

HANNOVER

 Willkommen in der Me

HANNOVER HBF



Willkommen in der Messestadt

HANNOVER HBF



Willkommen in der Messe



Willkommen in der



Willkommen in



(Füllseite)

Hannover – das Bahnkreuz im Norden



Bild 2: Seit 1879 zählt das Empfangsgebäude des Hauptbahnhofs mit seinen charakteristischen Rundbögen zu den Wahrzeichen der hannoverschen City. Der sechsachsige DÜWAG-Triebwagen der ÜSTRA fuhr dort am 6. August 1989 auch schon nahezu 30 Jahre vorbei.

Bild 1 (Titel): Durchgeblickt – eine 114 an der Westausfahrt des Hauptbahnhofs Hannover im April 1991. **Abb. 1 und 2: O. Bergmeier**

Impressum

ISBN 3-922404-66-9

Verlag und Redaktion:

Hermann Merker Verlag GmbH
Postfach 1453 • D-82244 Fürstenfeldbruck
Am Fohlenhof 9a • D-82256 Fürstenfeldbruck
Telefon (0 81 41) 50 48 oder 50 49
Telefax (0 81 41) 4 46 89

Herausgeber: Hermann Merker
 Autor: Olaf Bergmeier
 Redaktionelle Betreuung: Andreas Ritz
 Lektorat: Manfred Grauer, Karin Schweiger
 Satz Merker Verlag: Regina Doll, Evelyn Freimann
 Layout: Gerhard Gerstberger
 Koordination: Ingo Neidhardt
 Anzeigenleitung: Elke Albrecht
 Printed in Italy by Europlanning S.r.l.
 via Chioda, 123/A, I-37136 Verona
 Vertrieb: Hermann Merker Verlag GmbH
 Vertrieb Einzelverkauf:
 MZV Moderner Zeitschriften Vertrieb
 GmbH & Co KG, D-85386 Eching/Freising

Alle Rechte vorbehalten. Übersetzung, Nachdruck und jede Art der Vervielfältigung setzen das schriftliche Einverständnis des Verlags voraus. Unaufgefordert eingesandte Beiträge können nur zurückgeschickt werden, wenn Rückporto beiliegt. Für unbeschriftete Fotos und Dias kann keine Haftung übernommen werden. Durch die Einsendung von Fotografien und Zeichnungen erklärt sich der Absender mit der Veröffentlichung einverstanden und stellt den Verlag von Ansprüchen Dritter frei. Beantwortung von Anfragen nur, wenn Rückporto beiliegt. Es gilt Anzeigenpreisliste Nr. 11 vom 1. Januar 1990. Eine Anzeigenablehnung behalten wir uns vor. Gerichtsstand ist Fürstenfeldbruck.

© Oktober 1994
 Hermann Merker Verlag GmbH, Fürstenfeldbruck



Inhalt

Einleitung

Die Entwicklung der hannoverschen Eisenbahnen bis 1875

1843: Der verzögerte Start	6
Weiterer Streckenausbau bis 1856	14
Hannovers erste Bahnhofsanlage	14
Georg Egestorff: Pionier im deutschen Lokomotivbau	15
1866: Die Preußen kommen	16

Wegweisender Ausbau 1875 bis 1914

Bahnhofsneubau und Höherlegung der Gleise	17
Zweite Ausbauphase 1904 bis 1914	18
Lok- und Waggonbau in Linden 1880 bis 1933	22

Zwischen den Kriegen 1918 bis 1939

Gründung der Reichsbahn	24
»Fliegende Züge« 1928 bis 1939	26

Bomben auf Hannover 1940 bis 1945

Wiederaufbau und weiterer Ausbau ab 1945

Trostlos: die Nachkriegsjahre	30
Neuer Aufschwung in den fünfziger Jahren	36
Die Elektrifizierung	68

1970: Einführung des Großraumverkehrs Hannover

U-Bahn-Bau am Hauptbahnhof 1970 bis 1975	83
Kaum Fortschritte im Nahverkehr 1975 bis 1994	84

Ausblick: Zur EXPO kommt die S-Bahn

Hannover und die Neubaustrecken

Der Werkstättendienst

Der Messebahnhof Hannover

Die Steinhuder-Meer-Bahn

Der Betriebsmaschinendienst

Zitate und weitere Literaturangaben

Seite

4

6

6

14

14

15

16

17

17

18

22

24

24

26

29

30

30

36

68

82

83

84

86

88

90

91

92

93

104

Einleitung

Rund 75 ICE-Züge rollen täglich in den Hauptbahnhof Hannover. Nur einer von ihnen kommt planmäßig aus Berlin – seit Mai 1993 der Vorbote für jene schnellen Züge, die ab 1997 in einer Stunde und 45 Minuten von der deutschen in die niedersächsische Hauptstadt fahren sollen. Der ICE "Spree-Kurier" ist jedoch auch ein Symbol für den drastischen Wandel gegenüber den erst fünf Jahre zurückliegenden Interzonenzügen. Die Leine-Metropole hat mit der deutschen Einheit ihre alte Bedeutung als Schnittpunkt der wichtigsten Nord-Süd- und Ost-West-Achsen der Bahn in Deutschland zurückgewonnen.

Hannovers Eisenbahnen befinden sich zur Zeit in einer der größten Umbruchphasen ihrer Geschichte, und das nicht nur wegen der Neubaustrecken nach Berlin und Würz-

burg. Zur Weltausstellung EXPO 2000 wird die Messestadt ein S-Bahn-Netz erhalten, womit nun auch der lange verzögerte Ausbau des Nahverkehrs endlich kommt. Geleitet wird das "Bahnkreuz des Nordens" ab 1996 vom neuen größten elektronischen Zentralstellwerk der DB am Hauptbahnhof. Darüber hinaus ist in Lehrte ein neues Güterverkehrszentrum geplant.

Wie hat sich Hannover überhaupt zur heutigen Drehscheibe des Schienenverkehrs entwickelt? Antworten auf diese Frage stehen im Mittelpunkt der folgenden Texte. Umgekehrt hat die Eisenbahn sicherlich auch entscheidenden Anteil am Aufstieg der 1843 mit Vororten 40 000 Einwohner zählenden Hauptstadt des gleichnamigen Königreichs zum Mittelpunkt eines Ballungsraums von heute 1,1 Millionen Einwohnern.

Dabei stand man hier dem grenzüberschreitenden Schienenstrang und den furchterregenden Dampfrossen zunächst ganz besonders skeptisch gegenüber. Als in Hannover am 22. Oktober 1843 endlich der erste Zug abfuhr, waren in den übrigen deutschen Ländern schon einige hundert Kilometer Strecken in Betrieb.

Die anfängliche Zurückhaltung hatte ihre Ursache vielleicht gerade in der lange Zeit engen Verbindung zum Mutterland der Eisenbahn: Wegen der Personalunion mit Großbritannien residierte der hannoversche König bis 1837 in London. So profitierte man an der Leine zwar von der Macht des großen Bruders, fristete ansonsten aber nur ein Schattendasein. Ein Agrarland, regiert von rückständigen Adligen und Ständerversammlungen, die vom Fortschritt, wie



er sich um 1830 in Politik und Wirtschaft ausbreitete, nicht viel hielten. Am Althergebrachten festhalten wollen, Entscheidungen hinauszögern, Unentschlossenheit – mit dergleichen wird man in der hannoverschen Eisenbahngeschichte noch häufiger konfrontiert. Andererseits fand dann auch manche mit Bedacht getroffene Entscheidung vielerorts Anerkennung, so der von 1844 bis 1847 errichtete "Centralbahnhof", der erste große Durchgangsbahnhof in Deutschland, und sein 1879 eingeweihter Nachfolger. Und was gab es im Laufe der Zeit in einem derartigen Knotenpunkt nicht alles für Lokomotiven zu sehen; wie viele berühmte Züge hielten im Hauptbahnhof? Doch zum Bild der Eisenbahn im Raum Hannover gehörte ebenso die Steinhuder-Meer-Bahn mit ihrer 50 km langen Meter-

spurstrecke westlich von Wunstorf. Ferner gab und gibt es zahlreiche kleine Werk-, Hafen- oder Feldbahnen, was im Rahmen dieses EJ-Specials allerdings nicht vertieft werden kann. Schließlich ist auf die hannoversche Straßenbahn hinzuweisen, die mit ihrem einst weitläufigen Überlandnetz auch im Güterverkehr oft Aufgaben der Eisenbahn übernahm.

Bei den Fotos liegt das Gewicht eher auf den letzten zehn Jahren. Die Eisenbahndlandschaft in und um Hannover scheint heute auf den ersten Blick fast ein Niemandsland für Eisenbahnfreunde zu sein, die hier vergeblich nach alten Bahnsteighallen, aufwendigen Kunstbauten oder verträumten Nebenbahnen Ausschau halten. Dennoch finden sich schöne Fotomotive, vor allem im Leinetal, entlang der Güterumgehungsbahn

und auf der Bahnstrecke nach Altenbeken. Durch die eingangs erwähnte Umbruchsituation gehört die "Alte Bahn" inzwischen aber auch in Hannover weitgehend der Geschichte an. Zumindest ein paar Eisenbahnfotografen trauern ihr nach.

Olaf Bergmeier

Bild 3: Gekonnt fing der Fotograf im Februar 1994 diese abendliche Bahnsteigszenerie im Hauptbahnhof Hannover ein. Außer den ICE-Zügen nach Bremen und Hamburg, der Diesellok eines Eilzuges nach Stendal und der Ellok einer CityBahn nach Altenbeken lassen sich im Hintergrund auch drei Wahrzeichen der Stadt ausmachen: Ganz links die Spitze der Rathauskuppel und das Dach des Opernhauses, auf der rechten Seite ragt der Turm der Marktkirche heraus. **Abb.: W. Klee**



HANNOVER



Willkommen in der



Die Entwicklung der hannoverschen

1843: Der verzögerte Start

Als der Nationalökonom Friedrich List (1789 bis 1846) zwischen 1833 und 1835 Pläne für ein zukünftiges deutsches Eisenbahnnetz veröffentlichte, sah er Hannover bereits als einen der wichtigsten Knotenpunkte vor. Die damals nicht sonderlich bedeutende Residenzstadt des gleichnamigen Königreichs schien ihm dazu aufgrund ihrer günstigen geographischen Lage prädestiniert zu sein.

Zum einen würden hier fast zwangsläufig die Strecken von den Nordseehäfen Bremen und Hamburg auf ihrem Weg Richtung

Süden zusammentreffen, denn als einzig zweckmäßige Weiterführung dieser Linien durch das Mittelgebirge bot sich nur das Leinetal an. Zum anderen sollte eine nördlich der Mittelgebirge verlaufende Verbindung zwischen Berlin und dem Rheinland ihren Weg ebenfalls über Hannover nehmen.

So gehen in dem 1835 im "Pfenning-Magazin" veröffentlichten List-Plan "über Eisenbahnen und das deutsche Eisenbahnsystem" fünf Strecken sternförmig von der Leinestadt aus: Richtung Bremen, Hamburg, Braunschweig – Berlin, Cassel und Minden – Köln. Annähernd dieselben Linien hatte 1834 bereits der Königlich Hannover-

sche Bergrat Grote in seinen Entwurf eingezeichnet; allerdings beförderte er – ganz Lokalpatriot – Hannover damit gleich zum Mittelpunkt des gesamten deutschen Eisenbahnnetzes.

Gerade das Königreich Hannover ist aber ein Musterbeispiel dafür, wie der Bau der Eisenbahn in Deutschland anfangs durch kleinstaatliches Denken und den Widerstand einzelner Interessengruppen beeinträchtigt wurde. Mit ihren Vorstellungen stießen die Vordenker List und Grote seinerzeit ebenso auf Ablehnung wie die Initiatoren erster konkreter Projekte.

Schon 1825 hatte der Braunschweiger Kam-

H B F
Messestadt



Bilder 4 und 5: Die zwei Gesichter des Hauptbahnhofs Hannover. Während König Ernst August vor altherwürdiger Kulisse reitet, macht sich auf den Bahnsteigen nüchterne Moderne breit. **Abb. 4:** O. Bergmeier; **Abb. 5:** W. Klee

Eisenbahnen bis 1875

merassessor August Philipp von Amsberg (1788 bis 1871) dem Kabinett in Hannover Pläne für eine Eisenbahnverbindung mit Braunschweig sowie weiter über Celle und Lüneburg nach Harburg und Hamburg vorgelegt. Doch die hannoverschen Kaufleute befürchteten zuviel Konkurrenz und protestierten energisch. 1833 wollten die in Hannover ansässigen Engländer John Taylor und Charles B. Vignoles mit privatem Kapital Strecken von Hannover und Braunschweig zu den Hansestädten Bremen und Hamburg errichten. Die hannoversche Regierung genehmigte vorläufig die Bildung einer Aktiengesellschaft und den Beginn

von Vermessungsarbeiten – ehe das Vorhaben an Uneinigkeiten über die Streckenführung zwischen Hannover und Hamburg scheiterte. Taylor und Vignoles lehnten den Umweg über Lüneburg ab und gaben sich auch nicht mit Harburg, dem hannoverschen Hafen an der Elbe, als Endpunkt zufrieden. Es sollte weitreichende Folgen für den späteren Bahnbetrieb haben, daß Hannover hier aus Angst vor der Wirtschaftsmacht der Hansestadt die Chance einer frühzeitigen Direktverbindung ausließ. Statt dessen wurde 1835 Generalquartiermeister Prott von der Regierung beauftragt, Vorarbeiten

für die Eisenbahnlinien nach Braunschweig und zu den Nordseehäfen Bremen und Harburg einzuleiten. In zähen Verhandlungen mit dem Herzogtum Braunschweig gelang noch im selben Jahr im "Hannoverschen Plan" die Einigung über den Streckenverlauf. Demnach sollte von der Strecke Hannover – Braunschweig im etwa 20 km südlich von Celle gelegenen Burgdorf die Bahn nach Harburg abzweigen. Ferner war eine Verbindung von Hannover über Verden nach Bremen vorgesehen.

In Braunschweig stand man zu diesem Zeitpunkt dem Eisenbahnbau trotz des noch mehr zersplitterten und kleineren Territoriums sehr viel aufgeschlossener gegenüber. Das ist in erster Linie auf die Initiative des schon erwähnten August Philipp von Amsberg zurückzuführen, der bereits 1822 in einem Kohlebergwerk in der englischen Grafschaft Durham mit einer Eisenbahn konfrontiert wurde und sich daraufhin auch in heimischen Gefilden für ihre Einführung stark machte. Er leitete den Bau der ersten deutschen Staatseisenbahn nach Wolfenbüttel in die Wege, die schließlich am 1. Dezember 1838 eröffnet wurde.

Eine treibende Kraft wie von Amsberg, 1843 zum Direktor des Eisenbahn- und Postwesens im Herzogtum Braunschweig befördert, fehlte in Hannover einfach, wo sich noch 1842 Oberbaurat Hagemann, Mitglied der zur Leitung des Bahnbaus eingesetzten "Eisenbahn-Commission", zunächst einmal *"im Steintorfelde eine kleine Probeeisenbahn herstellen ließ, um überhaupt einen Begriff von der Sache zu bekommen"* (1). Aus dem "Hannoverschen Plan" war inzwischen nichts geworden. Hannoversche Finanzleute wollten das Projekt verwirklichen, aber das fehlende Enteignungsgesetz kam bis 1837 nicht zustande. Dann ging infolge unterschiedlicher Thronfolgeregelungen die Personalunion mit England nach 123 Jahren zu Ende, und Hannovers neuer König Ernst August hob mit einer seiner ersten Amtshandlungen das ihm zu demokratische Staatsgrundgesetz von 1833 auf. Im Zuge der darauffolgenden Streitigkeiten rückte das Thema Eisenbahn in den Hintergrund, obwohl Ernst August *"vorbehaltlich näherer Bestimmung"* 1838 den Bau einer Minden-Braunschweiger Bahn genehmigte. Damit schien er einem entsprechenden Wunsch des mächtigen Nachbarn Preußen nachzukommen, der seine Provinzen Rheinland und Westfalen durch diese Strecke mit dem östlichen Staatsgebiet verbinden wollte. Darüber hinaus geschah jedoch zunächst nichts. 1840 standen die Eisenbahnpläne wieder oben auf der Tagesordnung; aber erst neuerlicher Druck von seiten Braunschweigs und Preußens veranlaßte den König endlich zum Handeln.

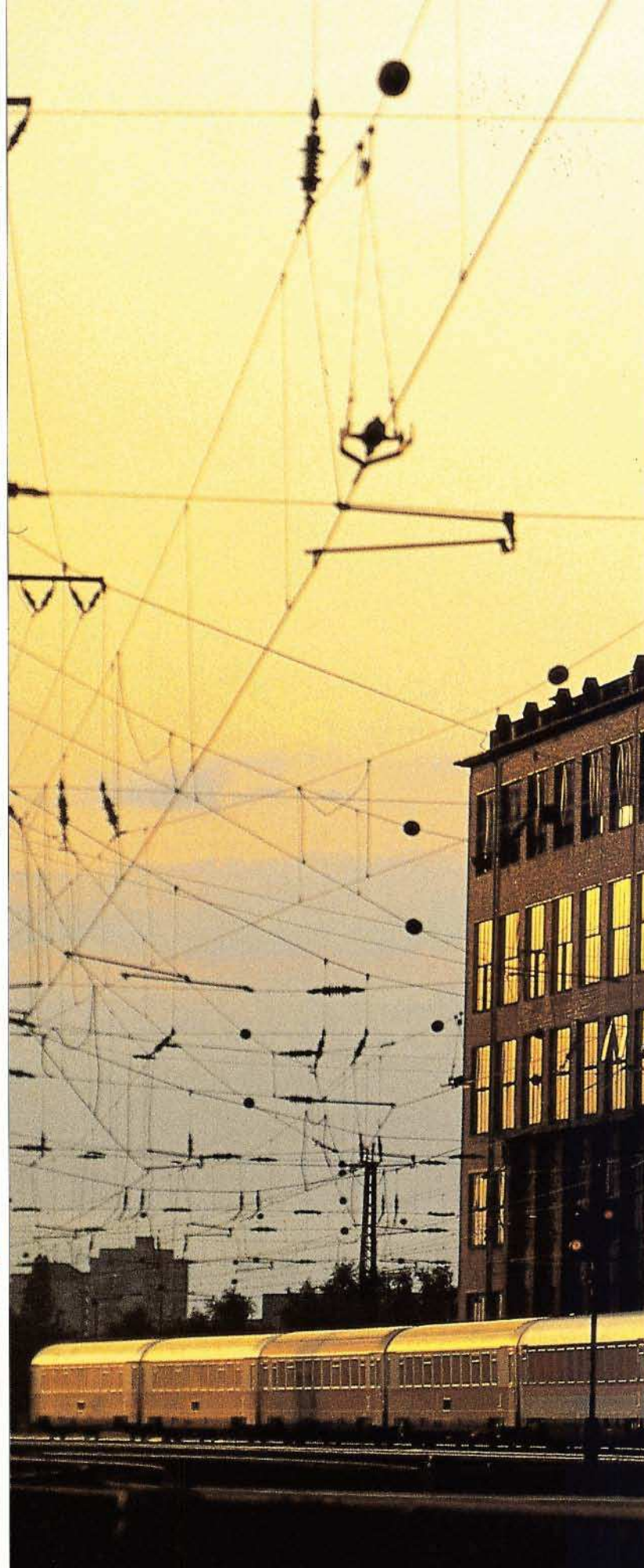


Bild 6 (links oben): 114 496 am 16. April 1988 im letzten Sonnenlicht.
Bild 7 (links): Die 103 mit ihren markanten Lüftergittern – Lichtblick im Hauptbahnhof nicht nur am 27. Juni 1992.
Bild 8: Kurz vor Sonnenuntergang passierte am 28. Juni 1992 der IC 547 "Weserbergland" aus Köln die bekannte Conti-Kulisse an der Westeinfahrt des Hauptbahnhofs. **Abb. 6 bis 8: O. Bergmeier**



Bilder 9 (großes Bild) und 10 (unten links): Die Leine tritt in den Wintermonaten nahezu jedes Jahr über die Ufer. Wie man sieht, konnte dieser Umstand aber weder dem am 4. Januar 1994 westlich des Haltepunkts Leinhausen aufgenommenen N 4131 aus Minden etwas anhaben noch dem E 3230 aus Göttingen, der unten links gerade im Leinetal bei Brügggen unterwegs ist (26. März 1994). **Abb. 9 und 10: O. Bergmeier**

Bild 11 (unten rechts): Schloß Brügggen und die Sieben Berge – was sich fast wie ein Märchen der Gebrüder Grimm anhört, bietet hier am 22. Oktober 1988 die Kulisse für den InterRegio 1683. **Abb.: P. Raulfs**

