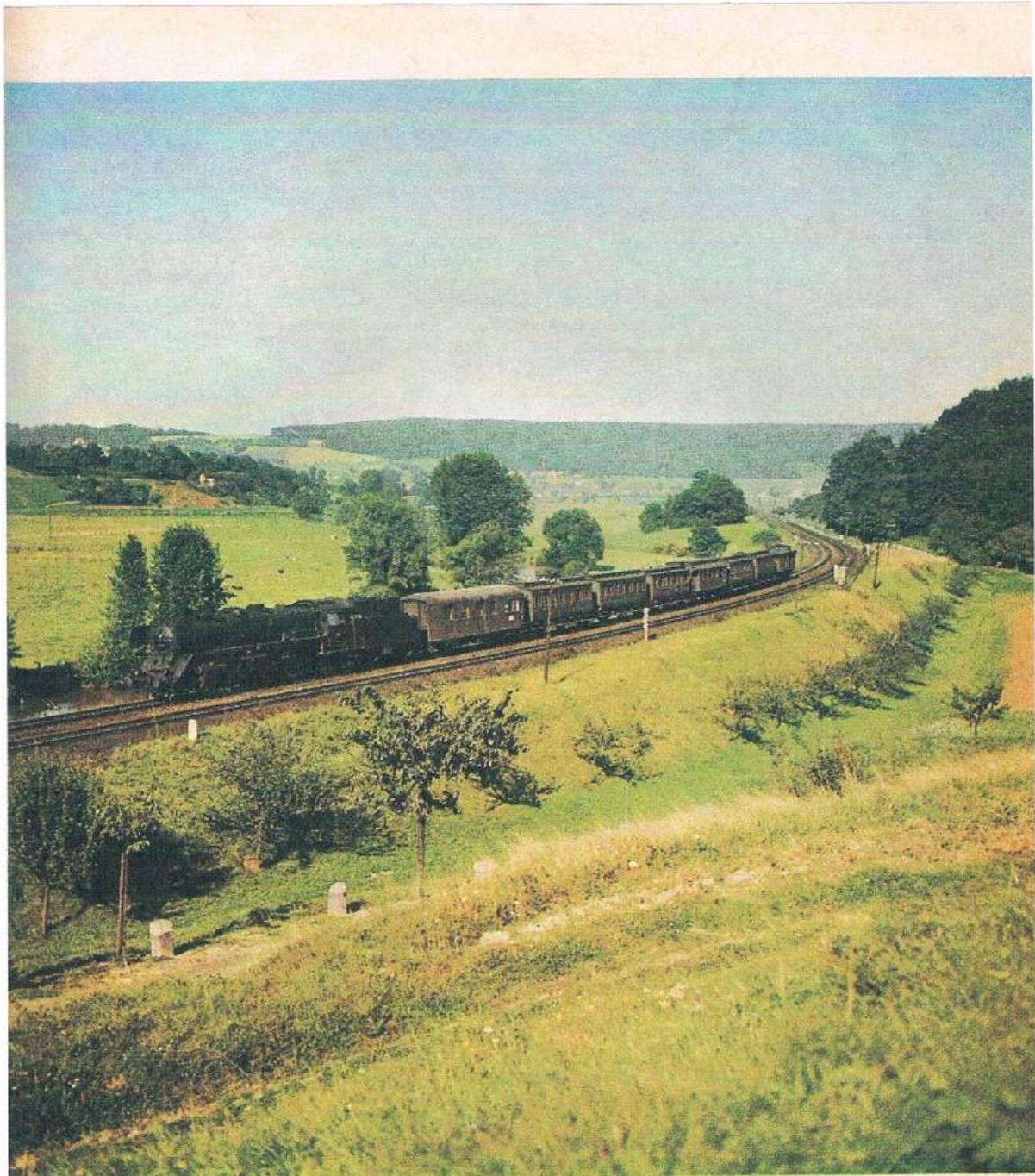


Bekannte Lokomotiven auf Briefmarken, von links: "Drache", BR 89, BR 50 und BR 010

# 150 Jahre Königlich Hannoversche Süd-Eisenbahn

An und auf der Eisenbahn

*Dampflokomotiven*



Personenzug der DB bei Kreiensen mit einer Garnitur preußischer Abteilwagen, wie sie Jahrzehnte hindurch auf deutschen Bahnen üblich war. Es führt eine Dampflok der BR 41.  
(Foto: Bellingrodt)

# 150 Jahre Königlich Hannoversche Süd-Eisenbahn

## An und auf der Eisenbahn

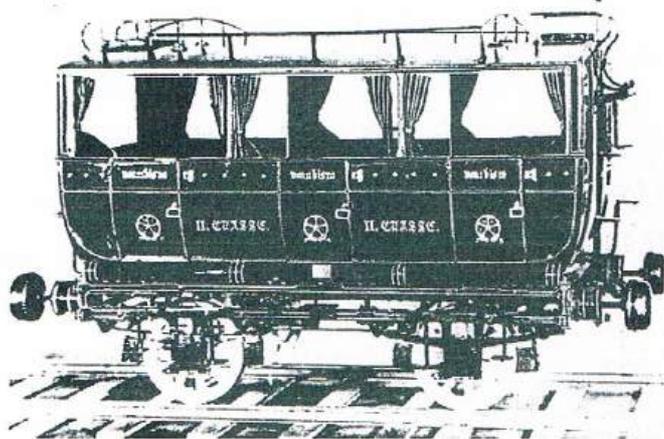
### Personenwagen

Die ersten Personenwagen waren, verglichen mit den heutigen, sehr kurz. Ihre Länge betrug nur etwa 7 Meter und hatten 2 Achsen. Sie boten nur wenig Komfort, was bei der "rasenden" Geschwindigkeit von rd. 25 km/h anfänglich auch nicht nötig war. Die Passagiere wollten hinaus sehen und jede Sekunde des Dahinrollens genießen.

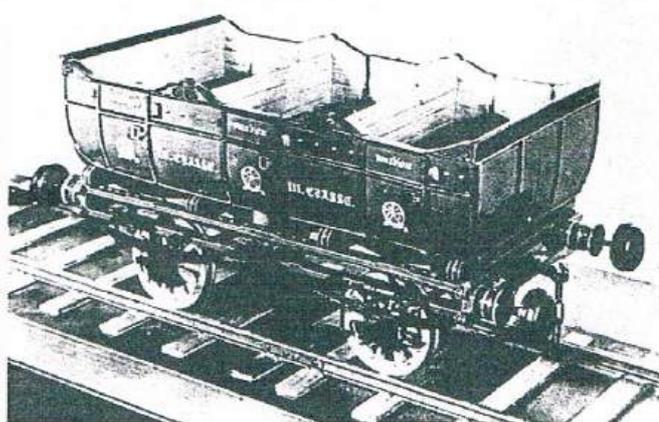
Bereits um 1850 wurden die Personenwagen länger und bekamen 3 Achsen.

Die 1. Klasse hatte 6 Polstersitze und Fenster in den postkutschenartigen Abteilen.

Die einfach gepolsterten Wagen der 2. Klasse hatten nur Vorhänge an den Fenstern. Besonders im Winter zog es kalt herein. Es gab ja noch keine Heizungen. Die Reisenden brachten daher ihre Reiseplacids und Wärmflaschen mit.

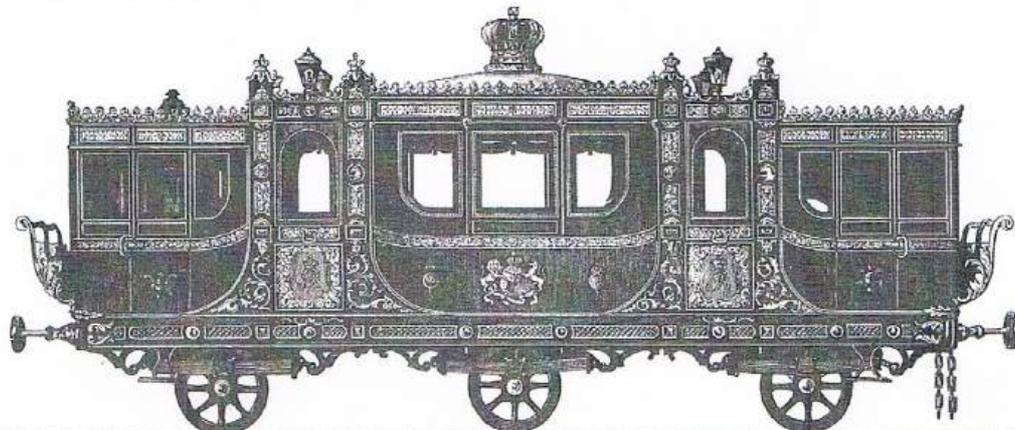


Personenwagen "II.CLASSE", um 1850 (29.)



Personenwagen "III.CLASSE", um 1850 (29.)

Die 3. Klasse hatte Abteile mit 10 Holzsitzen. Die Wagen waren anfänglich ohne Dach. Später bekamen sie ein Dach aus Segeltuch, bevor sie mit festen Dächern und Glasfenstern versehen wurden. Die Wagen der 4. Klasse hatten entweder nur Stehplätze oder ganz einfach längs der Wand angebrachte Holzbänke. In Norddeutschland wurden diese Wagen erst 1928 abgeschafft. Die Königlichen Hoheiten hatten sich für ihre Reisen mehr oder weniger luxuriöse Salonwagen bauen lassen. Der Salonwagen des König Ludwigs II. von Bayern steht im Verkehrsmuseum Nürnberg.



Salonwagen des Königs von Hannover, um 1855 (32.)

# 150 Jahre Königlich Hannoversche Süd-Eisenbahn

## An und auf der Eisenbahn

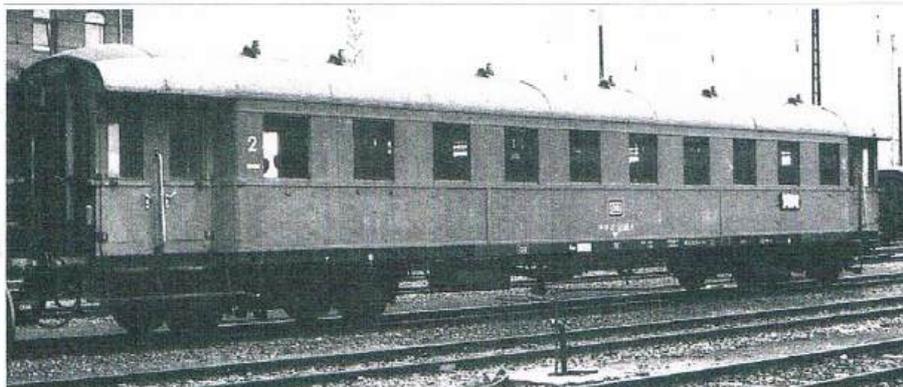
### Personenwagen

Hygienische Einrichtungen wie Aborte oder Waschorrichtungen gab es nicht. Die Reisenden mussten die "Geschäft" beim Halt auf dem Bahnhof erledigen. Ab etwa 1860 baute man die Aborte in den Gepäckwagen ein. Später erhielt jeder Personenwagen zwei Aborte.

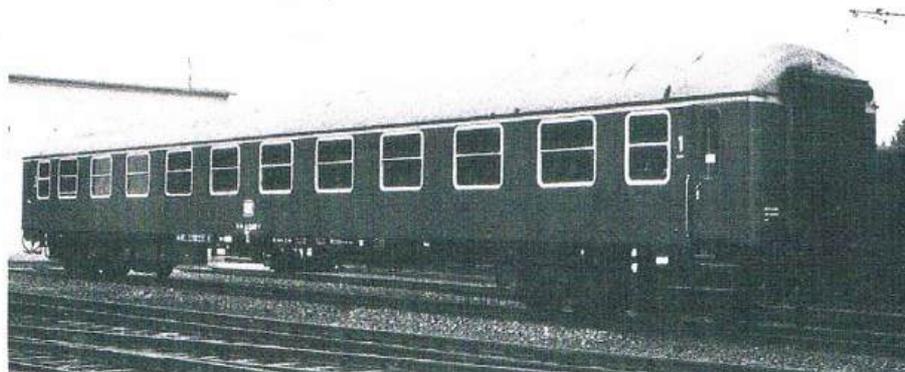
Mit der weiteren Verbesserung der Personen- und Reisewagen wurde das Fahren komfortabler. Die Wagen wurden länger und bekamen vier Achsen. Die Radreifen wurden stabiler, Dank des Konstrukteurs Alfred Krupp. Ab 1912 baute man stählerne Personenwagen, weil sie stabiler waren als die bisher benutzten Holzaufbauten. Es entstanden Großraumwagen. Für größere Entfernungen baute man Speisewagen, Liegewagen und Schlafwagen. Im Auto-Reisezug konnte man sein eigenes Auto auf einem angehängten Waggon mitnehmen.



Freistempel der Deutsche Bahn Gruppe von 1998 mit einem DB-AutoZug



Älterer Reisezugwagen der 2. Klasse vom Typ Bye 655 aus den 30er Jahren (30.)



Wagen der ersten Klasse für schnelle Reisezüge der DB, Baujahr 1970 (30.)

# 150 Jahre Königlich Hannoversche Süd-Eisenbahn

## Auf dem Bahnhof

### Menschen bei der Eisenbahn



Zur Erinnerung an das 25jährige Dienstjubiläum des Stations-Assist. Kappler aus Banteln, im Jahre 1898 (41.)



Bahnbeamte von Banteln nach Dienstschluss, 1950  
(Fotovorlage: Arbeitskreis Ortsheimatpflege Banteln, 41.)



Bundesbahnmann Günter Hermann aus Elze, 1976  
(Bildvorlage: Heimatmuseum Elze)

# 150 Jahre Königlich Hannoversche Süd-Eisenbahn

## Auf dem Bahnhof

### Das Billet - die Fahrkarte

Die Eisenbahngesellschaften verausgabten anfänglich, wie es bei den Postkutschen-Dienste vorher üblich war, als Fahrscheine kleine Vordruckzettel, die handschriftlich ausgefüllt werden mussten. Dieses gefiel dem Engländer *Edmonson*, der früher Tischler war und später Stationsvorsteher wurde, gar nicht. So erfand er eine Fahrkartendruckmaschine. Als Material für die rechteckigen Fahrkarten benutzte er feste, überwiegend braune Pappe, die sich gut bedrucken ließ.

Das "Edmonsonsche Format" betrug einheitlich 30 x 57 mm.

Bereits Mitte des 19. Jahrhundert war sein Name in der Welt der Eisenbahn ein Begriff.

Mit dem zunehmenden Reiseverkehr wurden in den deutschen Ländern Billets verausgabt, auf denen die Wagenklasse, die Reisetrecke, der Fahrpreis und die Beförderungsbestimmungen aufgedruckt. Erst kurz vor der Jahrhundertwende wechselte man in Deutschland von den Fahrscheinen auf die Fahrkarten über, die dann viele Jahrzehnte Bestand haben sollten.



Billets der III. / 3. Wagenklasse von norddeutschen Zugstrecken, um 1850, anfänglich mit aufgedruckten Beförderungsbestimmungen auf Vor- und Rückseite. (Vorlage: W. Krösche)

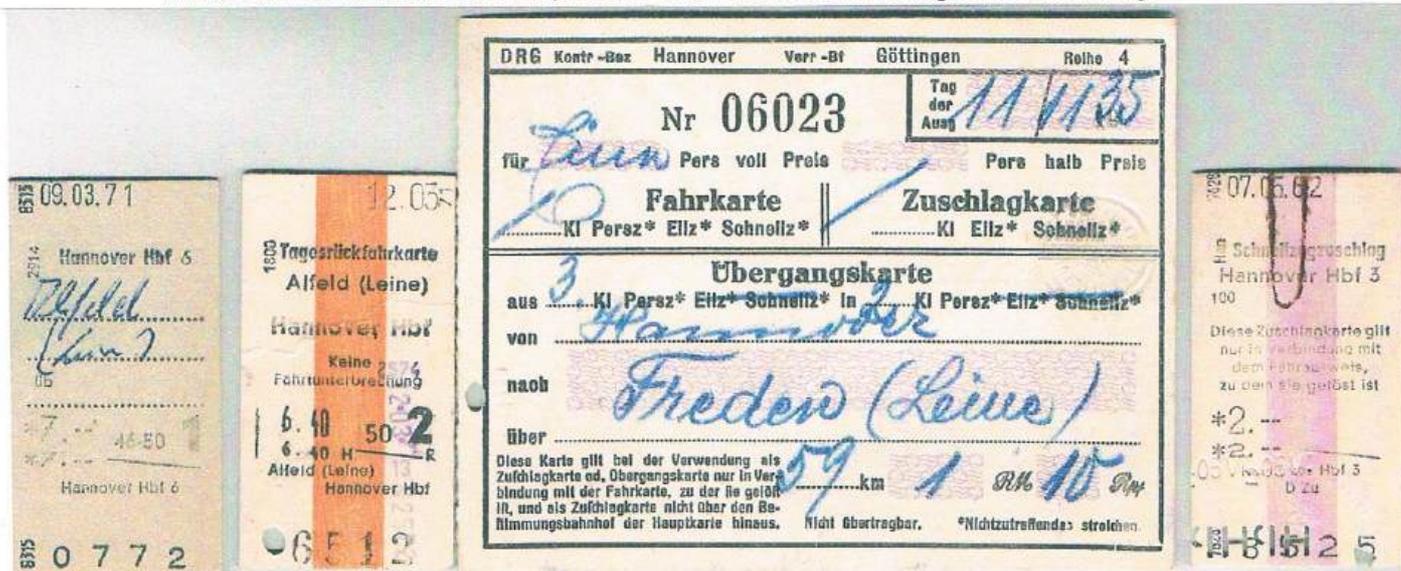
# 150 Jahre Königlich Hannoversche Süd-Eisenbahn

## Auf dem Bahnhof

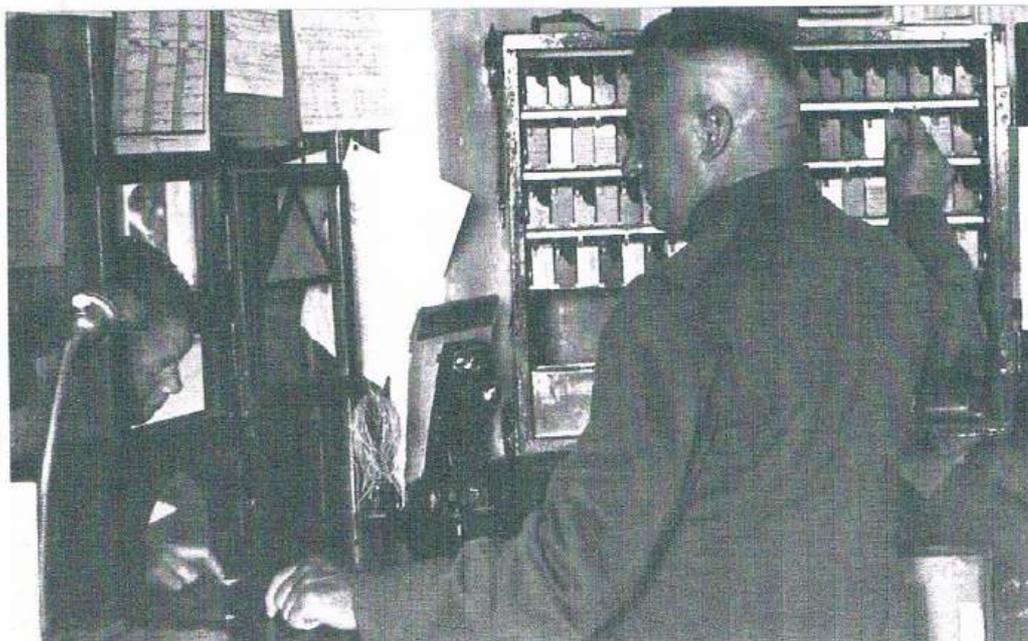
### Das Billet - die Fahrkarte

Zur besseren Kontrolle waren die Fahrkarten auch bunt. Die Klassen wurden nach Farben unterschieden, die zahlreichen Ermäßigungen und schließlich auch die Gültigkeitsunterscheidungen - Einfache Fahrt, Hin- und Rückfahrt ect.. Kinderfahrkarten bekamen den unteren Teil abgeschnitten. Der Schalterbeamte hatte es auf großen Bahnhöfen nicht leicht. Da musste er blitzschnell die richtige aus dem richtigen Kästchen ziehen. Und abends nach Dienstschluss musste er auch noch alle Bestände zählen und abrechnen.

Auf kleineren Bahnhöfen standen Handgeräte, die man entsprechend einstellen konnte. Damit wurden die Blanco-Karten bedruckt, und auf einem Kontrollstreifen erfolgte die Abrechnung.



Kopien einiger Fahrkarten der älteren und neueren Zeit (Vorlage: R. Goebel)



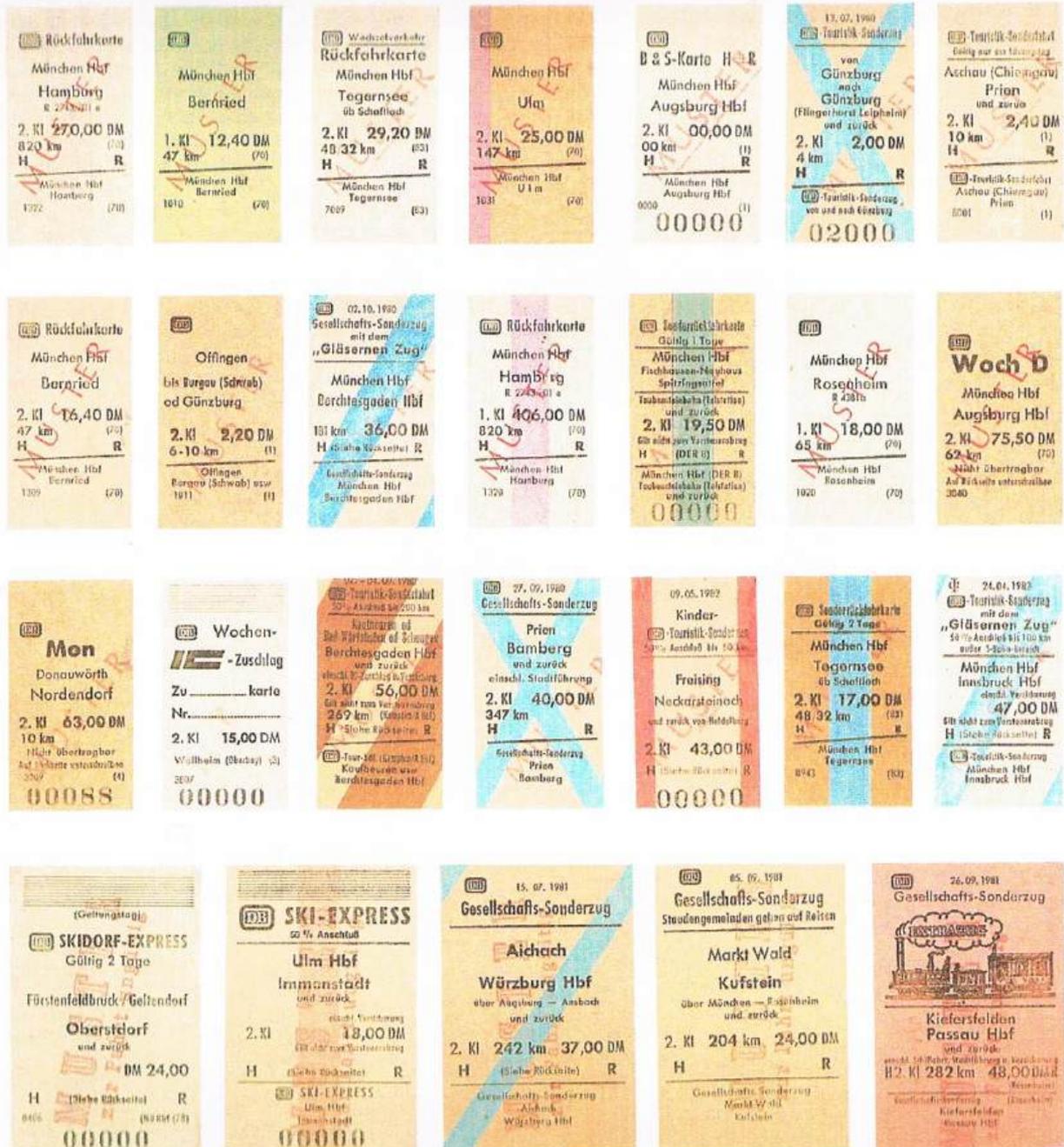
Einem Schalterbeamten der Deutschen Reichsbahn über die Schulter geschaut, um 1930 (32.)

# 150 Jahre Königlich Hannoversche Süd-Eisenbahn

## Auf dem Bahnhof

### Das Billet - die Fahrkarte

Die alten Pappkärtchen gehören der Vergangenheit an.  
Heute werden die Fahrscheine per Computer ausgedruckt und abgerechnet.



Aufführung der verschiedenen Fahr- und Sonderkarten der Deutschen Bundesbahn, um 1985 (30:)

# 150 Jahre Königlich Hannoversche Süd-Eisenbahn

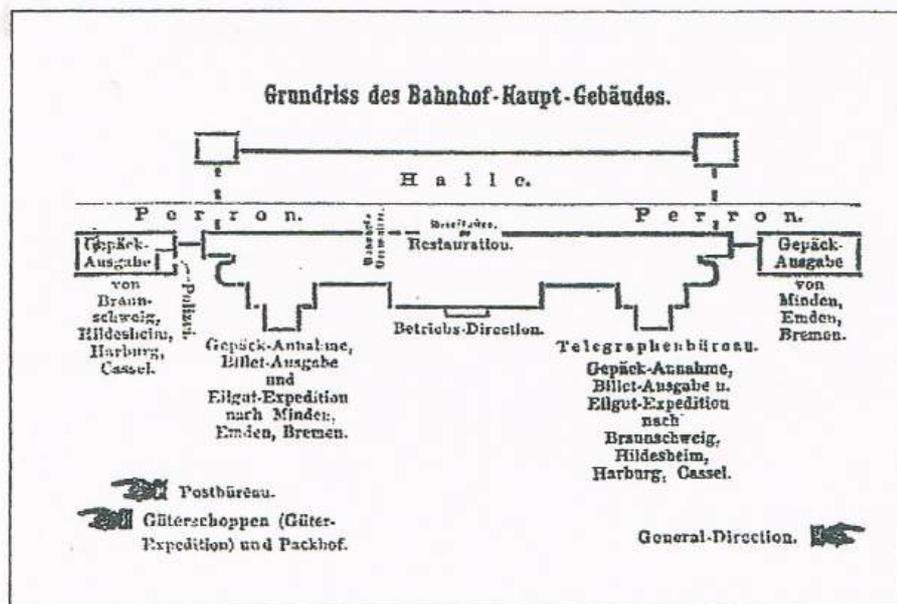
## Bahnstationen an der Eisenbahnstrecke Hannover-Alfeld

### Hauptbahnhof Hannover



Der Hauptbahnhof mit dem Ernst-August-Platz um 1925 (Vorlage G. Schumann)

Der Hauptbahnhof Hannover entwickelte sich mit den Ost-West- und Nord-Süd-Eisenbahnverbindungen zu einem wichtigen Knotenpunkt. Die verantwortlichen Planer hatten bereits beim Bahnhofbau auf eine starke Zunahme des Personen- und Expressverkehrs gesetzt und für die Reisenden der Ost-West-Strecke bzw. die der Nord-Süd-Strecke getrennte Billet-Billet-Ausgaben, Gepäck-Annahmen und -Ausgaben sowie Eilgut-Expeditionen vorgesehen.



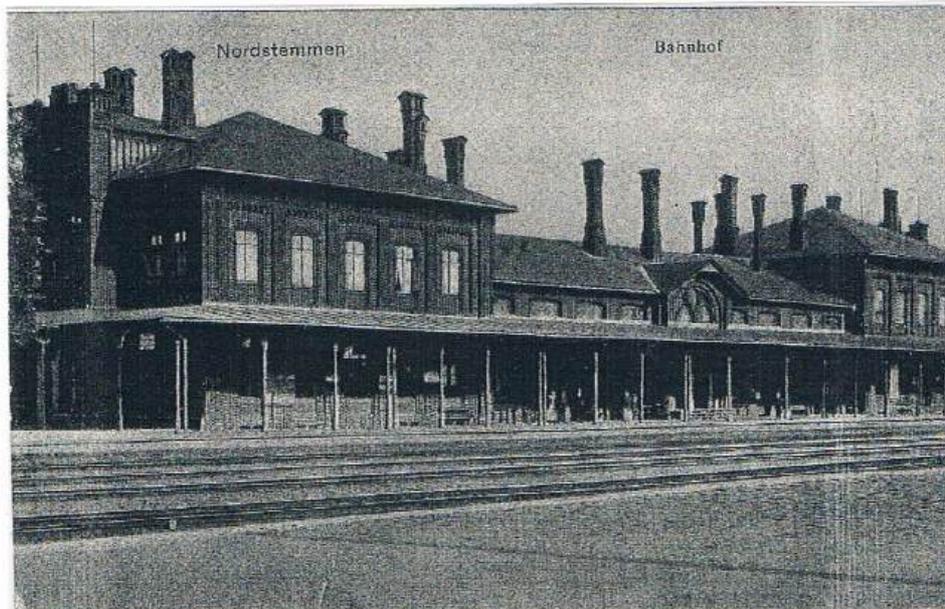
Vereinfachter Grundriss des Haupt-Gebäudes vom Hauptbahnhof Hannover 1864 (21.)

# 150 Jahre Königlich Hannoversche Süd-Eisenbahn

## Bahnstationen an der Eisenbahnstrecke Hannover-Alfeld

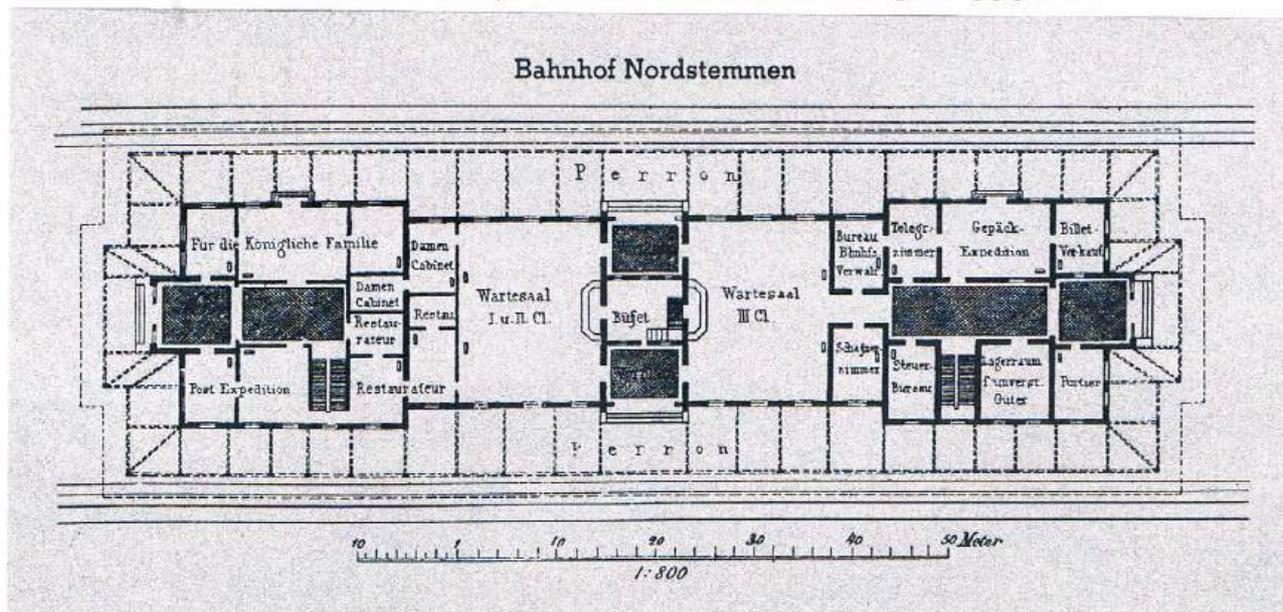
### Bahnhof Nordstemmen

1858-1860 Neubau eines pompösen Bahnhofsgebäudes mit baukünstlerischen Elementen der neugotischen Epoche durch Baumeister Conrad Wilhelm Hase.



Bahnhof Nordstemmen um die Jahrhundertwende, auf Ansichtskarte (Vorlage: H. Kleuker)

1858-1867 Gleichzeitig begann C.F.Hase mit dem Bau des Schlosses Marienberg auf dem Marienberg im Auftrage des König Georg V., der dieses Schloss für seine Gemahlin als Sommerresidenz vorsah. Unter diesem Gesichtspunkt wurde auch der Bahnhof sehr großzügig gebaut.



Grundriss des Bahnhof Nordstemmen (aus H.-H.Gerlach, "Atlas zur Eisenbahngeschichte", 1986)

# 150 Jahre Königlich Hannoversche Süd-Eisenbahn

## Bahnstationen an der Eisenbahnstrecke Hannover-Alfeld

### Firmen mit Gleisanschluss am Bahnhof Nordstemmen

#### Zuckerfabrik Nordstemmen



Zuckerfabrik Nordstemmen nach der Fertigstellung 1865 (aus Jahresbericht 1989/90 der UZS)

**1865** Gründung der Zuckerfabrik Nordstemmen AG durch 46 Aktionäre  
Verarbeitungsbeginn mit 60-80 t/d (= Tonnen täglich),  
Jahresproduktion 628 t Zucker aus 7550 t Zuckerrüben

**1894** Umwandlung in Zuckerfabrik Nordstemmen GmbH



Kopie des Firmenfreistempels vom 6.3.75 mit dem Schloss Marienburg im Firmenzeichen

**ab 1978** Fusionen mit den Zuckerfabriken Nörten-Hardenberg, Northeim und Gronau  
zur Union-Zucker Südhannover GmbH

**ab 1986** Stilllegung dieser Werke und Zuckerrübenverarbeitung nur noch in Nordstemmen

**2002** Fusion mit der Nordzucker AG Braunschweig als Holding  
Weiternutzung des Werkes als Nordzucker AG, Werk Nordstemmen

# 150 Jahre Königlich Hannoversche Süd-Eisenbahn

## Bahnstationen an der Eisenbahnstrecke Hannover-Alfeld

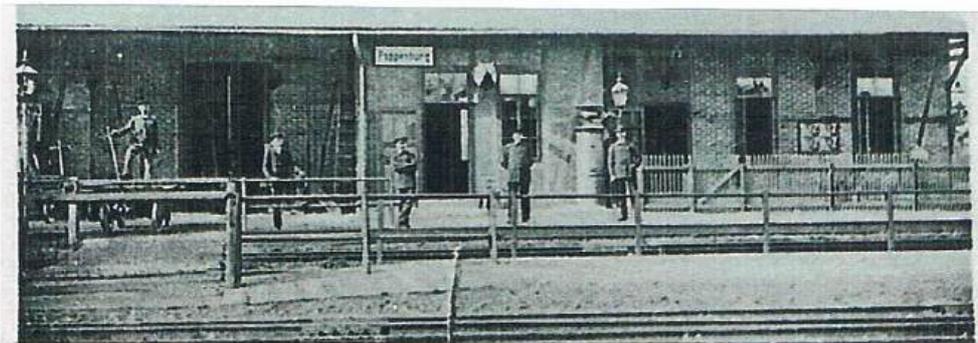
### Bahnhof Poppenburg

Ein Güterbahnhof wurde zwar erst 1896 eingerichtet und der Personenbahnhof erst 1902 eröffnet. Trotzdem gab es in der Kirchenchronik der St. Josef Poppenburg zur Eisenbahn einiges zu vermelden:

*Am 13ten Februar 1853 kam zum ersten Mahle die Locomotive auf der hiesigen Eisenbahn an. Am 30ten April desselben Jahres wurde sie, wie man es nennt, eingeweiht und vom 1ten May desselben Jahres dem öffentlichen Verkehr übergeben.*

Ferner wurde in der Chronik über zwei Unglücke in den Jahren 1853 und 1862 berichtet.

**13.10.1896** Auf Anregung der Domäne Poppenburg, die auf ihren Ackerflächen große Mengen Kartoffeln und Gemüse anbaute, wurde an diesem Tage der neue Güterbahnhof zunächst für die Domäne Poppenburg eröffnet, damit hier diese Ackerfrüchte verladen werden konnten.



Das 1902 errichtete Bahnhofsgebäude von Poppenburg als Teilbild einer Ansichtskarte (Vorlage: K. Kirsch)

**12.6.1899** *Königl. Eisenbahn-Direktion Hannover beabsichtigt, eine Personen- und Güterhaltestelle bei der Überfahrt nach Wülfingen anzulegen, wenn von den beteiligten Gemeinden ein extraordinärer Beitrag geleistet wird. Burgstemmen ist auch aufgefordert und stellt die Summe bis 3000 Mark in Aussicht.*  
(aus Protokollbuch der Gemeinde Burgstemmen, Sitzung des Gemeinde-Ausschusses vom 12. Juni 1899)

Großes Interesse an einem Bahnhof hatte die Domäne Poppenburg, da diese für die Feldarbeiten viele Fremdarbeiter, insbesondere die so genannten "Polenmädchen", einsetzte, die dann hier ankommen und abfahren konnten.

Auf Veranlassung des Domänenbesitzers bekam der Bahnhof den Namen der Domäne.

**01.10.1902** Hierzu vermerkt die Kirchenchronik:  
*Am 1. October 1902 wurde endlich der Personen Bahnhof eröffnet. Der erste Zug von Cassel kommend hielt 6 Uhr 24 Morgens.*

Für die Personen- und Warenabfertigung wurden ein kleineres Bahnhofsgebäude und ein Güterschuppen gebaut.

Ab 1950 wurde im Bereich des Bahnhofs ein Überholgleis. Auch wurden die anderen Gleisanlagen umfangreich erneuert. Der Bahnübergang an der B 1 erhält eine elektrische Schrankenbedienung. Auch die anderen Anlagen werden elektrifiziert, weil durch die Nord-Südstrecke und die Strecke Hildesheim-Hameln der Zugverkehr stark zugenommen hat.

# 150 Jahre Königlich Hannoversche Süd-Eisenbahn

## Bahnstationen an der Eisenbahnstrecke Hannover-Alfeld

### **Bahnhof Elze (Han)**

Elze liegt an den überregionalen Verbindungsstraßen der Ost-West-Richtung Hildesheim-Harlein-Minden und Nord-Süd-Richtung Hannover-Kassel. Bereits zu Beginn des 19. Jahrhunderts wurden diese Fahrwege für den Postkutschenverkehr ausgebaut.

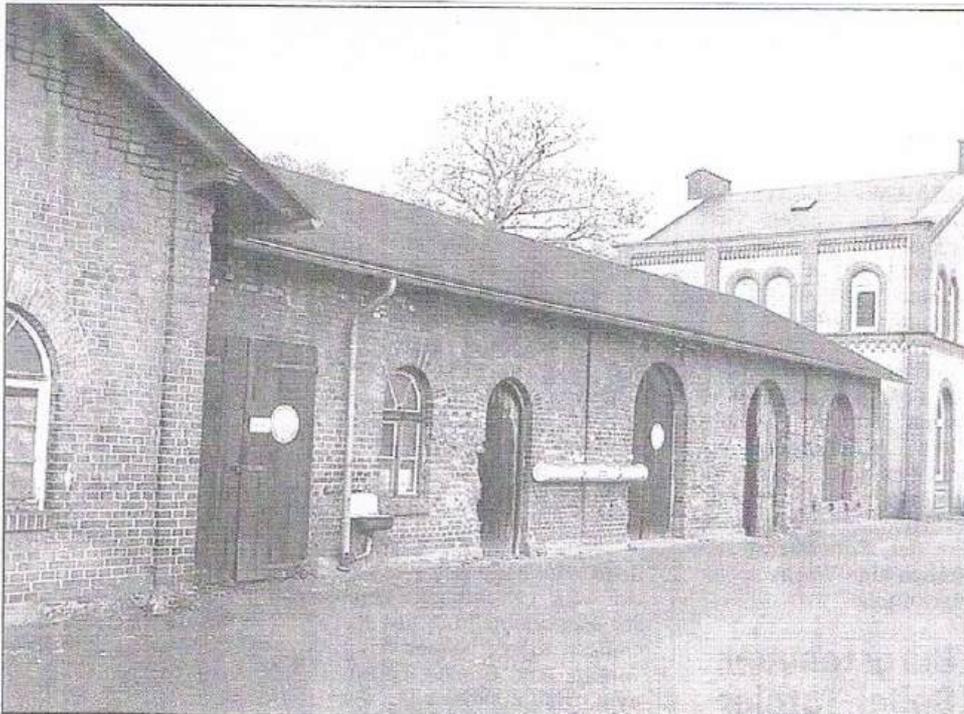
- 1804** Bau einer Landstraße über Mehle nach Minden
- 1826** Bau der Landstraße Hannover-Elze-Alfeld-Kassel

Mit der Trassierung der Eisenbahnstrecke Hannover-Alfeld-Göttingen-Kassel wurde Elze an den Bahnverkehr angebunden. So wurde Elze nach dem Eisenbahnbau aus einer Ackerbürgerstadt eine Industrie- und Handelsstadt, und die Einwohnerzahl hat stark zugenommen.

Zu Beginn des 19. Jahrhundert hatte Elze 1439 Einwohner, 1900 waren es 2828 Einwohner.

- 1851** Beginn der Baumaßnahmen auf der Strecke Hannover-Alfeld
- 14.2.1853** Erstmaliges Befahren der Strecke von Mitgliedern der Königl. Eisenbahn-Direktion
- 30.4.1853** Eröffnungsfahrt Hannover-Alfeld
- 1853** Anfänglicher Fahrkartenverkauf in einem Zimmer der Gastwirtschaft Pook (ab 1979 Postgebäude), weil noch kein Bahnhof existierte.

- um 1860** Bau eines kleinen massiven Bahnhofes südlich des jetzigen mit der Inschrift "Station Elze" für Fahrkartenausgabe und Güterabfertigung. Das Gebäude wurde später als Weichenwärterposten und Aufenthaltsraum für das Bahnhofspersonal genutzt.



Heute nicht mehr genutzt: Das ehemalige Bahnhofsgebäude in Elze (Foto: Schirdewahn, LDZ)

# 150 Jahre Königlich Hannoversche Süd-Eisenbahn

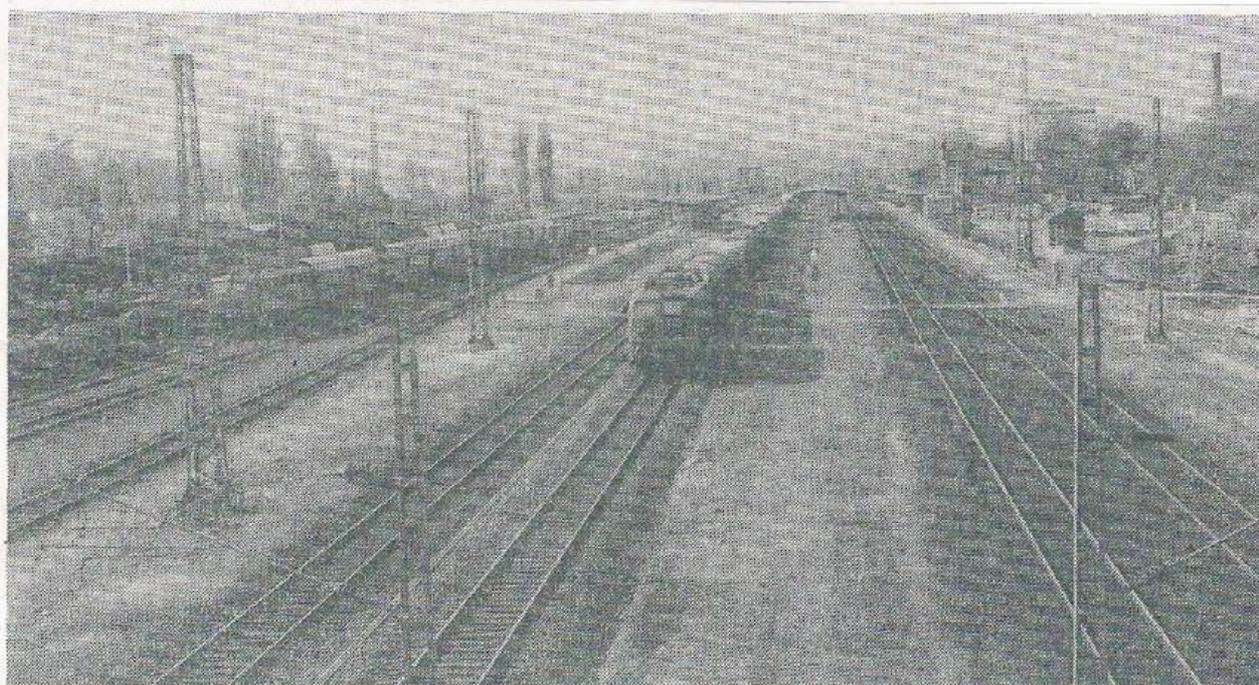
## Bahnstationen an der Eisenbahnstrecke Hannover-Alfeld

### *Rangierdienst für Güterverkehr auf dem Bahnhof Elze*

Das Gleissystem am Bahnhof Elze wurde erheblich ausgebaut, denn Elze entwickelte sich ab der Jahrhundertwende zu einem wichtigen Rangierbahnhof auf der Nord-Süd-Strecke.

**vor 1900** Das Rangiergeschäft besorgte anfänglich ein Rangierer mit einem Pferd.  
Bereits zu dieser Zeit sind vier Stellwerke vorhanden.

**nach 1900** Elze wird Knotenpunkt-Bahnhof für den Rangierdienst.



Blick von der Gerberbrücke über den Bahnhof mit seinen Gleisanlagen

(Foto: A. Rehse, NP Elze)

Aus Anlass des 130jährigen Jubiläums der Eisenbahnstrecke Hannover-Kassel berichtete die Niedersächsische Post, Elze, am 30.4.1983 über den umfangreichen Rangierdienst auf dem Bahnhof Elze.

**1976/83** Der Rangierdienst bewältigt täglich 300-400 Waggons. Hierfür stehen zwei Rangierloks rund um die Uhr zur Verfügung.  
Die Arbeiten erfolgen überwiegend nachts, davon steht der Hucke-Pack-Verkehr im Vordergrund. 1969 wurden täglich 6 Güterzüge abgefertigt, 1983 waren es 42 Züge.

Der Schnellgüterverkehr besteht aus auf Eisenbahnwaggons gesetzten, ganzen LKW-Zügen, LKW-Wechselpritschen und Containern.

In der Zeit von 21.00 bis 1.00 Uhr laufen in Elze 21 Züge aus dem Norden und Westen ein und werden zu bis zu 600 m langen bzw. 35 Waggons starken Zügen zusammengestellt, die dann nach Süden rollen.

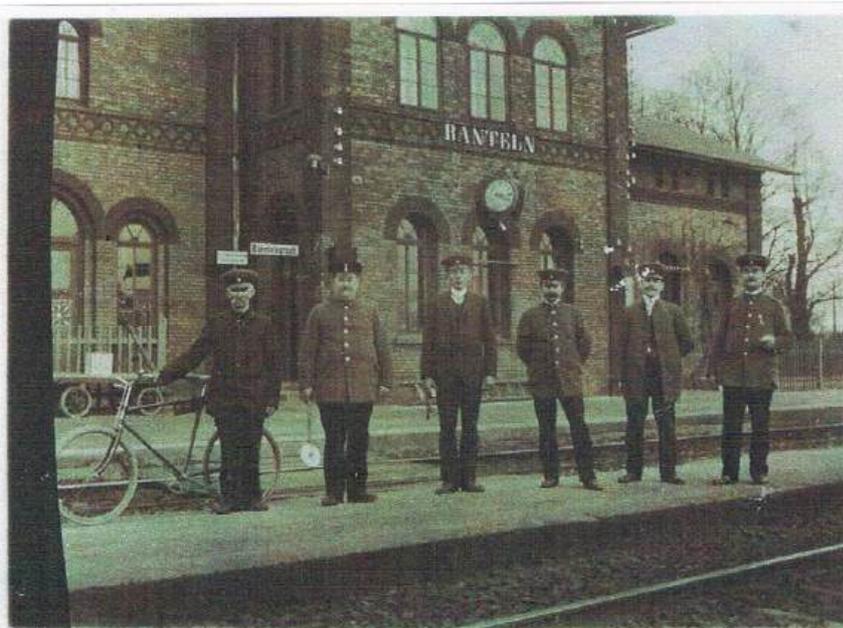
Zwischen 1.00 und 6.00 Uhr werden weitere 21 Züge in umgekehrter Richtung abgewickelt.

# 150 Jahre Königlich Hannoversche Süd-Eisenbahn

## Bahnstationen an der Eisenbahnstrecke Hannover-Alfeld

### *Bahnhof Banteln*

- ab 1851** Verhandlungen durch Gutsbesitzer Graf Alexander Levib von Bennigsen - der von 1848 bis 1850 Hann. Ministerpräsident war - mit den zuständigen Behörden wegen Trassenführung Elze-Banteln-Alfeld und Einrichtung einer Haltestelle, da die Gronauer gegen einen Eisenbahnbau durch ihre Gemarkung waren.
- 1852-1853** Bau der Eisenbahntrasse durch Bantelner Gemarkung.
- 14.2.1853** Erstmaliges Befahren der gesamten Strecke bis Alfeld mit Baufahrzeugen.
- 1852-1853** Bau des Bahnhofes nach Zusage über Anlage eines Haltepunktes.  
Die Bantelner erklärten sich bereit, die Zufahrtsstraße zu finanzieren.
- 30.4.1853** Einweihung der Bahnlinie Hannover-Alfeld und des Bahnhofs Banteln.



Bahnbeamte vor dem Bahnhof Banteln, vor 1900  
(Reproduktion eines Fotos: Arbeitskreis Ortsheimatpflege Banteln)

Das Empfangsgebäude hatte 2 Wartesäle, einen für die 2. und einen für die 3. und 4. Klasse. Im Empfangsraum der 2. Klasse wurde später eine Küche eingerichtet. Hieraus entstand die Bahnhofsgaststätte, die bis 1987 betrieben wurde. Die 4. Klasse wurde am 7.10.1928 und die 3. Klasse am 15.5.1956 abgeschafft.

Auf der Rampe nördlich vom Bahnhof wurden u.a. landwirtschaftliche Güter, Militärfahrzeuge für die Manöver sowie Tiere be- und entladen.

Dahinter waren ein Fahrradschuppen und zwei baugleiche Güterschuppen. Diese wurden Anfang der 1990er Jahre abgerissen. Vor einigen Jahren hat auf diesem Gelände der Landhandel Leinetal eine Lagerhalle errichtet.

Banteln hatte 3 Stellwerke

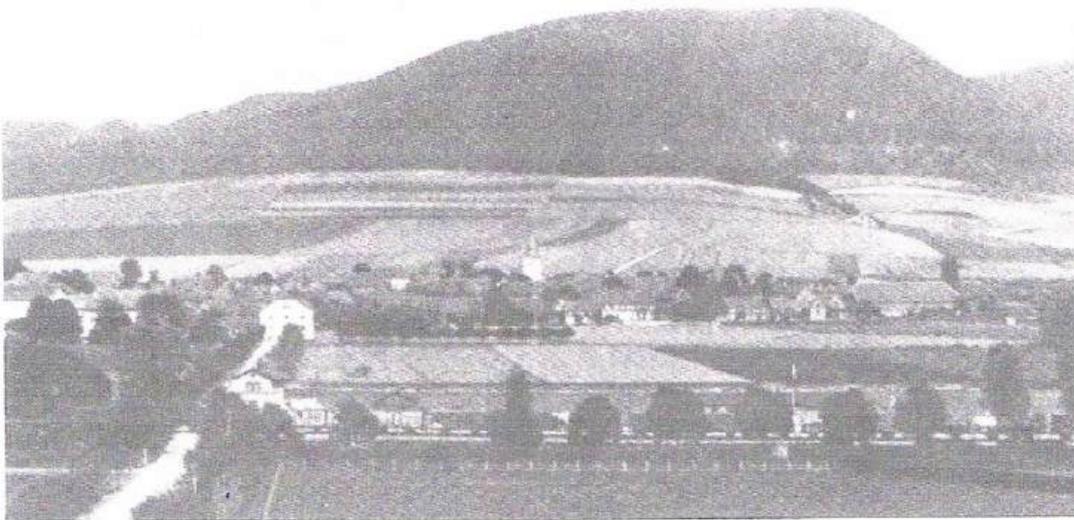
- Banteln-Nord in der Nähe des Kalkwerkes, Abriss nach Stilllegung des Werkes.
- Banteln-Mitte am ehemaligen Bahnübergang an der Eimer Straße, das heute noch steht.
- Banteln-Süd an der Göttinger Straße, bis zum Abriss 1986 war es Bahnwärterhäuschen.

# 150 Jahre Königlich Hannoversche Süd-Eisenbahn

## Bahnstationen an der Eisenbahnstrecke Hannover-Alfeld

### Bahnhof Brüggen (Han)

Auf einem Panoramafoto von Brüggen des Fotografen Breiner ist der alte Bahnhof zu erkennen.



Ortsansicht von Brüggen mit dem alten Bahnhof und einem durchfahrenden Zug  
Vergrößerung einer Aufnahme von Breiner, Gronau, am 16.8.1892, (2.)



Westseite des neuen Bahnhofgebäudes (2.)

**1893 - 1950** Täglicher Halt von 12 Personenzügen,  
6 Züge in jede Richtung.

**1943** Besuch des Reichsbahnpräsidenten  
auf den Brüggener Bahnhof,  
gekommen mit einem Sonderzug.

**25.05.1963** Schließung des Bahnhof Brüggen mit  
Beginn des Jahresfahrplans 1963/64,  
nach Elektrifizierung der Nord-Süd-  
Strecke.

**Herbst 1966** Abriss der Bahnhofsgebäude

**21.10.1985** Abriss des Stellwerkes am Bahn-  
übergang, nach Inbetriebnahme einer  
automatischen Halbschranke.

Von 1878 - 1917 war H. Goltermann erster Haltestellenvorsteher und später Stationsvorsteher.  
In den 1950er Jahren arbeiteten 8 Bedienstete auf dem Bahnhof Brüggen, davon 4 im Stellwerk,  
2 Beamte in der Abfertigung, 1 Bahnhofsarbeiter und der Stationsvorsteher.  
Täglich wurden bis 60 Fahrräder von Pendlern in ehemaligen Güterwaggons aufbewahrt.  
Chronisten rechneten hoch, dass im Durchschnitt bei täglich 50 Fahrgästen in den 85 Jahren  
mehr als 1,55 Mill. Fahrgäste den Bahnhof genutzt haben könnten.

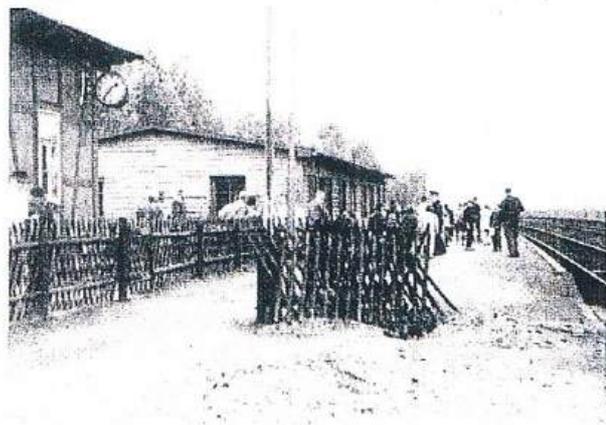
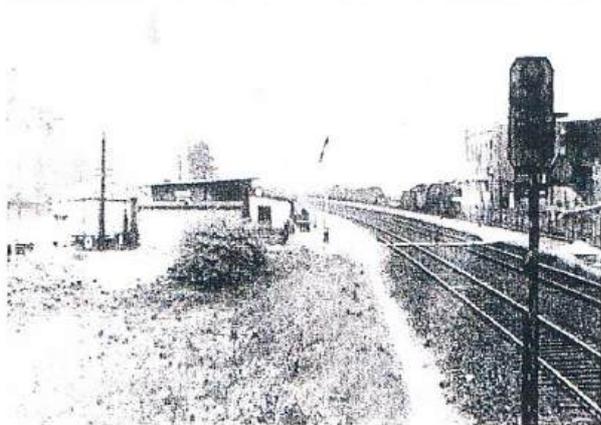
# 150 Jahre Königlich Hannoversche Süd-Eisenbahn

## Bahnstationen an der Eisenbahnstrecke Hannover-Alfeld

### Bahnhof Godenau

Der Bahnhof Godenau wurde erst zu Beginn des 20. Jahrhunderts gebaut. In der Chronik "650 Jahre Limmer" werden zum Bahnhof Godenau folgende Daten festgehalten:

- Mai 1903** Schreiben des Brunkenser Rittergutbesitzers Graf v. Görtz-Wrisberg wegen Anlegen einer Personen- und Güterstation "Kali Dehnsen".
- 1903** Ablehnung zum Bau einer Güterstation, wird aber 1904/05 doch gebaut.
- 1905** Kali-Werk "Gewerkschaft Desdemona" nimmt die Bahnverladung auf.
- 1905** "Gewerkschaft Desdemona" ersucht um eine Personenzughaltestelle.
- Dez. 1905** Antwort der Reichsbahndirektion mit Kostenvoranschlag und Entwurfszeichnung die die beiden Bahnsteige, eine Wartehalle, Nebengebäude mit Aborten und die Einfriedigung enthält. Kosten: 16 000 Mark.  
"Desdemona" will 15 000 Mark und Graf v. Görtz-Wrisberg 1000 Mark der Kosten übernehmen.
- 24.5.1906** Der Minister für öffentliche Arbeiten in Berlin bestimmt, den Bahnhof "Gotenau" zu benennen, wegen falscher Schreibweise des Ortsnamens wird der Bahnhof dann "Godenau" heißen.
- Sommer 1906** Ausschachtungsarbeiten und Gebäudebau nach dem Entwurf der Königlichen Eisenbahndirektion Hannover
- 12.12.1906** Diensttelegramm an die Königlichen Eisenbahndirektionen Altona, Essen, Frankfurt/Main, Hannover und Magdeburg: "Godenau wird am 15. d.M. dem Verkehr übergeben. Ersuchen die bereits mitgeteilten Tarifsätze für Godenau einzuführen."
- 15.12.1906** An der Strecke Göttingen-Elze zwischen den Stationen Alfeld und Brüggen wird der neu errichtete Bahnhof Godenau dem Personen- und Gepäckverkehr übergeben.



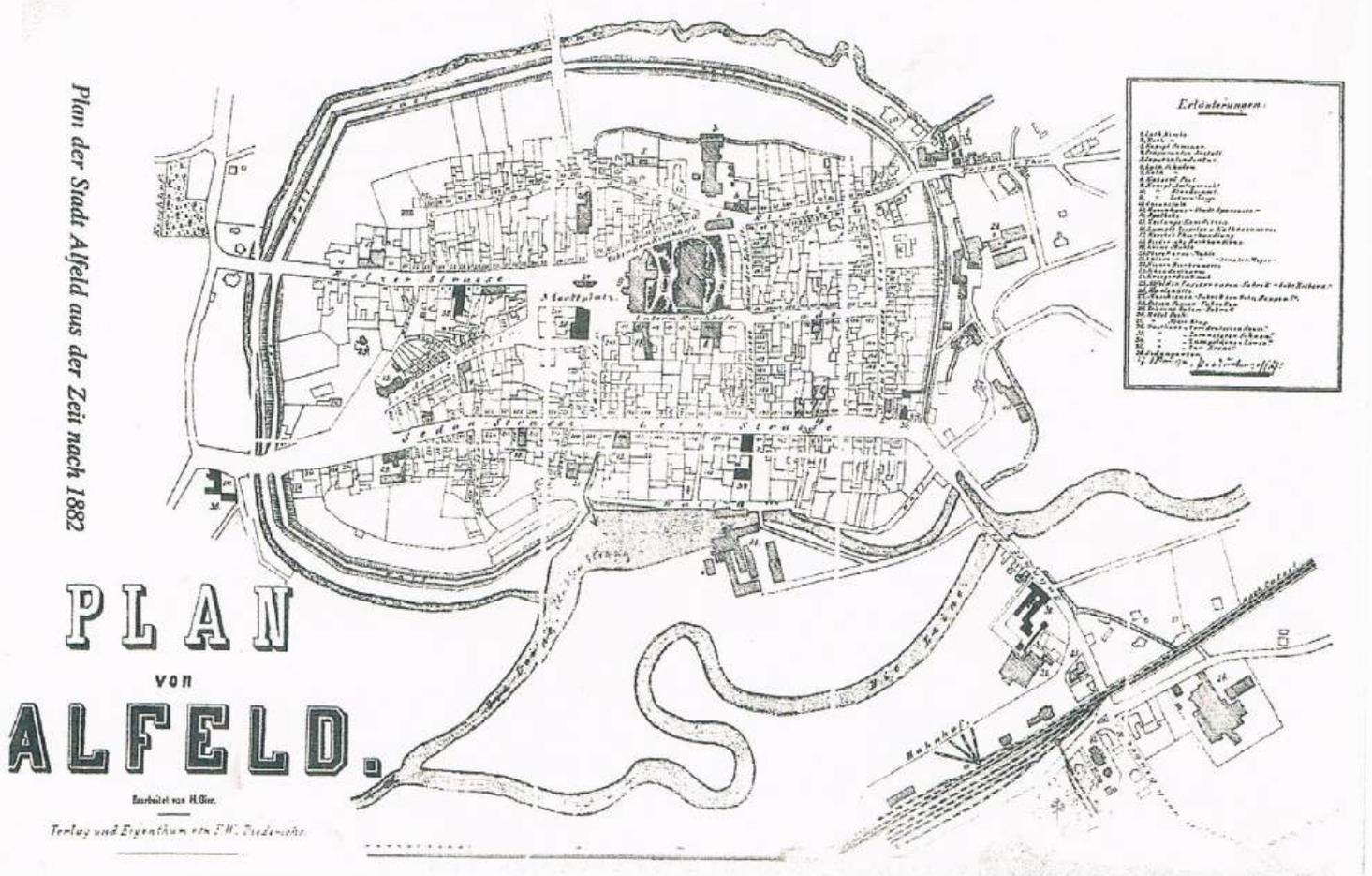
Der Bahnhof Godenau Anfang der 1900er Jahre (1.)

- Ab 1913 bis ca. 1940** Anträge auf Vergrößerung des Dienstgebäudes und die Einrichtung einer Stückguthaltestelle werden regelmäßig aus finanziellen Gründen abgelehnt.
- 1964** Der Bahnhof Godenau wird im Zuge von Rationalisierungsmaßnahmen geschlossen. Inzwischen sind die Gebäude abgerissen.

# 150 Jahre Königlich Hannoversche Süd-Eisenbahn

Entwicklung der Stadt Alfeld (Leine) vor und nach dem Bau der Eisenbahn - von der Ackerbürger- zur Industriestadt

Die Stadt Alfeld (Leine) ab Ende des 19. Jahrhundert



Plan der Stadt Alfeld aus der Zeit nach 1882 mit den Industrieansiedlungen am Rande der Wallanlagen und um den Bahnhof (20.)

**1900** Alfeld hat jetzt 5412 Einwohner. Mit der Industrieansiedlung verbesserten sich die Finanzen stetig. Auch wurden Schulen gebaut, Bankinstitute siedelten sich an und der Wohnungsbau wurde gefördert.



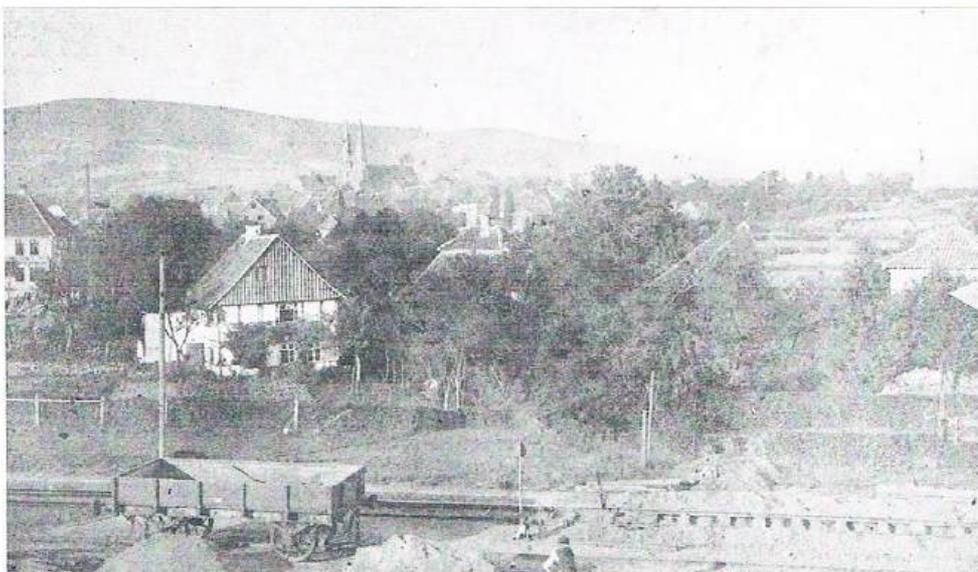
Die Stadt Alfeld (Leine) entwickelt sich zu einer "schönen Leinstadt", festgehalten auf einem Freistempel des Bürgermeisters vom 4.1.41

# 150 Jahre Königlich Hannoversche Süd-Eisenbahn

## Bahnstationen an der Eisenbahnstrecke Hannover-Alfeld

### *Bahnhof Alfeld (Leine)*

Gut ein Jahr nach der Eröffnung der Teilstrecke bis Alfeld wurde die Bahnstrecke bis Göttingen fertiggestellt.

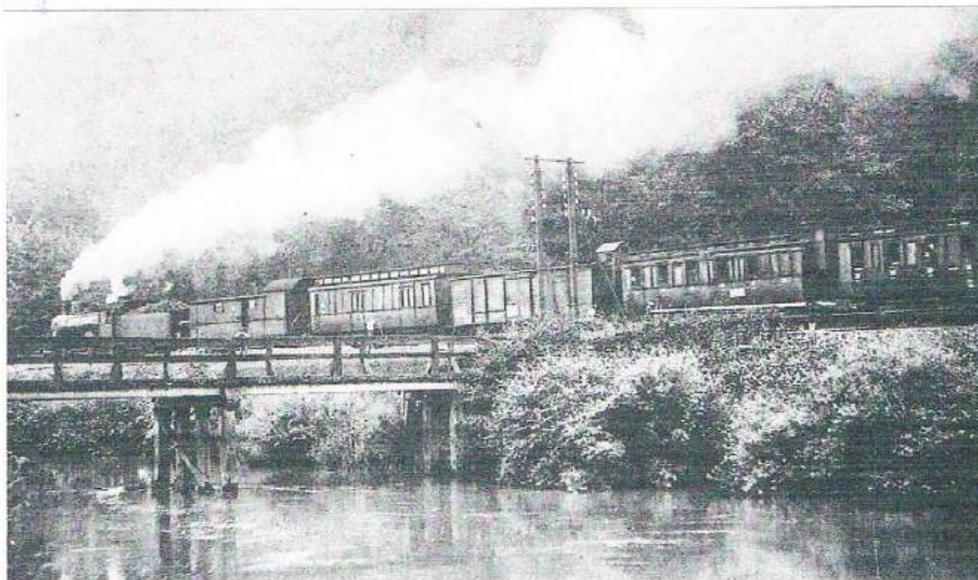


Bau der Strecke Strecke Alfeld-Göttingen, hier im Bereich der Alfelder Vormasch, im Sommer 1854 (40.)

**31.7.1854** Feierliche Eröffnung der Eisenbahnstrecke Alfeld-Göttingen.

Ein festlich geschmückter Zug mit zwei Lokomotiven und zwei Dutzend funkelnagelneue Wagen fährt ab 8 Uhr die Fahrgäste von Alfeld nach Göttingen. An allen Bahnstationen entlang der Strecke wird der Festzug feierlich empfangen.

**1.8.1854** Es erfolgt die Inbetriebnahme der Strecke Hannover-Göttingen für den allgemeinen Verkehr.



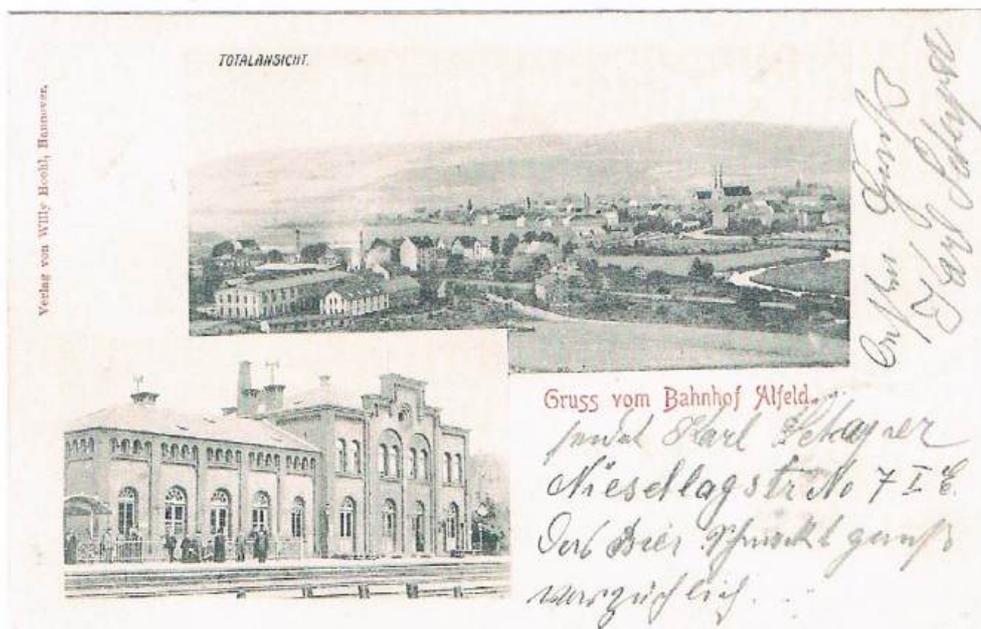
Personenzug auf dem Weg von Alfeld in Richtung Göttingen, Vorbeifahrt am Bahnübergang unter dem Schlehberg, mit Leinebrücke (10.)

# 150 Jahre Königlich Hannoversche Süd-Eisenbahn

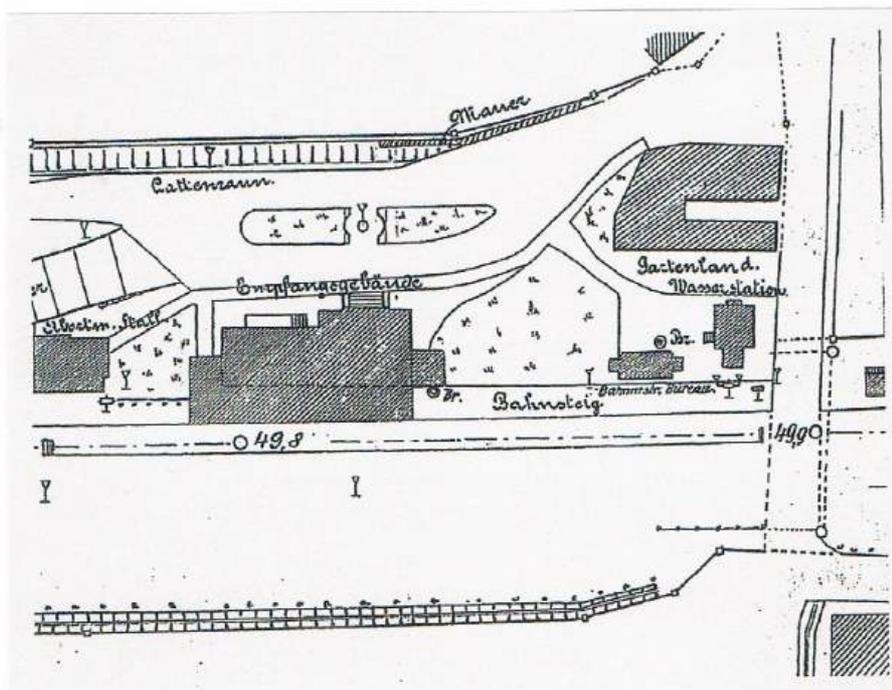
## Bahnstationen an der Eisenbahnstrecke Hannover-Alfeld

### Bahnhof Alfeld (Leine)

1855 Fertigstellung des Bahnhofgebäudes.



Ansichtskarte (Kopie) von Alfeld und dem Bahnhof vor 1900, wie er 1855 gebaut wurde (Vorlage: F.W. Zellmann)



Der Alfelder Bahnhof in einer schematischen Zeichnung um 1860, mit Empfangsgebäude, Abort m. Stall, Bahnstr. Bureau und Wasserstation (5.)

# 150 Jahre Königlich Hannoversche Süd-Eisenbahn

## Bahnstationen an der Eisenbahnstrecke Hannover-Alfeld

### Bahnhofsfest auf dem Bahnhof Alfeld (Leine)

03.10.1981 Die Deutsche Bundesbahn veranstaltet unter dem Motto "Hemmschuh hoch / Fahrt frei / für leistungsfähige Eisenbahnen der Zukunft" am 3. und 4. Oktober 1981 die 4. Leistungsschau der DB Generalvertretung Göttingen.

Die Bahn bietet eine größere Auswahl an vorwiegend Elektroloks auf. Diese können ausgiebig besichtigt werden. Mit einem Triebwagen, dem "Hils-Express" können interessierte Besucher von Alfeld nach Holzminden und zurück fahren.

Im Güterschuppen gibt es ausreichend Informationen zur Bahn, und für Groß und Klein ist eine Modelleisenbahn-Anlage aufgebaut.



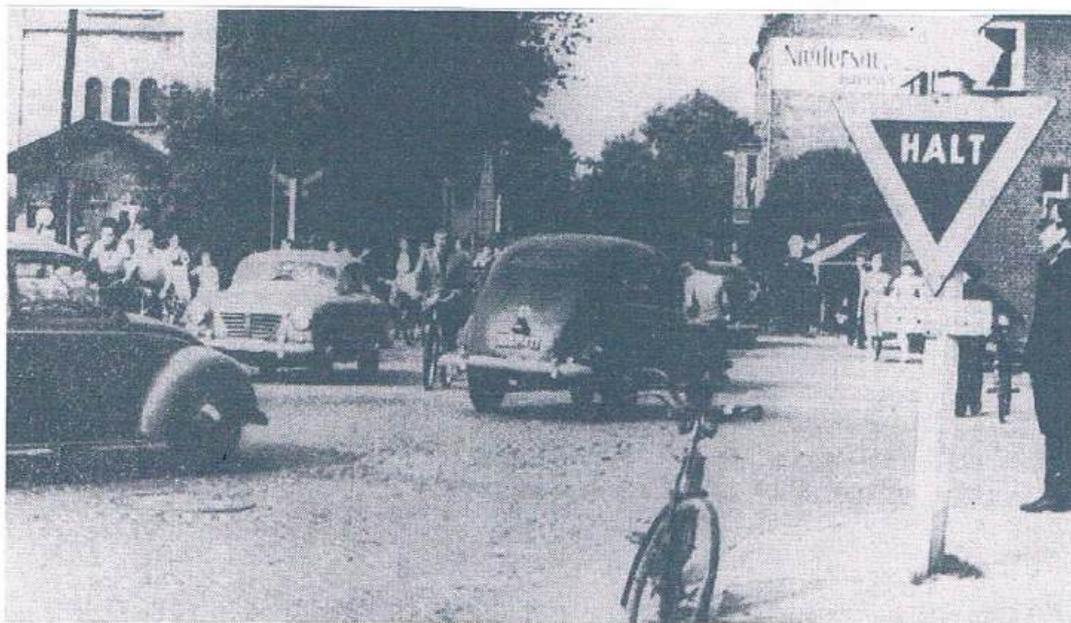
Anlässlich dieser Leistungsschau verausgabte die Bundesbahn einen Sonderumschlag und setzte einen Sonderstempel ein (Vortage: G. Schumann)

# 150 Jahre Königlich Hannoversche Süd-Eisenbahn

## Bahnstationen an der Eisenbahnstrecke Hannover-Alfeld

### *Straßenverkehr am Bahnhof Alfeld (Leine)*

In den 1950er Jahren hat der Straßenverkehr am Bahnübergang südlich vom Bahnhof stark zugenommen. So entschloss man sich zum Bau einer Umgehungsstraße über die Eisenbahn - dem Schlehbergring - und einem Fußgängertunnel am Bahnhof.



Blick von Westen auf den Bahnübergang in Richtung Bahnhofstraße in den 50er Jahren (Vorlage: W. Krösche)



Der Schlehbergring mit Bahntrasse, Bahnhof und der angesiedelten Industrie, um 1965 (Vorlage: W. Krösche)

# 150 Jahre Königlich Hannoversche Süd-Eisenbahn

## Bahnstationen an der Eisenbahnstrecke Hannover-Alfeld

### *Güterbahnhof und Güterumschlag auf dem Bahnhof Alfeld (Leine)*

- 1844** Bereits 10 Jahre vor Fertigstellung der Bahnstrecke werden der Magistrat der Stadt Alfeld und verschiedene Industriebetriebe nach dem bisherigen Aufkommen im Personenverkehr und dem Frachtaufkommen befragt.
- 1847** Es wird festgehalten, dass die "Auswandererzahl" 6 bis 7 000 Personen betrage. Als Gütermengen werden viele 1000 Zentner ermittelt, so Holz, Glas, Glasscherben, Eisen und Eisenwaren, Steine, Braunkohle, landwirtsch. Produkte und vieles mehr.
- 1853** Mit der Eisenbahn verlagert sich der Güterumschlag vom Pferdefuhrwerk auf die Schiene, und Industriebetriebe siedeln sich entlang der Gleise an oder bekommen einen direkten Gleisanschluss.  
Nördlich vom Bahnhof wird ein Güterschuppen gebaut, und es entsteht eine Laderampe.



Der Alfelder Güterbahnhof mit zwei Waggons, der Waggonwaage und der Drehscheibe (rechts) um 1872. (15.)

# 150 Jahre Königlich Hannoversche Süd-Eisenbahn

## Bahnstationen an der Eisenbahnstrecke Hannover-Alfeld

### Güterbahnhof und Güterumschlag auf dem Bahnhof Alfeld (Leine)

Der Güterumschlag ist stark zurückgegangen. Das Expressgut wird jetzt in Hildesheim abgefertigt.



Der von der Bahn nicht mehr genutzte Gebäude des Güterbahnhofs im Herbst 2004



Vor Jahren wurden noch Container umgesetzt, heute wird nur noch Holz verladen (Fotos: G. Schumann)

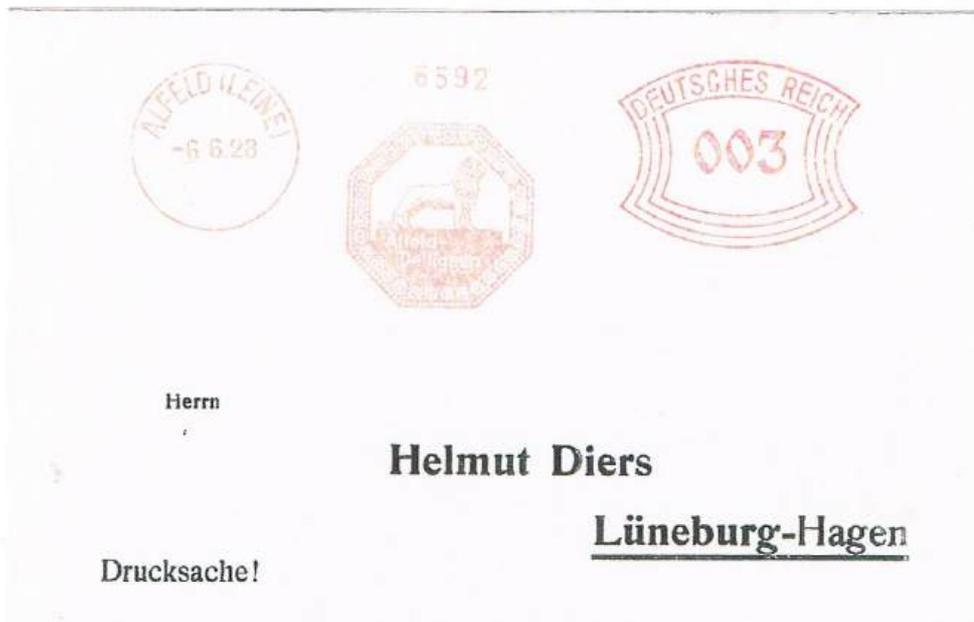
# 150 Jahre Königlich Hannoversche Süd-Eisenbahn

## Bahnstationen an der Eisenbahnstrecke Hannover-Alfeld

### Industrieansiedlungen um den Bahnhof Alfeld (Leine)

#### AMD (AMA - Alfelder Maschinen- und Apparatebau)

- 1911 Bau eines Direktorenhauses am Alten Schlehbergweg  
1918 Neuer Wechsel in Maschinen- und Fahrzeugfabriken, Alfeld-Delligsen AG



Früher Firmenfreistempel der Maschinen- und Fahrzeugfabriken Alfeld-Delligsen AG von 1928  
mit dem Braunschweiger Löwen, auf Kartenkopie (Vorlage: G. Schumann)

- 1930 Wegen der Wirtschaftskrise kam der Betrieb zum Erliegen  
1933 Neuer Wechsel in *Alfelder Maschinen- und Apparatebaugesellschaft*  
1937 Nach Erbfall jetzt: *Alfelder Maschinen- und Apparatebau-Ges. Daus & Co., Alfeld-Leine*  
1946 Neugründung der AMA (*Alfelder Maschinen- und Apparatebau GmbH*) durch P.Gröbe  
1953 Firmierung in: *AMAWERK GmbH, Maschinen- und Apparatebau*

In den 50er Jahren Anlagenbau für die Zuckerindustrie im In- und Ausland,  
Spezielle Probetationen für die Ermittlung des Schmutzanteils und der  
Zuckerprozentage der angelieferten Rüben.

- 1994 Einige Jahre wurde das Unternehmen von Günter Dieball, Freden, geführt.



Freistempel der Firma Dieball-AMA von 1995

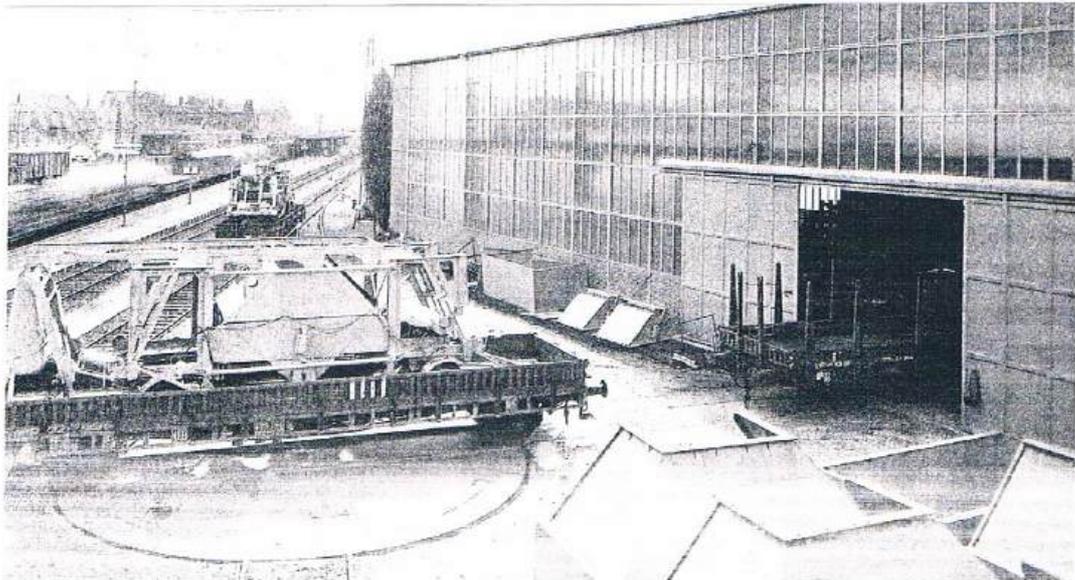
# 150 Jahre Königlich Hannoversche Süd-Eisenbahn

## Bahnstationen an der Eisenbahnstrecke Hannover-Alfeld

### Industrieansiedlungen um den Bahnhof Alfeld (Leine)

#### Alfelder Eisenwerk - AMMANN

Die unmittelbare Nähe zu den Gleisen wirkte sich sehr positiv aus. Zwei Industriegleise führen auf das Firmengelände, davon eins über eine Drehscheibe.



Niederbordwagen mit Baumaschinenteilen auf der Drehscheibe (18.)



Die Gleisanschlüsse sind noch vorhanden, werden aber nicht mehr genutzt, Herbst 2004 (Foto: G. Schumann)

# 150 Jahre Königlich Hannoversche Süd-Eisenbahn

## Bahnstationen an der Eisenbahnstrecke Hannover-Alfeld

### Industrieansiedlungen um den Bahnhof Alfeld (Leine)

#### Alfelder Eisenwerk - AMMANN

Die Firmengeschichte der Alfelder Eisenwerke auf Brief und Absenderfreistempeln dokumentiert.



**Alfelder Eisenwerk**

Otto Wesselmann & Co.

Alfeld (Leine)



Brief des Alfelder Eisenwerk mit Freistempel vom 5.1.38



Freistempel der Alfelder Eisenwerke vom 12.4.61 (Kopie)



Freistempel der Ammann ima AE vom 8.8.88

# 150 Jahre Königlich Hannoversche Süd-Eisenbahn

## Bahnstationen an der Eisenbahnstrecke Hannover-Alfeld

### Industrieansiedlungen um den Bahnhof Alfeld (Leine)

#### Ernst C. BEHRENS

Neben der eisen- und holzverarbeitenden Industrie siedelte sich mit Ernst C. Behrens ein Unternehmen der Papierverarbeitung an. Neben der neuen Eisenbahnverbindung nach Nord und Süd war die Nähe zur heimischen Papiermühle und anderen Papierfabriken von Bedeutung. Ein direkter Bahnanschluss bestand jedoch nicht.

- 1.7.1860** Errichtung der Firma *Bode & Behrens* an der Sedanstraße 6 als *Düten-, Beutel-, Kapseln-, Couvert-, Schreibhefte-, Conto- & Copirbücher-Fabrik* durch *Ernst C. Behrens* (20 Jahre) und späterem Schwager *Friedrich Bode*, Alfeld (Leine), genannt: *Düten-Fabrik*. Das Unternehmen war von Anfang an mit einer "Etiquetten & Steindruckerei" verbunden.
- 1863** Gründung eines Zweigbetriebes in Eberholzen.
- 1865** *Friedrich Bode* zieht sich als Miteigner zurück, Weiterführung durch *Ernst C. Behrens* als *Papierwarenfabrik Oberleine*, vorwiegend in Eberholzen.
- 1867** Weiterführung des Betriebes in Alfeld, da die Fertigwaren vorteilhaft mit der Eisenbahn transportiert werden können.
- 1870er Jahre** Errichtung von Filialbetrieben in Delligsen, Kayerde und Langenholzen. Anschaffung der ersten Papierverarbeitungsmaschine.



Kopie eines Briefkopfes von Ernst C. Behrens von 1893 mit Vermerk "an der Hannoverschen Südbahn"

# 150 Jahre Königlich Hannoversche Süd-Eisenbahn

## Bahnstationen an der Eisenbahnstrecke Hannover-Alfeld

### Industrieansiedlungen um den Bahnhof Alfeld (Leine)

#### Ernst C. BEHRENS

Die Eisenbahn war für Ernst C. Behrens ein Verkehrsmittel, um schneller nach Hannover und wieder zurück zu kommen. Vielfach hielten D-Züge zusätzlich in Alfeld, denn damals übliche 5-Mark-Darlehns-Kassenscheine "lösten meistens das Problem".

- 28.11.1904** Todestag von Gründer Ernst C. Behrens.
- Ende 1904** Weiterführung des Unternehmens durch Sohn und Erbe *Adolf Behrens* (geb.1866).
- 1922** Neubau einer großen Fabrikanlage im Perkwall.
- Ab 1925** Kauf neuester und modernster Verarbeitungsmaschinen.  
Einführung des Offsetdrucks mit weitgehendem Verzicht von Stein- und Buchdruck.
- 28.01.1931** Todestag von Adolf Behrens.
- 1931** Übernahme des Unternehmens durch Sohn *Dipl.Kfm. Ernst Behrens* (3.Generation).
- nach 1939** Ernst Behrens musste als Gefreiter in den Krieg. Vertretung durch den langjährigen Mitarbeiter Prokurist *Heinrich Panitz*, der Anfang 1948 verstarb. Weiterführung durch *Herbert Kipping*, langjähriger Mitarbeiter der Firma, später Prokurist.
- 1949** Rückkehr von Ernst Behrens aus der jugoslawischen Gefangenschaft.



Absenderkarte der Firma Ernst C. Behrens vom 12.12.45, mit aptiertem Wertstempel

Rückseitig wurde auf eine Anfrage der Firma R. Zahn, Gittelde/Harz wegen einer Lieferung vermerkt:

Die am 14.11.45 berechnete Sendung konnte wegen der bestehenden Gütersperre erst am 8. ds. Mts. bei der hiesigen Güterabfertigung aufgeliefert werden. Ich hoffe, dass dieselbe in den nächsten Tagen in Ihren Besitz kommt.

# 150 Jahre Königlich Hannoversche Süd-Eisenbahn

## Bahnstationen an der Eisenbahnstrecke Hannover-Alfeld

### Industrieansiedlungen um den Bahnhof Alfeld (Leine)

#### FAGUS - GreCon



Das Fagus-Werk aus der Sicht der Bahnreisenden vor und nach dem Abriss  
des alten Stellwerkes in den 1930er Jahren (Werkfotos Fagus)

- 1974** Abgabe der Unternehmensführung von Ernst Greten sen. und Ruth geb. Benseidt, Übernahme der Geschäftsführung am 1.3.1974 durch die Brüder Ernst und Gert Greten, in der auch Herbert Kiszka jun. verbleibt.  
Aus Alters- bzw. Gesundheitsgründen scheidet die bisherigen Kommanditisten Karl Benseidt und Karl-Fritz Benseidt aus.
- 1982** Aufwendige Restaurierung des unter Denkmalschutz stehenden Firmenkompleses.
- 2000** Technologiezentrum Fagus-Werk wird dezentrales EXPO-Projekt.



Das Fagus-Werk mit der Waggon-Waage (links) und dem restauriertem Lagerhaus im Herbst 2004 (Foto: G. Schumann)

# 150 Jahre Königlich Hannoversche Süd-Eisenbahn

## Bahnstationen an der Eisenbahnstrecke Hannover-Alfeld

### Industrieansiedlungen um den Bahnhof Alfeld (Leine)

#### FAGUS - GreCon

Präsentation des Unternehmens auf einem Firmenbrief und Absenderfreistempeln.



Firmenbrief (Ausschnitt) zu Beginn der Inflationszeit (16.8.23), mit 1000 Mark frankiert



Freistempel vom 30.5.47 mit Darstellung eines "Stanzmesser für alle Zwecke", der Wertstempel ist aptiert



Neuer Freistempel von 2002 mit Darstellung des von Gropius erstellten Firmengebäudes (Vorlagen: G. Schumann)

# 150 Jahre Königlich Hannoversche Süd-Eisenbahn

## Bahnstationen an der Eisenbahnstrecke Hannover-Alfeld

### Industrieansiedlungen um den Bahnhof Alfeld (Leine)

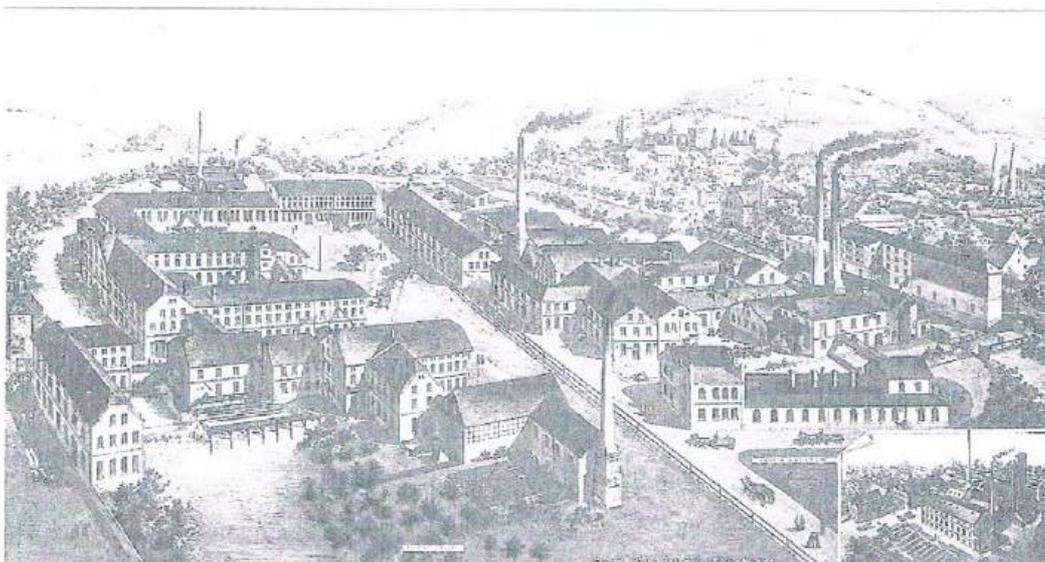
#### Hannoversche Papierfabriken - Sappi

- 1851** Erwerb der Loh- und Bokemühle am Schleifstrang der Leine (Mühlengraben) durch die Gebrüder Woge. Dort wird eine neue Fabrik gebaut.  
Es erfolgt die Umsiedlung der Fabrikation von der Warne an den Mühlengraben.
- 1852** und **1863** Gebäudebrände, von denen man sich schnell erholt.
- 1869** Zugang einer Besetzung in Gronau mit dem Kauf der Gronauer Öl- und Graupenmühle, der Holzschleiferei und der installierten Turbinen.
- 1872** Die Papierfabrik Gebr. Woge wird Aktiengesellschaft.  
Es erfolgt die Umbenennung in *Hannoversche Papierfabriken Alfeld-Gronau*, vormals Gebr. Woge.



Dieser Firmenname hielt sich fast 100 Jahre, wie hier auf einem Freistempel von 1937 dokumentiert.

- 1873** Die Produktionsstätten in Alfeld und Gronau werden erheblich ausgeweitet.  
In diesem Jahr wurden bereits 1000 Tonnen Papier hergestellt.  
Der Transport zwischen Alfeld und Gronau erfolgt mit Pferdefuhrwerken, jedes Gespann brauchte jeweils einen ganzen Tag für die Hin- und Rückfahrt, in Alfeld standen 28 Pferde, in Gronau 2 Pferde.  
Auch die umfangreichen Transporte zum und vom Bahnhof erfolgen mit Fuhrwerken.



Darstellung beider erweiterter Fabriken in Alfeld und Gronau ) um 1890, (nach Kunstverlag Eckert & Pflug, Leipzig, 4.)

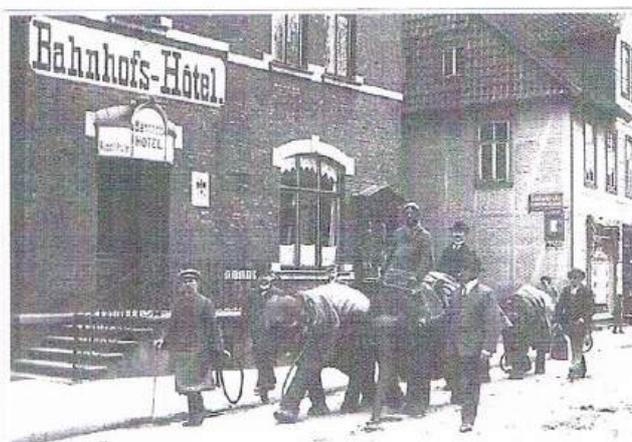
# 150 Jahre Königlich Hannoversche Süd-Eisenbahn

## Bahnstationen an der Eisenbahnstrecke Hannover-Alfeld

### Alfelder Firmen und der Bahnhof Alfeld (Leine)

#### Tierhandlung Hermann Ruhe

**1920er Jahre** Es folgt eine intensive Phase des Tierhandels.  
Zoodirektoren und Zirkusbesitzer kommen nach Alfeld, insbesondere dann, wenn neue Tiertransporte eintreffen.



Es ist immer ein Ereignis, wenn Elefanten ausgeladen werden und durch die Stadt ziehen (9., 7.)

- 1931** Übernahme des Zoo Hannover durch Hermann Ruhe (II).
- 1948** Ruhr-Zoo in Gelsenkirchen wird errichtet.
- 1961** Hermann Ruhe (II) übergibt die Firma an seinen Sohn Hermann (III).
- Nov. 1993** Die Tierhandlung wird aufgegeben, da der Fang und Handel mit Tieren praktisch nicht mehr möglich ist.



Viele Jahre verwendete die Tierhandlung Ruhe zwei Rappenantilopen in ihren Freistempel

**Statistiker haben einmal ermittelt:** (aus: G.Kraus, R.Gonschorek, *Kleine Alfelder Kulturgeschichte*, 2002)

Von 1856 bis 1937 wurden rd. 8 Millionen Kanari- und andere Vögel exportiert.  
Dafür würden Eisenbahnwaggons mit einer Zuglänge von rd. 49 km gebraucht.  
Für Exportkäfige würden rd. 1500 Waggons mit einer Zuglänge von rd. 20 km benötigt.  
Für das Vogelfutter benötigte man rd. 2100 Waggons oder eine Zuglänge von rd. 28 km.

# 150 Jahre Königlich Hannoversche Süd-Eisenbahn

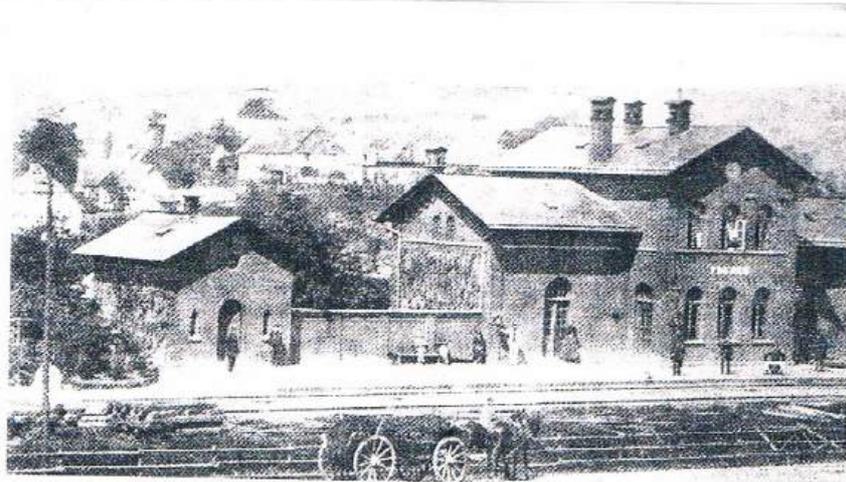
## Bahnstationen an der Eisenbahnstrecke Hannover-Alfeld-Göttingen

### Bahnhof Freden (Leine)

- 1854** Bau und Fertigstellung des Bahnhofgebäudes.  
**31.7.1854** Feierliche Einweihung der Teilstrecke Alfeld-Göttingen.  
Jubelnde Menschenmengen begrüßten den vorbeifahrenden Zug.

In den folgenden Jahrzehnten wurde der Bahnhof nur geringfügig umgebaut.  
Erst in der 2. Hälfte des 20. Jahrhunderts bekam das nördliche Seitengebäude  
eine Anhebung des Kniestocks mit Flachdach und Einbau einer Wohnung.

- Dez. 1988** Verkauf des Bahnhofgebäudes an den Installateur Andreas Topp, Everode,  
mit privater Nutzung als Firmensitz, später Verpachtung der Räume.  
**2004** Heute wird das Gebäude vom Gesundheitsstudio "Physio 2000" genutzt.



Bahnhof Freden um 1870 (Vorlage: W. Faass)



Das verkaufte Bahnhofgebäude aus gleicher Südost-Richtung, Herbst 2004 (Foto: G. Schumann)

# 150 Jahre Königlich Hannoversche Süd-Eisenbahn

## Bahnstationen an der Eisenbahnstrecke Hannover-Alfeld-Göttingen

### Industrieansiedlungen und der Bahnhof Freden (Leine)

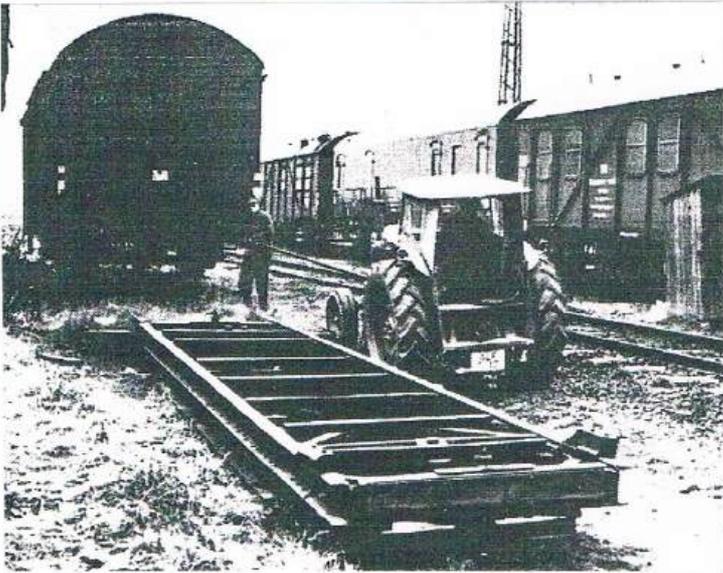
#### Die Schmalspurbahn der Glasschleiferei

Die Waggons wurden anfangs mit 4 Pferden und später mit einem Trecker gezogen.

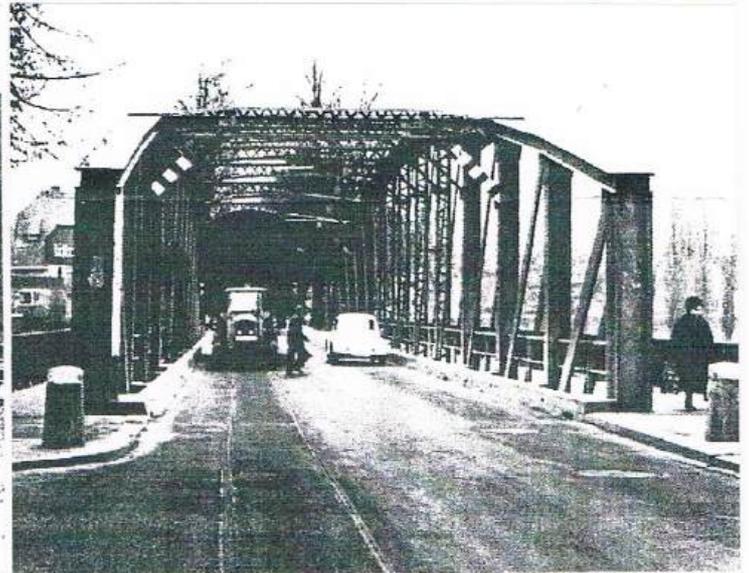
Die Glasfabrik wurde 1926 verkauft und später stillgelegt.

Aus dieser Zeit sind keine Fotodokumentationen der Schmalspurbahnnutzung bekannt.

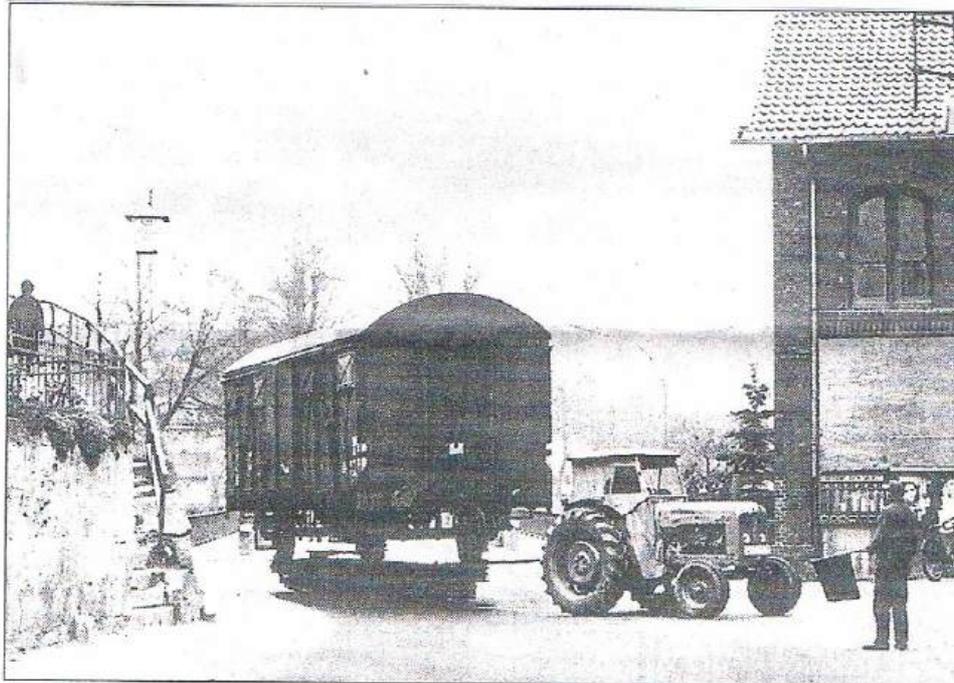
Erst nach 1945, als sich in den noch vorhandenen leeren Gebäude verschiedene Firmen ansiedelten, wurde der Waggontransport auf der Schmalspurstrecke auf Fotos festgehalten.



Ein normalspuriger Wagen wird auf den Rollwagen gezogen



Fahrt auf der Leinebrücke - im Schritttempo



Der "Zug" biegt von der Bachstraße in die Greener Straße (3 Vorlagen: H.Räer, Hildesheim)

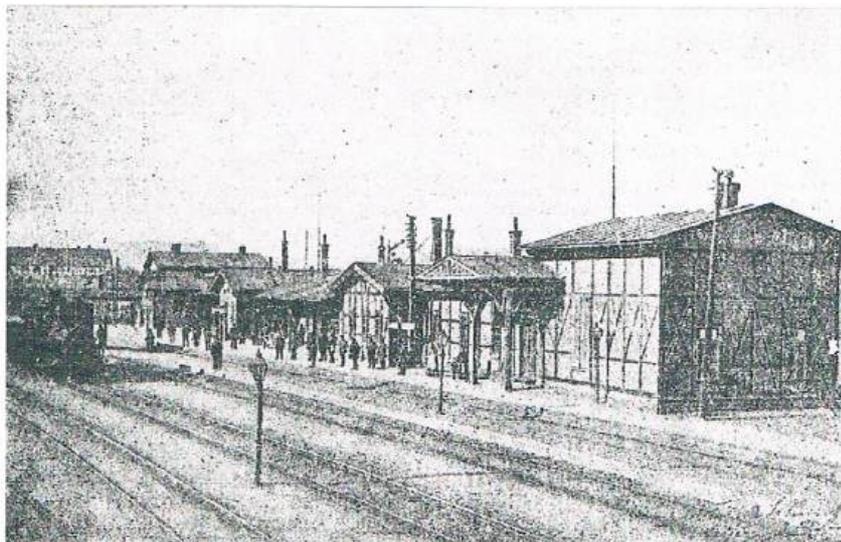
# 150 Jahre Königlich Hannoversche Süd-Eisenbahn

## Bahnstationen an der Eisenbahnstrecke Hannover-Alfeld-Göttingen

### Bahnhof Kreiensen

Dieser Bahnhof weist hoheitlich einige Besonderheiten auf, weil die Eisenbahntrasse auf dem Weg nach Göttingen im Raum Kreiensen durch das Herzogtum Braunschweig führte. Chronologisch hat der Historiker u.a. folgende Daten festgehalten:

- 1853-1854** Bau des Bahnhofs als Fachwerkbau.
- 31.7.1854** Einweihung der Teilstrecke Alfeld-Göttingen, Halt des Zuges in Kreiensen auf "braunschweigischem" Boden. Der braunschweigische Kreisrichter Küster aus Gandersheim begrüßt den hannoverschen Innenminister und weitere Gäste des Eröffnungszuges.
- 1.8.1854** Inbetriebnahme der Strecke Hannover-Göttingen für den Allgemeinverkehr.



Das alte Kreienser Bahnhofsgebäude im Fachwerkstil um 1870 (26.)

- 5.8.1856** Inbetriebnahme des letzten Teilstückes Seesen-Kreiensen der Eisenbahnstrecke der "Herzoglich Braunschweigische Südbahn" Braunschweig-Börßum-Kreiensen. Die "Herzoglich Braunschweigische Harzbahn" wurde bereits 1841 eröffnet.
- 10.10.1865** Eröffnung der Weststrecke Kreiensen-Vorwohle-Ottbergen. Damit erhält Kreiensen neben der Nord-Süd-Verbindung Hamburg-Hannover-Cassel auch eine Ost-West-Verbindung Braunschweig-Altenbeken-Ruhrgebiet.  
Der Bahnhof wird ein bedeutender Knotenpunkt für den Personenverkehr und den Postumschlag. In der Glanzzeit werden bis zu 1200 Mitarbeiter beschäftigt.



Hand- und Maschinenpoststempel weisen auf die Bedeutung von Kreiensen als Eisenbahnknotenpunkt hin

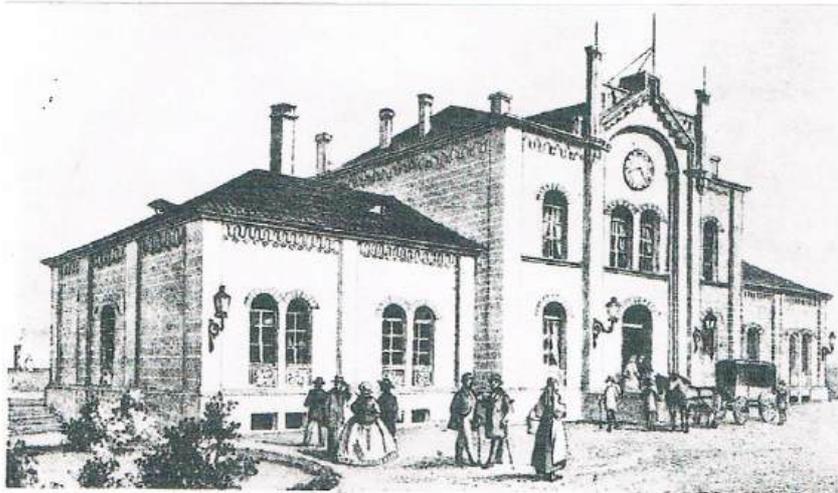
# 150 Jahre Königlich Hannoversche Süd-Eisenbahn

## Bahnstationen an der Eisenbahnstrecke Hannover-Alfeld-Göttingen

### *Bahnhof Salzderhelden*

Zum Leidwesen des Einbecker Magistrats wurde die etwas abseits der Trasse liegende Stadt nicht an die Eisenbahn angebunden. Die Strecke führt 5/8 Meilen (4,6 km) an Einbeck vorbei. Dafür erhielt Salzderhelden einen Haltepunkt. Später wurde eine Eisenbahnverbindung zwischen Salzderhelden und Einbeck eingerichtet. Diese wurde dann bis Dassel verlängert.

- 31.7.1854** Einweihung der Teilstrecke Alfeld-Göttingen, Halt des Zuges in Salzderhelden. Oberamtmann Meyer aus Einbeck begrüßt den Innenminister und wünscht, dass die Königliche Familie die Gegend um Einbeck öfters besuchen möge.
- 1.8.1854** Inbetriebnahme der Strecke Hannover Göttingen für den Allgemeinverkehr.
- 1856** Der Einbecker Magistrat beantragte eine Trassenführung nach Holzminden über Lüthorst-Wangelinstedt-Satdtoldendorf, um eine Anbindung an Einbeck zu erhalten. Diese Eingabe wurde vom preußischen Handelsminister abgelehnt, ebenso 1861.



Der Bahnhof Salzderhelden um 1860 (26.)

- 1879** Inbetriebnahme einer normalspurigen eingleisigen Strecke Salzderhelden-Einbeck. Die Stadt Einbeck zahlt 120 000 Mark in bar dazu, und das Bahnhofsgebäude in Einbeck wird kostenlos zur Verfügung gestellt.
- 1883** Die Trasse wird bis nach Dassel verlängert.
- 1927** Eine weitere Eingabe, von der Nord-Süd-Trasse einen Gleisbogen über Einbeck zu legen, wird nicht realisiert.
- 1976** Der Personenverkehr spielt auf der Strecke Salzderhelden - Einbeck Mitte nur noch eine untergeordnete Rolle. Der Einbecker Bahnhof erhält jedoch eine der 400 Stückgutverladestellen. Damit hat der Güterverkehr erheblich zugenommen.
- 1977** Mit der Gebietsreform wird der Bahnhof Salzderhelden in Einbeck-Salzderhelden umbenannt.

# 150 Jahre Königlich Hannoversche Süd-Eisenbahn

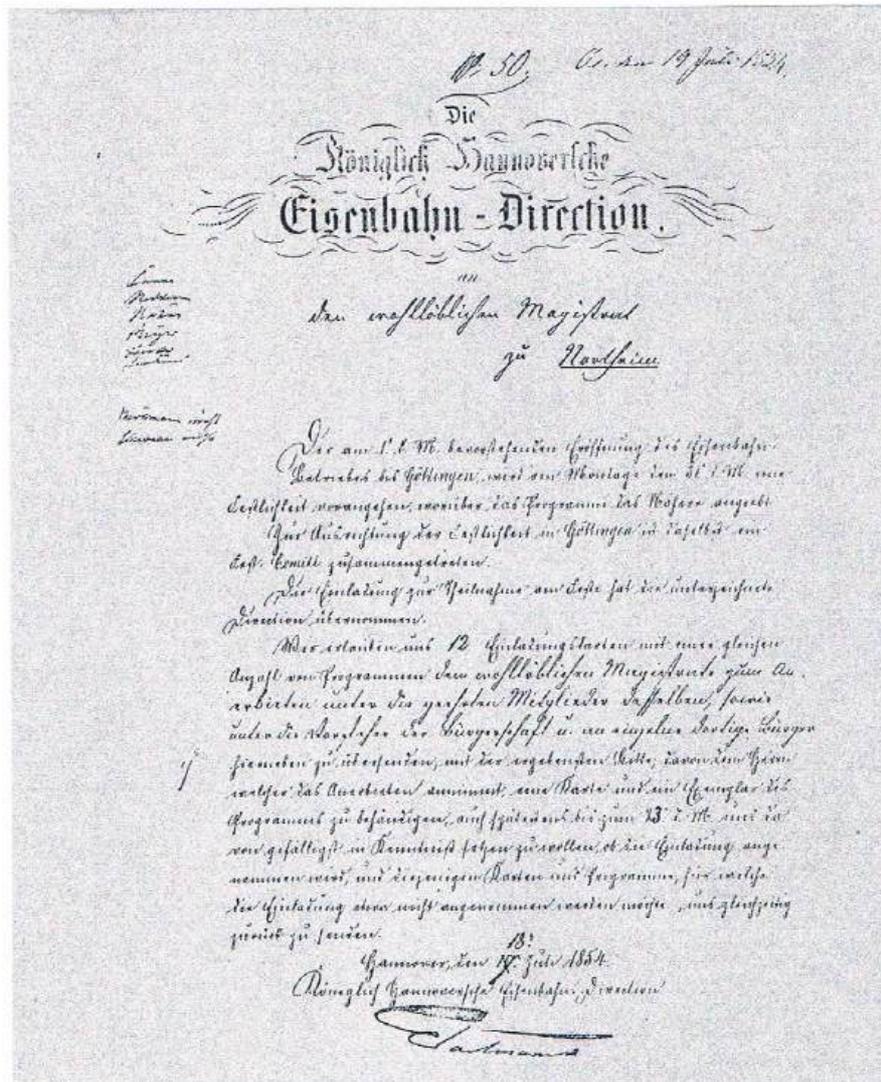
## Bahnstationen an der Eisenbahnstrecke Hannover-Alfeld-Göttingen

### Bahnhof Northeim (Han)

Auf dem Bahnhof Northeim wurde zur Einweihung der Südbahn "großer Bahnhof" gemacht. Mit dem Bau von Nebenstrecken nach Herzberg und als Solling-Bahn nach Ottbergen entwickelte sich Northeim zu einer "Verkehrsspinne".

Nach Einrichtung mehrerer Dienststellen, wie Bahnmeisterei, Bahnbetriebswerk, Lokomotivleitung und einem Lokomotivschuppen, sowie einer Schwellentränke wurde der Bahnhof zu einem großen Arbeitgeber.

- 31.7.1854** Einweihung der Teilstrecke Alfeld-Göttingen, Halt des Zuges in Northeim. Locomotivführer H. Wilke aus Westerode b. Duderstadt führt den Sonderzug von Alfeld nach Göttingen. Er fuhr "mit seiner schönen von Damenhand bekränzten 333 Maschine" in Northeim ein, wo er von vielen Gästen begrüßt wurde. Zur Vorbereitung der Feierlichkeiten gibt die Königlich Hannoversche Eisenbahn-Direction mit Schreiben vom 18. Juli 1854 einige Instruktionen.



Schreiben der Königlich Hannoverschen Eisenbahn-Direction vom 18. Juli 1854 an den Magistrat zu Northeim (26.)

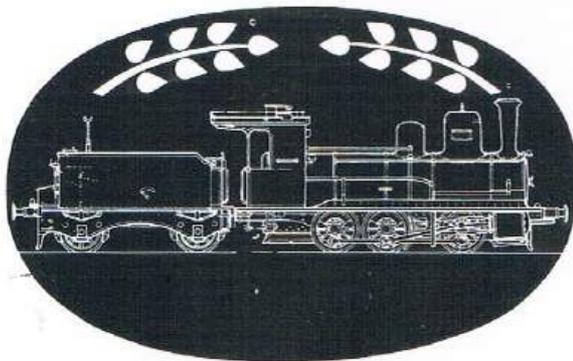
# 150 Jahre Königlich Hannoversche Süd-Eisenbahn

## Bahnstationen an der Eisenbahnstrecke Hannover-Alfeld-Göttingen

### Bahnhof Northeim (Han)

**06.10.1979** Leistungsschau auf dem Bahnhof anlässlich "125 Jahre kgl.hannoversche Süd-Eisenbahn Juli 1854" am 6./7. Oktober 1979

### 125 Jahre Eisenbahn Alfeld-Göttingen



### Königlich Hannoversche Südeisenbahn

Kopie der Erinnerungskarte "125 Jahre Eisenbahn Alfeld-Göttingen" mit Sonderstempel von der DB-Leistungsschau am 6./7. 10. 1979 (Vorlage: F.Uhde)

### Bahnbetriebswerk (Bw) Northeim

Quelle: 125 Jahre Alfeld-Göttingen 1979

- 1875** Errichtung eines Lokschuppens. Er wird bis 1927 durch Anbau zum Rund-
- 1927** schuppen mit 36 Ständen erweitert. Diese werden im Krieg schwer beschädigt.
- 1945** Große Zerstörungen des Lokschuppens, der Drehscheibe und anderer Gebäude.
- 1955** Im Bw sind noch 42 Lokomotiven stationiert.
- |         |             |
|---------|-------------|
| 8 Loks  | Baureihe 44 |
| 18 Loks | Baureihe 50 |
| 7 Loks  | Baureihe 78 |
| 5 Loks  | Baureihe 86 |
| 4 Loks  | Baureihe 94 |
- 1960** Der Personenbestand beträgt 300 Beschäftigte.
- 1968** Northeim wird Außenstelle des Bahnbetriebswerkes Göttingen

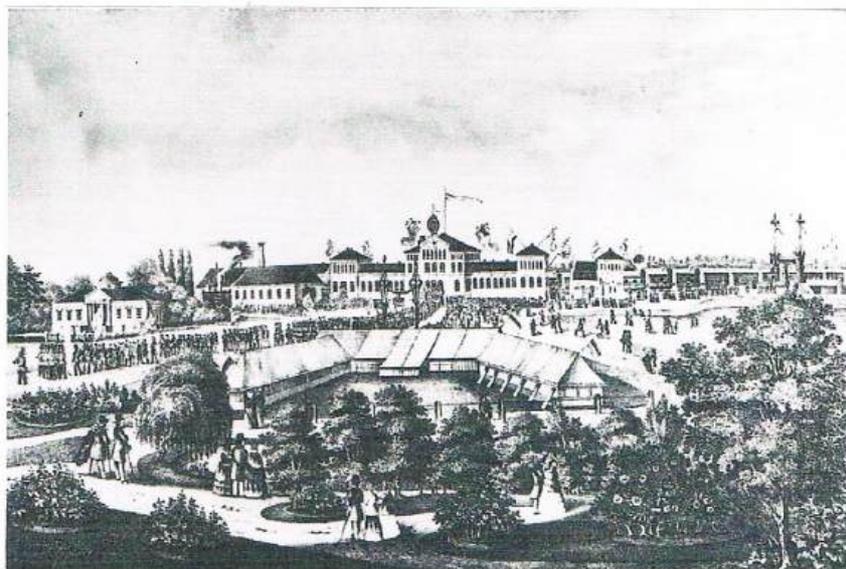
# 150 Jahre Königlich Hannoversche Süd-Eisenbahn

## Bahnstationen an der Eisenbahnstrecke Hannover-Alfeld-Göttingen

### Bahnhof Göttingen

Göttingen wurde 1854 Endstation des 2. Bauabschnittes der Süd-Eisenbahn. Damit wurde ein wichtiger Abschnitt zum Weg nach Süden fertiggestellt. Nach Fertigstellung der letzten Teilstücke Göttingen-Münden und Münden-Cassel erfolgte die endgültige Anbindung an die Südstrecken.

- 1851** Nachdem die Hannoversche Eisenbahndirektion beschlossen hat, die Eisenbahntrasse über Göttingen zu führen, beginnen die ersten Vermessungsarbeiten bei Bovenden.
- 13.3.1851** Magistrat und Bürgervorsteher stimmen für den Bau eines Bahnhofs auf dem Masche und nicht am Weender Tor, weil mehr Platz da sei und der Bahnhof näher an der Stadt liegen würde.  
Es müssen jedoch Grundstücksverlegungen vorgenommen werden.
- 1851** Der Bahnhof, der mit einer Maschinen- und Wagenreparaturanstalt versehen sein wird, wird gegen 350 000 Rth (*Reichsthaler*) kosten. Er wird nun auf der Masch gebaut und bis zur Einweihung der Südbahn fertiggestellt sein.



Der Festzug vom 31. Juli 1854 auf dem Weg vom Bahnhof zum Rathaus in Göttingen (26.)

- 31.7.1854** Der einlaufende Zug, der die Strecke Alfeld-Göttingen einweihet, wird von General-Superintendent Rettig empfangen.  
Die ankommenden Gäste werden von Spitzen der Behörden, den Innungen, Turner, Schützen, studentischen Korporationen und Vereinen mit Fahnen begrüßt, die um 10 1/2 Uhr durch die drei Bahnhofspforten zum gemeinsamen Festumzug strömen.  
Die Festzelte sind auf dem "wüsten und öden" Platz vor dem hellen Bahnhofsgebäude errichtet. 11 Uhr zieht der Festzug durch die Stadt. Festreden werden auf dem Markte von Stadtsyndikus Eberhard und vor der Aula von Prorektor Prof. Dr. Ritter gehalten.  
Danach Beginn des Festmahls mit "anschließenden Festreden und fröhlichem Feiern".
- 1.8.1854** Inbetriebnahme der Strecke Hannover-Göttingen für den Allgemeinverkehr.
- 1.8.1867** Eröffnung der Strecke Göttingen-Friedland.
- 31.10.1875** Eröffnung der Strecke Friedland-Eichenberg-Bebra.

# 150 Jahre Königlich Hannoversche Süd-Eisenbahn

## Bahnhof Göttingen

28.05.1985 Anlässlich des Jubiläums "150 Jahre Deutsche Eisenbahnen" hält der Ausstellungszug "Die Neue Bahn" in Göttingen.



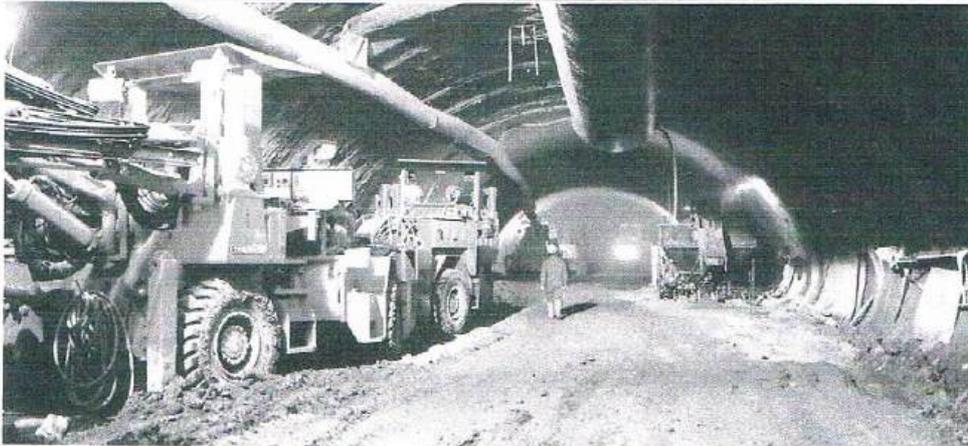
Jubiläumskarte vom Halt des Ausstellungsuges "Die Neue Bahn" am 28.5.1985 in Göttingen (Vorlage: G. Schumann)

## ICE-Eisenbahnschnellstrecke Hannover - Würzburg

Die Bahnstrecke Hannover-Göttingen-Kassel ist über 150 Jahre alt und den modernen Anforderungen der hohen Verkehrsaufkommen nicht mehr gewachsen. Im 19. Jahrhundert wurde das Streckennetz für völlig andere Verkehrsbedürfnisse gebaut.

Um mit höheren Geschwindigkeiten von 200 - 250 km/h fahren zu können wurde eine neue Schnellstrecke geplant und gebaut. Von Hannover bis Rethen führt sie auf der selben Trasse. Von Hollenstedt bis Göttingen verläuft sie in der Nähe oder direkt an der alten Bahntrasse. Die zweigleisige Strecke von Hannover bis Würzburg ist 327 km lang und hat 35 Stellwerke.

**1973** Erster Rammschlag in Laatzen erfolgt durch den amtierenden Verkehrsminister.



Tunnelarbeiten an der Strecke im Bereich des Leineberglandes (DB-Eigenfoto)

- Mai 1979** Inbetriebnahme der ersten 12 Kilometer langen Teilstrecke Hannover-Rethen.  
**31.05.1991** Festakt in Hannover zur Einführung des Hochgeschwindigkeits-Verkehrs auf der Schnellstrecke Hannover-Würzburg.



Erinnerungsumschlag anlässlich der Einführung des Hochgeschwindigkeitsverkehrs am 31. Mai 1991 in Hannover (Vorlage: E. Wieckhorst)