

Planung u. Bau d. Südbahn

Stephan Geyer 1997

Wissenschaftliche Arbeit, vorgelegt von

Stephan Geyer

Dransfeld im Juni 1997

Inhalt

Einleitung	Seite: 5 – 8
Die Planung der Hannoverschen Süd- Eisenbahn	Seite: 9 - 23
Die geplante Streckenführung von Göttingen nach Kassel	Seite: 19 - 23
Der Bau der Königlich Hannoverschen Süd - Eisenbahn	Seite: 24 - 48
Erwerb der zum Bau der Bahn nötigen Grundstücke	Seite: 26 - 35
Der Streckenabschnitt Göttingen - Dransfeld und Dransfeld - Hannoversch Münden wird gebaut	Seite: 36 - 48
Die Inbetriebnahme und Entwicklung der Eisenbahnstrecke von Göttingen nach Hannoversch Münden im Überblick	Seite: 49 - 61
Unter Preußischer Verwaltung	Seite: 53 - 59
Die Unterstellung der Eisenbahnlinien der Eisenbahndirektion Hannover unter das Reichsverkehrs - Ministerium	Seite: 59 - 60
Die Stilllegung der Strecke Göttingen - Dransfeld - Hannoversch Münden	Seite: 61 - 64
Schlußbetrachtung	Seite: 65
Quellen- und Literaturhinweis	Seite: 66 – 68

Einleitung

Wie kein anderes Verkehrsmittel hat die Eisenbahn ein Jahrhundert - das neunzehnte - entscheidend beeinflusst und gestaltet, so daß sie aus der Geschichte und speziell aus der Technikgeschichte nicht wegzudenken wäre. Aus der Verbindung von Rad und Schiene wurde ein leistungsfähiges Verkehrsmittel, das während Generationen, die gesamte wirtschaftliche, gesellschaftliche und kulturelle Entwicklung geprägt hat.

1975 feierte die Eisenbahn ihr 150 jähriges Bestehen. Anlaß dafür war die erste 1825 in England gebaute Eisenbahnlinie von Stockton nach Darlington. Diese erste mit Dampf betriebene Eisenbahn verband einen Nordseehafen mit einer Kohlenmine. ¹

Die Situation Englands war von der Deutschlands völlig verschieden, während der in wenige, große und viele kleine Staaten zersplitterte Deutsche Bund, von den napoleonischen Kriegen erschöpft, nahezu handlungsunfähig, sich mit der Beseitigung der Kriegsfolgen im eigenen Lande, mit Hungerjahren und schlechten Ernten befassen mußte, hatte in England das Zeitalter der Industrialisierung begonnen.

In Deutschland dauerte diese Entwicklung zehn Jahre länger. Hier wurde 1835, am 7. September, die erste Strecke im Königreich Bayern eingeweiht. Der Zug, der auf dieser von Nürnberg nach Fürth führenden Strecke verkehrte hatte den Namen "Der Adler". Zwar gab es auch schon vorher Schienensysteme, auf denen Pferde oder Menschen Wagen oder Loren bewegten (im Bergbau), aber erst mit der Verwendung von Dampf als Antriebskraft für Lokomotiven waren die Voraussetzungen für eine transporttechnische Revolution gegeben. ²

Die Eisenbahn hat in Deutschland, einem ausgeprägten Agrarland, die entscheidende technische Evolution ausgelöst, sie hat um die Jahrhundertwende Deutschland in die Reihe der Industriestaaten befördert. Sie erweiterte in ungeahntem Maße die Lebens- und Versorgungsräume des Menschen und ermöglichte den Massentransport von Personen und Gütern.

In Deutschland setzte sich trotz großer Erfolge der Eisenbahn Nürnberg - Fürth der Gedanke Eisenbahnen zu bauen nur sehr langsam durch. Friedrich List war einer der Ersten, die erkannten wozu diese Erfindung in der Lage war. Schon 1833 entwarf List ein deutsches, die einzelnen Länder übergreifendes Eisenbahnsystem. ³

¹ Wemer Walz: Deutschlands Eisenbahnen, Stuttgart 1991, S. 16.

² Wemer Walz: S. 15.

³ Ralf Roman Rossberg: Geschichte der Eisenbahn, Ostfildern 1977, S. 17.

Auch wenn die Bevölkerung dem Eisenbahngedanken eher skeptisch gegenüber stand, so war doch unter den Begüterten, den Kaufleuten, Handelsleuten und Handwerkern der Gedanke mit einer Eisenbahn Geld zu verdienen gereift. Vor allem der Mittelstand beteiligte sich am Aktienkauf für kommende Eisenbahnlinien.

So wurden in Dresden an einem Tag, für die noch in Planung befindliche Dresden - Leipziger Bahn, 1,5 Millionen Thaler in die Aktien dieser Bahn investiert. Während die zweite bayerische Bahn, die 60-Kilometerstrecke München - Augsburg verbindend, seit 1838 im Bau war und am 4. Oktober 1840 eröffnet wurde, löste die Reichsgrenzenbahn von List, 1828 als Linie Bamberg - Nürnberg - Augsburg - Lindau geplant, einen wahren Ansturm auf die Aktien aus. So wie an dieser Stelle ging es im weiteren Verlauf an vielen großen Plätzen in Deutschland zu.

Die ersten Eisenbahnen in Deutschland

- Am 07. Dezember 1835 eröffnet, die Strecke Nürnberg - Fürth.
- Am 24. April 1837 eröffnet, die Strecke Leipzig Dresden (erste Teilstrecke).
- Am 07. April 1839 wurde die gesamte Strecke in Dienst gestellt.
- Am 29. Oktober 1838 eröffnet, die Strecke Berlin – Potsdam
- Am 01. Dezember 1838 eröffnet, die Strecke Braunschweig - Wolfenbüttel (erste Staatsbahn).
- Am 20. Dezember 1838 eröffnet, die Strecke Düsseldorf - Erkrath
- Am 29. Juni 1839 eröffnet, die Strecke Magdeburg - Halle - Leipzig (erste Teilstrecke).
- Am 18. August 1840 wurde die gesamte Strecke in Dienst gestellt.
- Am 02. August 1839 eröffnet, die Strecke Köln - Achen (erste Teilstrecke).
- Am 01. September 1841 wurde die gesamte Strecke in Dienst gestellt.
- Am 01. September 1839 eröffnet, die Strecke München - Augsburg (erste Teilstrecke).
- Am 04. Oktober 1840 wurde die gesamte Strecke in Dienst gestellt.
- Am 26. September 1839 eröffnet, die Strecke Frankfurt - Wiesbaden (erste Teilstrecke).
- Am 19. Mai 1840 wurde die gesamte Strecke in Dienst gestellt.
- Am 12. September 1840 eröffnet, die Strecke Mannheim - Heidelberg.

Diese Entwicklung dauerte an und trieb den Bau verschiedenster Eisenbahnlinien voran. 1850 umfaßte das deutsche Eisenbahnnetz schon mehrere miteinander verbundene Bahnen. Eine Verbindung von Ost nach West war schon, wenn auch nicht um eine inländische Verbindung herzustellen, geschaffen worden. Die Verbindungen von Nord nach Süd waren in der Planung oder im Bau begriffen. Die eigentlichen, wichtigen Bauten erfolgten in den neu entwickelten Industriezentren der großen Städte, zumeist der Residenzstädte, wie auch in Hannover. Aber auch in den Hafenstädten, insbesondere den Hansestädten (Hamburg und Bremen) erfolgten Planungen zum Bau von Bahnlinien. Diese Zentren waren es auch, die ein Interesse an der Anbindung ihrer Bahnlinien an die von anderen hatten. ⁴

Allerdings wurden mehr Projekte propagiert und ausgeschrieben als wirklich gebaut. Außerdem entstanden die Bahnlinien mehr oder weniger willkürlich unter regionalen Gesichtspunkten. So hatte das Streckennetz von 1850 zwar eine Ausdehnung von 6044 Streckenkilometern, von einem geschlossenen Netz konnte aber keine Rede sein. Trotz allen Hindernissen, die einem freizügigen Reiseverkehr und erst recht dem Warenaustausch durch die Kleinstaaterei in den Weg gelegt wurden, erfüllte sich in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts, der prophetische Ausruf, welcher von Friedrich Wilhelm IV., überliefert wurde: "Diesen Karren, der durch die Welt rollt, hält kein Menschenarm mehr auf." ⁵

Ende 1860 umfaßten die deutschen Eisenbahnlinien immerhin bereits 11633 Kilometer. Durch die zunehmende Dichte der Bahnlinien ergaben sich immer mehr Berührungs- und Verknüpfungspunkte zwischen den einzelnen Ländern und Bahngesellschaften. Die Weiterentwicklung der Eisenbahn führte 1870 zu einem Streckennetz von 19575 Kilometern. Alle bedeutenderen Städte waren durch Eisenbahnen verbunden, die Industriegebiete erschlossen. ⁶

Dabei hatte sich im Laufe der Zeit ein Streckennetz gebildet, welches mit dem von Friedrich List (1833) viele Gemeinsamkeiten hatte. Dennoch waren Deutschlands Eisenbahnen geprägt von den Einflüssen, Forderungen und Rücksichten unter denen die Linienführung wichtiger Strecken festgelegt wurde.

4 Ralf Roman Rossberg: S. 31.

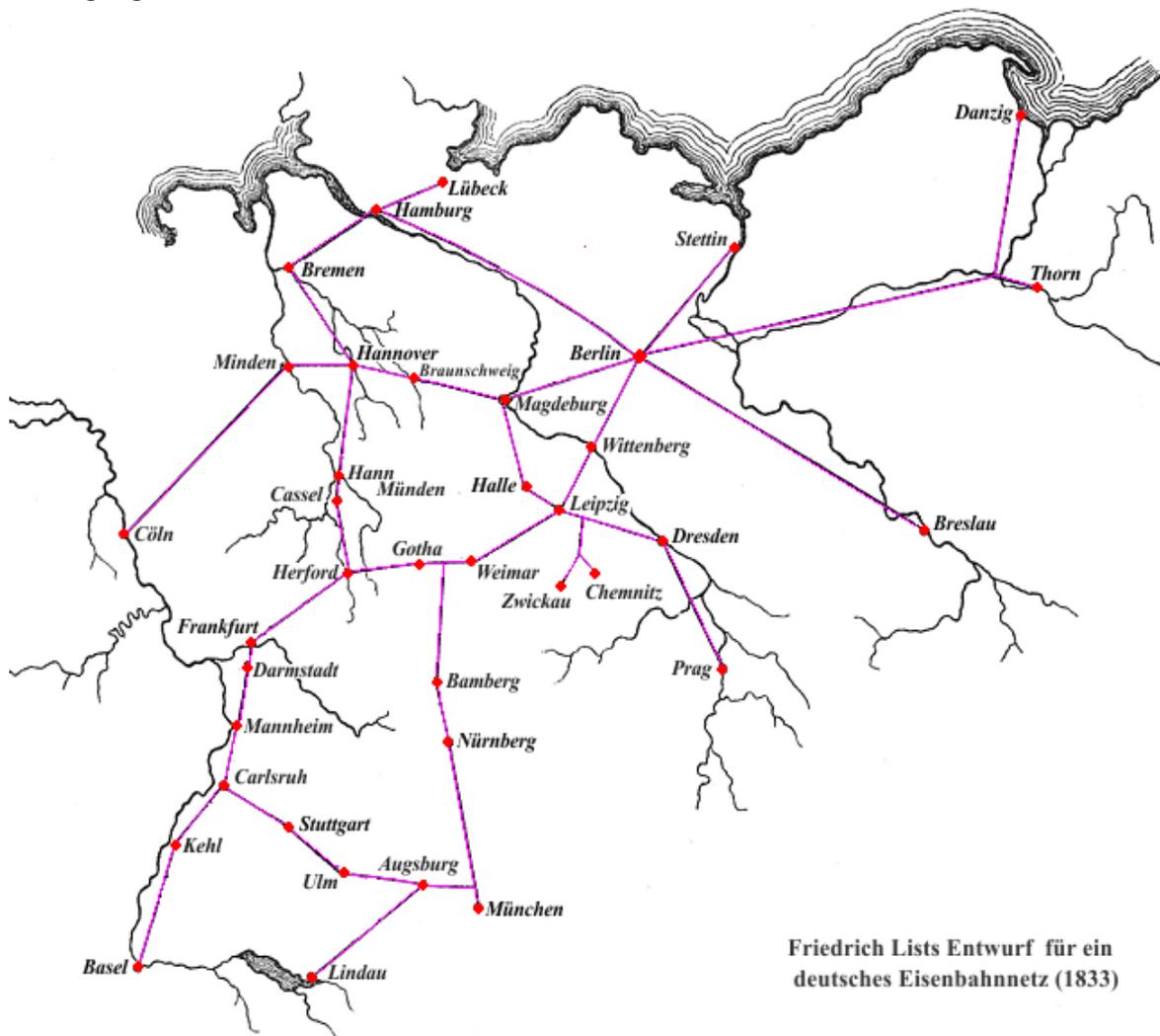
5 Ralf Roman Rossberg: S. 41.

6 Wemer Walz: S. 77.

Einen Überblick über die Entstehung und Entwicklung der Königlich Hannoverschen Südbahn zu geben und das Interesse für dieses Verbindungsstück im Netz der deutschen Eisenbahnlinien zu wecken, ist Ziel und Aufgabe dieser Arbeit. In verschiedene Abschnitte aufgeteilt wird die Problematik des Baus dieser Bahn, speziell der Teilstrecke Göttingen - Dransfeld - Hannoversch Münden verdeutlicht. Die Entwicklung von der Planung, über den Bau zur Inbetriebnahme der Bahnstrecke, anhand von Originalakten, wird aufgezeigt. Auch die während der Planungsphase aufgetretenen rechtlichen Probleme und deren Lösungen durch neue Gesetzesänderungen werden behandelt. Die Beschreibung, der mit dem Bau der Bahn beschäftigten Arbeiter, gestaltet sich schwierig, da nur wenige Aufzeichnungen die Angelegenheiten der Arbeiter betreffend, vorhanden sind. So ist zumeist nur über indirekt mit den Arbeitern zusammenhängenden Schriftstücke, etwas über diese zu erfahren.

Die Planung der Hannoverschen Süd - Eisenbahn

Seit 1825 (Eröffnung der ersten Bahnstrecke in England zwischen Stockton und Darlington) wurden Überlegungen angestellt, gefördert durch die hannoversche Regierung, eine Eisenbahnverbindung zwischen Kassel, Hannover, Harburg und Hamburg zu verwirklichen. Diese Streckenführung von Norden nach Süden, durch das gesamte Königreich Hannover veranlaßte eine englische Gesellschaft im Jahr 1833 Vorschläge zur Umsetzung dieser Pläne zu machen. ⁷ Trotz der engen Verbindungen des hannoverschen Königshauses zu England (1714 begründete Georg I. von Hannover entsprechend der englischen Thronfolgeordnung, dem Act of Settlement, die Personalunion England - Hannover, dessen Eisenbahnen seit 1825 mit großem Erfolg eingesetzt wurden), fanden die Vorschläge der englischen Gesellschaft zunächst keinen Eingang. ⁸



⁷ Dr. Fred Oesterley: Über die hannoversche Süd - Eisenbahn, Göttingen 1846, S. 1.

⁸ Werner Walz: Deutschlands Eisenbahnen, Stuttgart 1991, S. 43.

List, Friedrich: deutscher Volkswirtschaftler und Politiker, geboren 1789. In Reutlingen erlangte er 1817 den Titel eines Professors der Staatswissenschaft. Durch seine liberale Haltung gegenüber den Binnenzöllen und der Zollunion verlor er sein Amt und wanderte nach Amerika aus ...

Die rechtlichen Voraussetzungen zum Bau der Süd - Eisenbahn

Nachdem Ernst August II 1837 König von Hannover geworden war, lag die Planung einer Eisenbahnlinie, die das Königreich von Norden nach Süden verband in seinen Händen.

Am 13. November 1837 sicherte sich die hannoversche Regierung die rechtlichen Befugnisse, eine Eisenbahnlinie durch die südlichen Provinzen zu bauen. Dieser Vertrag mit der herzoglich - braunschweigischen Regierung regelte im Separat Artikel 1 die Durchführung einer Eisenbahnlinie durch hannoversches und braunschweigisches Gebiet. ¹⁰

Am 22. März 1840 wurde den Ständen der südlichen Provinzen des Königreichs mitgeteilt, daß für eine in Planung befindliche, von Hannover durch die südlichen Provinzen nach Kassel führende Eisenbahnlinie eine Geländeuntersuchung und eine Geschwindigkeitsnivellierung ¹¹ durchgeführt werden solle. Der nächste Schritt zur rechtlichen Absicherung der Besitzverhältnisse, der durch die hannoversche Regierung durchgeführt wurde, war das Gesetz zur Veräußerungsverpflichtung, welches am 8. September 1840 in Kraft trat. ¹²

Gesetz, die Veräußerungsverpflichtung Eisenbahnanlagen betreffend. Hannover, den 8. September 1840

“**Ernst August**, von Gottes Gnaden, König von Hannover, Königlicher Prinz von Großbritannien und Irland, Herzog von Cumberland, Herzog zu Braunschweig und Lüneburg.

... Hier begründete er mehrere Unternehmen und eine Eisenbahnlinie. List hatte den außerordentlichen Einfluß den Eisenbahnen auf das Wohlergehen eines Landes ausüben, während dieser Tätigkeit kennengelernt. In Amerika hatte er für den Transport von Kohle aus dem von ihm entdeckten Lager eine 34 km lange Strecke von Tamagna nach Port Clinton in der Nähe von Philadelphia gebaut Hier entstanden in kurzer Zeit vier kleinere Städte, die durch die Eisenbahnlinie zu enormem Wachstum gelangten. 1830 kehrte er als Konsul nach Deutschland zurück. wo er seine Vorstellungen über die Schaffung eines einheitlichen Eisenbahnnetzes nicht umsetzen konnte. Als einziger Erfolg auf diesem Gebiet gelang ihm die Gründung der Leipzig - Dresdener Eisenbahngesellschaft. 1846 nahm sich Friedrich List entmutigt und frustriert das Leben.

9 Ernst August II. : Der Sohn des engl. Königs Georg III. war nach seinem Studium Rittmeister in Hannover und erfolgreicher General im ersten Koalitionskrieg (1793-1795). 1815 heiratete er Friederike von Mecklenburg-Strelitz, die jüngere Schwester der preußischen Königin Luise. Nach der Auflösung der Personalunion 1837 wurde der preußische General König von Hannover. Er hob die Verfassung von 1833 auf und führte ein reaktionäres und absolutistisches Regime. Am 18. Nov. 1851 starb Ernst August II. in Hannover.

10 Hannoversche Gesetzessammlung von 1837, Abteilung I, Nr. 5, S. 32.

11 Geschwindigkeitsnivellierung: Eine geplante Streckenführung wird auf Unebenheiten untersucht, die durch eine Nivellierung (Einebnung), beseitigt werden um damit eine Geschwindigkeitserhöhung zu erreichen.

12 Dr. Fred Oesterley: S. 2.

Nachdem die finanzellen und Handels - Interessen Unseres Königreichs die Anlegung von Eisenbahnen, und zwar zunächst in den nachfolgenden Richtungen erfordern können: 13

- zwischen Hannover und Lüneburg in der Richtung Wismar,
- zwischen Hannover nach dem linken Ufer der Elbe, sowohl in der Richtung auf Hamburg, als nach einem dem allgemeinen Besten des Landes sonst entsprechenden Punkte am linken Elbufer im Königreiche,
- zwischen Hannover und dem rechten Ufer der Weser nordwestlich von Minden,
- zwischen Minden und Magdeburg über Hannover,
- zwischen Hannover und der südlichen Grenze des Königreichs auf Northeim, Göttingen u. s. w.,
- zwischen Braunschweig und Harzburg, und
- zwischen Bienenburg und Goslar.

Bei der Anlegung von Eisenbahnen aber die Abtretung von Grundeigentum und von anderen Rechten und Gerechtigkeiten zum Zweck der Eisenbahnanlage erforderlichen Falles muß erzwungen werden können; so erlassen Wir hinsichtlich der vorstehenden und unter Vorbehalt Uns etwa demnächst diensam scheinender Ausdehnung auf andere von Uns für nötig erachtete Bahnzüge, nach, Statt gehabter Communication mit den getreuen allgemeinen Ständen des Königreichs, das folgende Gesetz :

I. Allgemeine Bestimmungen

Art. 1.

Von Unserem Ermessen hängt es ab, mit Rücksicht auf das Wohl des Landes über die Anlage von Eisenbahnen innerhalb des Königreichs zu bestimmen.

Art. 2.

Haben Wir die Anlage einer Eisenbahn gestattet, so soll ein mit Unserer Genehmigung festgestellter, möglichst genauer Plan über die Anlage und Richtung der Bahn öffentlich durch Unser Ministerium des Inneren bekannt gemacht werden.

Art. 3.

Abänderungen dieses Plans bedürfen Unserer Genehmigung und sind gleichfalls durch Unser Ministerium des Inneren bekannt zu machen.

Art. 4.

Geldverwendungen zur Ausführung einer Eisenbahnanlage aus den Mitteln der Landeskasse bedürfen der Zustimmung der allgemeinen Stände - Versammlung. ¹⁴

II. Von der Abtretung, Benutzung oder Belastung des Grundeigentums und anderer Rechte.

Art. 5.

Ist die in den obigen Artikeln erwähnte Bekanntmachung erfolgt, so soll, des öffentlichen Nutzens wegen, die zu der Planmäßigen Ausführung der Eisenbahn und der dazu gehörigen Werke und Anlagen erforderliche Abtretung von öffentlichem und privatem Grundeigentum nebst den darauf befindlichen Gebäuden und sonstigem Zubehör, so wie von anderen Rechten und Gerechtigkeiten nicht verweigert werden dürfen. . . .

Art. 7

Beabsichtigt die Eisenbahnverwaltung, auf den Grund des bekanntgemachten Plans, Grundeigentum oder Gerechtsame ¹⁵ zu erwerben oder zu benutzen, so ist solches auf ihren Antrag den Eigentümern oder Inhabern der in Anspruch genommenen Gegenstände durch die Obrigkeit (Amt, verwaltener Magistrat u.s.w.) vorläufig anzuzeigen, in deren Bezirke jene Gegenstände sich befinden

Art. 13.

Kann eine gütliche Einigung nicht bewirkt werden, so ist die obrige Frage, mit Ausschließung des gerichtlichen Weges, von Unserem Ministerium des Inneren zu entscheiden

III. Von der Ausmittelung, Feststellung und Zahlung der Entschädigung.

Art. 15

Ein Jeder, welcher nach Artikel 5. Grundeigentum sammt Zubehör oder andere Rechte und Gerechtigkeiten abtreten, oder die in Artikel 6. erwähnte Benutzung oder Belastung gestatten muß, kann für alle ihm daraus entstehenden Vermögensnachteile vollständige und in der Regel vorher zahlbar zu machende Entschädigung verlangen. ... ¹⁶

¹⁴ Sammlung der Gesetze und Verordnungen für das Königreich Hannover, vom Jahre 1840: Abteilung I, Heft 34, Nr. 43, S. 372.

¹⁵ Gerechtsame: Nutzungsrechte auf einem Gelände, daß nicht erworben werden kann oder will. Nach Ablauf einer bestimmten Frist fallen diese Rechte wieder an den Eigentümer zurück.

¹⁶ Sammlung der Gesetze und Verordnungen für das Königreich Hannover, vom Jahre 1840: Abteilung I, Heft 34, Nr. 43, S. 372 - 380.

Art. 19.

Die Ausmittlung und Feststellung des Entschädigungsbetrages geschieht zunächst im Verwaltungswege durch diejenige Obrigkeit, in deren Bezirk der Gegenstand der Entschädigung ganz oder zum größten Teil sich befindet. ...

IV. Von den Kosten

Art. 59.

Sämmtliche Kosten des im Verwaltungswege Statt findenden Verfahrens der Auswahl der in Anspruch zu nehmenden Gegenstände, und der Ausmittlung und Zahlung der Entschädigung sind von der Eisenbahnverwaltung zu tragen. . . .

V. Schlußbestimmungen

Art. 64.

Wird mit Unserer Genehmigung die Anlegung von Eisenbahnen Privatunternehmern überlassen, so treten diese sowohl in Beziehung auf die zu verlangenden Abtretungen oder Benutzungen und Belastungen des Grundeigentums sammt Zubehör oder anderer Rechte, als auch hinsichtlich der Ausmittlung und Leistung der Entschädigung in die Befugnisse und Verbindlichkeiten der Staatsverwaltung.

Art. 65.

Unser Ministerium des Inneren ist ermächtigt, die zur Ausführung dieses Gesetzes nötigen Verordnungen und Anweisungen zu erlassen.“¹⁷

Zunächst jedoch wurde das Projekt einer Eisenbahnlinie durch die südlichen Provinzen zugunsten anderer Linien, die nördlichen und westlichen Teile des Königreichs verbindet, verschoben. Die Prioritäten des hannoverschen Eisenbahnbaus lagen eindeutig in der Anbindung Hannovers an die großen Handels- und Seestädte an den eigenen Küsten. Hier sind vor allen anderen Bremen und Hamburg zu nennen, welche durch ihre Lage an den beiden großen Flußmündungen des Königreichs ideale Standorte für den Außenhandel waren.¹⁸

Am 10. April 1841 wurde der Staatsvertrag über die Mindener Bahn mit Preußen abgeschlossen. Nach eingehenden und ausführlichen Beratungen genehmigten die Stände die Geldmittel, zunächst am 24. Januar 1842 für den Bau der Strecke Hannover - Celle. Diesen Beschluß erweiterten sie am 24. Juni 1842 auch für die Verlängerung von Celle nach Harburg um in Wettbewerb mit der rechts-elbischen Bahn von Berlin nach

¹⁷ Sammlung der Gesetze und Verordnungen für das Königreich Hannover, vom Jahre 1840: Abteilung 1, Heft 34, Nr. 43, S. 380 - 382.

¹⁸ Dr. Fred Oesterley: S. 15.

Hamburg zu treten. Der Beschluß beinhaltete auch die Zweigbahn nach Minden und die Verbindung nach Bremen, falls Bremen sich an den Kosten beteiligen würde.¹⁹ Am Teilstück Hannover Lehrte begannen am 18. Juli 1842 die Arbeiten. Die Hannoversche Zeitung berichtete darüber am 19. Juli 1842:

“Gestern wurde auf der Hannover - Braunschweigischen Eisenbahn bei Lehrte der erste Spatenstich getan. Zur Feier dieses Ereignisses hatten sich die Beamten des Königlichen Amtes Ilten und mehrere höhere Beamte aus Hannover eingefunden. Die Feierlichkeit begann bei der Ankunft der Beamten an Ort und Stelle um sieben Uhr abends mit einem "God sava the King", unter welchem die Hannoversche See und Handelsflagge, die Landes-Flagge und die allgemeine Eisenbahn-Flagge vor einem zu Ehren des Tages errichteten Laubzelte aufgerichtet wurden. Nachdem der Herr Hauptmann Dammert, als Oberingenieur der Bahn, eine kurze Rede gehalten, und der Herr geheime Kanzleirat Hoppenstedt, Referent in Eisenbahnangelegenheiten bei dem Königlichen Ministerrio des Inneren, einige Worte gesprochen hatte, tat Letzterer die ersten drei Spatenstiche, und brachte seiner Majestät dem König ein Lebehoch, in welches sämtliche Anwesende einstimmten. Erst spät am Abend trennte sich die frohe Gesellschaft.“²⁰

Bekanntmachung, die Erbauung der Eisenbahnen von Hannover nach Minden und nach Bremen betreffend.

“Seine Majestät der König haben mit Zustimmung der allgemeinen Ständeversammlung zu beschließen geruht, daß auf Kosten der Eisenbahnkasse des Königreichs eine Eisenbahn von Hannover nach Minden innerhalb diesseitigen Gebietes bis an die hessische Landesgrenze zur Ausführung gebracht werde.“²¹

Um den immer größer werdenden Aufgaben noch gerecht werden zu können, da inzwischen schon an drei weiteren Stellen die Arbeiten aufgenommen worden waren, verfügte das Ministerium des Inneren am 14. März 1843 die Einrichtung einer Eisenbahndirektion. Die Leitung hatte bis 1851 Hofrat Dr. Friedrich Georg Hartmann inne.²²

19 H. Kranz: S. 15.

20 H. Kranz: S. 16.

21 Sammlung der Gesetze und Verordnungen für das Königreich Hannover, vom Jahre 1846:

Abteilung I, Heft 6, Nr. 6, S. 23.

22 H. Kranz: S. 11.

Bekanntmachung des Königlichen Ministeriums des Inneren, die Errichtung einer Eisenbahn Direktion in der Residenzstadt Hannover betreffend.

“Hannover, den 14. März 1843.

Seine Majestät der König haben allergnädigst geruhet, die bisherige Eisenbahn - Commission hieselbst, nachdem sie die ihr übertragenen vorbereitenden Geschäfte befriedigend erledigt hat, aufzulösen und eine Eisenbahndirektion in hiesiger Königlicher Residenzstadt zu errichten. Die Königliche Eisenbahndirektion, welche am 13. d. M. in Wirksamkeit getreten ist, hat unter Leitung und Aufsicht des Ministeriums des Inneren, die im Bau begriffene Eisenbahn von Hannover über Lehrte und Peine nach der Hannover - Braunschweigischen Landesgrenze zur Ausführung zu bringen und den Betrieb auf dieser Eisenbahn einstweilig zu besorgen. Es bleibt vorbehalten, die Wirksamkeit der Königlichen Eisenbahn Direktion auf andere, von Regierungswegen anzulegende Eisenbahnen auszudehnen..“²³

Nachdem der Bau dieser Bahnen, unter anderem der ersten Staatsbahn Deutschlands von Braunschweig nach Wolfenbüttel 1836 gesichert waren,²⁴ wurde sich erneut dem Problem der Anbindung der südlichen Provinzen an das restliche Königreich gewidmet. 1844 wandten sich elf bedeutendere Städte mit Petitionen an ihre Ständeversammlung, um diese zu bewegen, an die Regierung heranzutreten um in Erfahrung zu bringen, ob und in welcher Richtung Eisenbahnen in den westlichen und südlichen Provinzen anzulegen sind. Um dem Bau solcher Linien Vorschub zu leisten, stellten die Stände die dazu notwendigen Geldmittel zur Verfügung.²⁵

Das Ergebnis dieser Petitionen war die Anordnung der hannoverschen Regierung die genaueren Geländeuntersuchungen durchzuführen und die Gegebenheiten des Personen- und Güteraufkommens zu ermitteln. Außerdem teilte sie den Ständen mit, daß der Bau einer Eisenbahnlinie durch die südlichen Provinzen (“die Südbahn”) sowohl ratsam, als auch unvermeidlich sei. In diesem Schreiben an die Stände vom 24. Februar 1846 wurde auch mitgeteilt, daß seine Majestät beschlossen hatte, den Bau der Südbahn zu genehmigen und auf Landeskosten durchzuführen. Mit der Übersendung dieses Schreibens beantragte die Regierung die ständische Genehmigung dieses Plans.²⁶

²³ Sammlung der Gesetze und Verordnungen für das Königreich Hannover, vom Jahre 1843: Abteilung I, Heft 7, Nr. 9, S. 35.

²⁴ Wemer Walz: S. 43.

²⁵ Dr. Fred Oesterley: S. 3.

²⁶ Dr. Fred Oesterley: S. 5.

Nachdem die Voruntersuchungen des Geländes abgeschlossen waren, hatte die Eisenbahndirektion Hannover drei in Frage kommende Linien der Untersuchung und Vermessung unterzogen.

1. Die Linie von Hannover, Alfeld, Göttingen, Mariengarten, Barlissen mittels Tunnel nach Hedemünden, Hannoversch-Münden nach Kassel,

2. die Linie von Hannover, Alfeld, Göttingen, Jünde, Mensen, Hannoversch-Münden nach Kassel,

3. die Linie von Hannover, Alfeld, Göttingen, Dransfeld, Scheden, Schedetal, Volkmarshausen mit einem Tunnel, Hannoversch-Münden nach Kassel.²⁷

Letztlich wurde sich für die 3. Streckenführung von Hannover über Göttingen, Dransfeld, Hannoversch Münden nach Kassel entschieden.

Der nächste Schritt zum Bau einer Bahn durch die südlichen Provinzen war die Bekanntmachung dieses Vorhabens in den Gesetzessammlungen, damit alle diesbezüglichen Gesetze auch für diese neu zu bauende Eisenbahnlinie galten.

Bekanntmachung des königlichen. Ministeriums des Inneren, die Erbauung der Südbahn betreffend. Hannover, den 20. September 1850.

“Von Seiner Majestät dem König ist unter Zustimmung der allgemeinen Ständeversammlung beschlossen, auf Kosten des Landes eine Eisenbahn von Hannover und Hildesheim nach der südlichen Grenze des Landes in der Richtung auf Kassel erbauen zu lassen. Der Plan dafür ist mit allerhöchster Genehmigung zunächst In Richtung von Hannover und Hildesheim bis Göttingen, wie folgt, jetzt festgestellt: Von Hannover zweigt sich die Bahn in südöstlicher Richtung aus der Eisenbahn nach Lehrte ab und wird durch die Gartengrundstücke der Vorstadt, die große Bult und Eilenriede, die Feldmarken Döhren, Wulfen, Lazen, Grasdorf, Rethen, Gleidingen und Heisede, östlich der ersteren vier und westlich der letzteren drei Dörfer auf Sarstedt, sodann nach Überschreitung der Innerste bei Sarstedt in südwestlicher Richtung durch

²⁷ Heinrich Zamponi: Der Bau der Südbahn, in: Horst Bethmann u. a. (Hrsg.): Dransfelder Information, Dransfeld, Nov. 1971, S. 23.

die Feldmarken Gisten, Barnten und Rössing, westlich dagegen von Barnten, ferner durch die Feldmarken von Nordstemmen, Mahlernten auf Burgstemmen und aus der Feldmark dieses Dorfs in westlicher Richtung über die Leine in die Niederungen des Leine- und Saalegebiets der Feldmark Elzebis zum östlich der Stadt projektierten Bahnhof geführt.

Westlich des Dorfes Mahlernten schließt sich an die Hauptlinie die Linie der Eisenbahn von Hildesheim, welche von der westlichen Seite des Bahnhofs durch die vor Hildesheim gelegenen Gartengrundstücke die Feldmarken Hildesheim und Steuerwald und nach Überschreitung der Innerste durch die Feldmarken Himmelsthur, Emmercke, kl. Escherde und Heiersum bis zu dem oben bezeichneten Vereinigungspunkte gebaut werden soll.

Vom Bahnhof der Stadt Elze läuft die Bahn in südlicher Richtung durch die Saaleniederung, ferner durch die Feldmarken von Gronau, Eime, Bantein und Brüggen, im Westen des Dorfes Limmer vorbei auf Alfeld, von dort ab am linksseitigen Talrande der Leine bis zu deren Überschreitung dem Dorfe Rollinghausen gegenüber, sodann am rechten Talrande der Leine durch die Feldmarken Rollinghausen, Meinershausen, Everode, kl. Freden und Winzenburg bis zur Herzöglich - Braunschweigischen Grenze, erreicht südlich von Bolksen wieder das diesseitige Gebiet und zieht sich dann durch die Feldmarken von Salzderhelden, Vogelbeck, Hohnstedt und Edesheim auf Northeim, in deren Feldmark der Rhumefluß überschritten wird. 28

Von dem westlich der Stadt Northeim anzulegenden Bahnhof aus wird die Bahn in südwestlicher Richtung auf dem rechtseitigen Abhange des Leinetals durch die Feldmarken Northeim und Sudheim, ferner an der Westseite von Nörten und Angerstein vorbei auf Bovenden und von dort in ganz südlicher Richtung durch die Feldmarken von Bovenden und Wende bis zu dem noch festzustellenden Punkte für die Bahnhofsanlage bei Göttingen geführt.

Nach Vorschrift des Artikels 2 im Gesetz vom 8. September 1840, betreffend die Veräußerungsverpflichtung Eisenbahnanlagen betreffend, wird der vorstehende Plan, unter Vorbehalt weiterer Bestimmungen über die Richtung der Eisenbahn von Göttingen ab bis zur Grenze auf Kassel, hierdurch bekannt gemacht.

Die im oben genannten Gesetz enthaltenen Vorschriften über Abtretungen, Benutzungen oder Belastungen des Grundeigentums und anderer Rechte kommen danach für die bezeichnete Eisenbahnanlage sammt den dazu gehörigen Werken in Anwendung.

Alle betreffenden Behörden werden zugleich angewiesen, die Ausführung der Anlage bereitwillig zu befördern.“²⁹

²⁹ Sammlung der Gesetze und Verordnungen für das Königreich Hannover, im Jahre 1850:
Abteilung 1., Heft 43, Nr. 68, S. 184.

Die geplante Streckenführung von Göttingen nach Kassel (unter besonderer Berücksichtigung der Linie über Dransfeld nach Hann. Münden)

Der Magistrat der Stadt Dransfeld richtete 1849 eine Petition an das. Ministerium des Inneren und die königliche Eisenbahndirektion, in der zu beweisen versucht wurde, daß die Strecke Göttingen, Dransfeld, Scheden, Schedetal und Volkmarshausen mit einem Tunnel bei Seheden und Hannoversch-Münden nach Kassel die wirtschaftlichste und erträglichste der drei zur Wahl stehenden Linien sei. Es wurde auf die Lage der Stadt an der Staatsstraße und die Verbindungen zu den zahlreichen Ortschaften in der Umgebung, wie Ossenfeld, Varmissen, Varlosen, Bühren, Dankelshausen und Mielenhausen, die alle in der Göttinger Chauße (der Staatsstraße) mündeten, hingewiesen. ³⁰

Diese Straße war die bisher wichtigste Handelsverbindung zwischen Göttingen und Kassel. Über sie wurde der gesamte Handel in den südlichen Provinzen abgewickelt. Deswegen war es, so die Meinung des Dransfelder Magistrates ein bedeutender Vorteil, wenn die zukünftige Eisenbahnlinie nah an dieser Straße entlang führen würde. ³¹

Nach gemeinsam mit der königlichen Eisenbahndirektion durchgeführten Untersuchungen, was das Güterautkommen betraf, welches in der Region von der Eisenbahn transportiert werden könne, wurde in einer Aufstellung von 1849 folgender eingeführter Warenstrom festgehalten:

1. Kolonialwaren, Salz, Heringe, Essig und Eisenwaren	1148 Zentner
2. Manufakturwaren	256 Zentner
3. Leder	84 Zentner
4. Fäbereistoffe	47 Zentner
5. Apothekerwaren	15 Zentner
6. Wein und Rum	31 Zentner
7. Brantwein	331 Zentner
Gesamteinfuhr	1912 Zentner ³²

³⁰ Heinrich Zamponi: Der Bau der Südbahn. in: Horst Bethmann u. a. (Hrsg.): Dransfelder Information, Dransfeld, Nov. 1971, S. 23.

³¹ Heinrich Zamponi: S. 25.

³² Königlich Hannoversche General - Direction der Eisenbahnen und Telegraphen: Tabellarische Übersicht des zu erwartenden Handelsaufkommens der über Dransfeld führenden Eisenbahnlinie, Hannover im Mai 1849, S. 2.

Neben der Art und der Masse der Waren wurden auch ihre Wege ermittelt. Der größte Zustrom war aus den weiter entfernten Städten, wie Hannover, Magdeburg, Hamburg, Bremen und Osnabrück zu verzeichnen. Diese Waren gelangten teils über schon bestehende Eisenbahnlinien, 33



34

über Hannover, teils über die "alten" Handelswege (die Staatsstraßen) in die Region um Dransfeld. Aus dem näheren Umfeld, Göttingen und Hannoversch-Münden, wurden nur geringe Mengen bezogen. Hier gelangte der Warenstrom ausschließlich über die Staatsstraße nach Dransfeld. 35

33 Königlich Hannoversche General - Direction der-Eisenbahnen und Telegraphen: Tabellarische Übersicht des zu erwartenden Handelsaufkommens der über Dransfeld führenden Eisenbahnlinie, Hannover im Mai 1849, S. 3.

34 Werner Walz: S. 47.

35 Königlich Hannoversche General - Direction der Eisenbahnen und Telegraphen: Tabellarische Übersicht des zu erwartenden Handelsaufkommens der über Drausfeld führenden Eisenbahnlinie, Hannover im Mai 1849. S. 4.

Wesentlich größer als die Einfuhr war die Ausfuhr von Waren. Es wurde seit 1842 ein Fruchthandel mit Lagermöglichkeit in Dransfeld betrieben, der bis 1842 der Vermittlung Mündener Kaufleute bedurfte, während die Dransfelder Händler jetzt direkt verkaufen konnten. Die wichtigsten Waren, die ausgeführt wurden, waren:

Getreide	22320 Zentner
Schafwolle	250 Zentner
Holz	70000 Zentner

Außerdem wurden noch das Braunkohlebergwerk, welches nach Schätzungen noch 20 - 30 Jahre eine Ausbeute garantierte und die Steinbrüche am Hohen Hagen und bei der Ortschaft Güntersen, die hochwertige Pflastersteine lieferten als Güterlieferanten für eine Eisenbahnlinie über Dransfeld genannt. ³⁶ Am 24. August 1850 richtete der Magistrat von Dransfeld ein Schreiben an das Ministerium des Inneren:

" ... Das Brandunglück des Jahres 1834, welches fast die gesamte Stadt vernichtete und die Bewohner aller beweglicher Habe beraubte, hat die Wohlhabenheit der Bürgerschaft auf längere Zeit total vernichtet und es hat bislang nur dem angestregten Fleiß und der größten Sparsamkeit gelingen können, sich aus der, durch jenes Brandunglück entstandenen Schuldenlast wieder emporzuarbeiten.“ ³⁷

Hingewiesen wurde in diesem Dokument auch auf die schlechten Voraussetzungen der Landwirtschaft, schlechte Bodenverhältnisse, raues Klima, ausgedehnte Teilung des Grundbesitzes und Steigerung der Pachtraten. Dies alles habe dazu beigetragen, daß die Haupterwerbsquelle der Bevölkerung sehr von den Schwankungen des Wetters abhängig sei. Der Schluß zu dem der Magistrat in seiner Petition kam, war daß eine Eisenbahnlinie die wirtschaftliche Situation der Stadt erheblich kräftigen werde und das dies nur im Sinne des Königreichs seien könne. ³⁸

Die genaue Streckenführung der Eisenbahnlinie von Göttingen über Dransfeld nach Hannoversch - Münden, war schon in den Geländeuntersuchungen, die im Schreiben an die Stände von 1846 eingeleitet wurden, festgelegt worden. Die in der Bekanntmachung des Königlich Hannoverschen Ministeriums des Inneren, die Erbauung der Sübbahn

³⁶ Königlich Hannoversche General - Direction der Eisenbahnen und Telegraphen: Tabellarische Übersicht des zu erwartenden Handelsaufkommens der über Dransfeld führenden Eisenbahnlinie, Hannover im Mai 1849, S. 4.

³⁷ Petition des Magistrats zu Dransfeld an das Königlich Hannoversche Ministerium des Inneren vom 24. August 1850.

³⁸ Petition des Magistrats zu Dransfeld an das Königlich Hannoversche Ministerium des Inneren vom 24. August 1850, S. 2, 4.

betreffend erwähnte Bahnhofsanlage in Göttingen diene hierbei als Ausgangspunkt der weiteren Streckenführung. Die Strecke wechselte nach der Bahnhofsanlage in Göttingen auf den linksseitigen Abhang des Leinetals und wurde durch die Feldmarken von Hetjershausen und Groß Ellershausen geführt. Von hier aus sollte die Strecke durch den Forst (In der Straut) und den Groner Wald an den Feldmarken bei Olenhusen, Settmarshausen und Klein - Wiershausen vorbei, auf den Rischenkrug ³⁹ zugeführt werden. Hier sollte die Eisenbahn die Staatsstraße kreuzen und wiederum durch den Groner Forst in Richtung der Feldmark Ossenfeld führen. Von Ossenfeld wurde die Eisenbahn in Richtung der Feldmark Dransfeld durch den Dransfelder Stadtforst, den Rodebusch, den Ferendbusch und den Arensbusch weiter auf die nördliche Seite der Stadtbesiedelung Dransfelds zugeführt. Hier sollten an einem noch festzulegenden Punkte Bahnhofsanlagen entstehen.

Von diesem Punkt aus sollte die Strecke nördlich unterhalb des Dransbergs durch die westliche Feldmark der Stadt Dransfeld auf die Feldmark Varlosen und das Staatsgut Wellersen hingeführt werden. Hier kreuzte die Linie erneut die Staatsstraße und führte westlich und unterhalb der Erhöhungen Schiefer - Berg, Schotts - Berg und Hengelsberg in Richtung der Feldmarken Ober - und Niederscheden. Der weitere Verlauf der Strecke sollte durch eine Überquerung des Schedebachs auf dessen rechte Uferseite durch das Schedetal und den Hannoversch Mündener Stadtforst auf die Feldmark Volkmershausen zuführen. Hier sollte, da die Streckenführung zwangsläufig durch die Engstelle bei Volkmarshausen geführt werden mußte und da sich die Staatsstraße und die Linienführung hier sehr nahe kamen, ein Tunnel auf dem rechten Uferhang der Schede die Linie durch das Schedetal mit der weiteren Streckenführung in Richtung Hannoversch Münden verbunden werden. Die weitere Planung sah dann eine Streckenführung westlich des Blümer - Bergs durch den Mündener Stadtforst in Richtung der Niederungen der Feldmark Gimte auf die Weserniederungen vor. An dem rechten Ufer der Weser in südöstlicher Richtung entlang auf die geplante Überquerung der Werra bei Hermannshagen zu. Nach der Überquerung vom rechten auf das linke Ufer der Werra sollte die Linie östlich des Hannoversch Mündener Stadtgebietes vorbei, in Richtung auf das rechte Ufer der Fulda geführt werden. Die weitere Planung sah vor, die Eisenbahnlinie am rechten Ufer der Fulda entlang in Richtung Kassel fortzusetzen.

³⁹ Rischenkrug: Ein Taleinschnitt, der an der Staatsstraße von Göttingen nach Dransfeld liegt.

Anhang zu Kapitel I.
Kopien von
Kartenausschnitten der Feldmarken,

Hannoversch Münden,
Seheden und
Dransfeld.

Herausgegeben von der Preußischen Landesaufnahme, Berlin 1899.

Der Bau der Königlich Hannoverschen Süd - Eisenbahn

(unter besonderer Berücksichtigung des Streckenabschnitts in der Feldmark Dransfeld)

Erst 1851 wurde mit dem Bau der Südbahn von Hannover nach Kassel begonnen. Am 1. Mai 1853 wurde die erste Teilstrecke von Hannover bis Alfeld in Betrieb genommen. Am 15. September 1853 wurde die Strecke von Alfeld über Nordstemmen nach Hildesheim eingeweiht. Der erste Zug von Alfeld nach Göttingen fuhr am 31. Juli 1854, wo tausende Zuschauer seine Ankunft erwarteten. In der „Hannoverschen Zeitung“ wurde über dieses Ereignis folgendermaßen berichtet:

“Zur letzten Vollendung des großen Eisenbahnnetzes, welches die deutschen Länder umspannen soll, ist wiederum ein Schritt getan; ein gutes Stück von einer der Hauptlinien des Deutschen Eisenbahnnetzes ist wiederum vollendet und hat dem Betrieb übergeben werden können

Um 7.30 Uhr morgens schon hatten Extrazüge von Hannover, Hildesheim, Göttingen und von den Zwischenstationen Sarstedt, Nordstemmen, Elze, Banteln, Kreiensen, Salzderhelden, Northeim und Nörten etwa 800 Festteilnehmer nach dem Bahnhofe zu Alfeld gebracht, wo der geschmückte Festzug harrte. Eine Reihe von 26 (wenn wir recht gezählt haben) neuen prachtvollen Wagen, verziert durch reiche Laubgewinde, Bänder und hunderte von Fähnchen, geführt von zwei bekränzten Lokomotiven, gar stattlich anzuschauen, nahmen um acht Uhr, während mehrere Musikkorps heitere Weisen spielten, die Festteilnehmer auf.

Überall hatten sich dicht gedrängte lange Reihen von Zuschauern versammelt, welche den Festzug mit Freudenrufen begrüßten

In Kreiensen sprach der Kreisrichter Küster aus Gandersheim über die Bedeutung der Bahn mit Bezug auf das Eisenbahnsystem des großen deutschen Vaterlandes und brachte ein Hoch auf die gute Zukunft der Bahn aus, welches seine Exzellenz der Minister des Inneren mit einem Hoch auf die gute Nachbarschaft Hannovers und Braunschweigs erwiderte.“⁴⁰

Damit war die Streckenführung der Südbahn bis Göttingen verwirklicht worden. Die restliche Strecke über Münden nach Kassel beinhaltete die im Kapitel 1 unter Planung der Südbahn beschriebenen drei möglichen Linienführungen.

⁴⁰ H. Kranz: Die Königlich Hannoversche Eisenbahn, in: Bundesbahndirektion Hannover (Hrsg.), 140 Jahre Eisenbahndirektion Hannover, Hannover 1993, S. 21,22.

Die Entscheidung für die Streckenführung der Königlich Hannoverschen Süd - Eisenbahn von Göttingen über Dransfeld , Scheden, Schedetal mittels Tunnel nach Volkmarshausen und von dort nach Hannoversch-Münden, muß vor dem Sommer 1851 gefallen sein, da ab diesem Zeitpunkt schon Verhandlungen über Grundstücke den Bau der Bahn betreffend stattfanden. Der genaue Zeitpunkt der Entscheidung des Ministeriums des Inneren und der Königlich Hannoverschen Eisenbahndirektion für diese Streckenführung kann auf Grund der unvollständigen Aktenlage nicht genannt werden. Zwei Schreiben der Königlich Hannoverschen Landdrostei ⁴¹ an den Magistrat von Dransfeld und an die Gemeinde Jünde vom 12. März 1851, beschäftigten sich mit den etwaigen Problemen, die beim Bau von Bahngebäuden in den Gemeinden entstehen könnten. Es wurde darauf hingewiesen, das die betroffenen Gemeinden Flächen für diese Gebäude der Eisenbahnverwaltung zur Verfügung stellen müßten. ^{42 43} Die erste Akte, die sich im Bereich Dransfeld mit dem Grundstückskauf für die Bahnanlage befaßte, stammte vom 25. Juli 1851. Hierin hieß es:

“Die Königlich Hannoversche Eisenbahndirektion an den wohlloblichen Magistrat zu Dransfeld. Zur Ausführung zu bringender Bescheid betreffend den Grundstückseigentümer zuzubilligende Entschädigung für die Abtretung ihrer Flächen. Wir weisen den wohlfälligen Magistrat an, nach dem Ablauf vorzugehen, wie er vom Königlichen Amt Verden und der Landdrostei Lüneburg am 22. November 1846, Abdruck No. 11273 vollzogen wurde.

Hannover, den 25. Juli 1851
Königlich Hannoversche Eisenbahndirektion
B. Hausmann“ ⁴⁴

Das Schreiben, sowohl der Königlich Hannoverschen Eisenbahndirektion an das Königliche Amt Verden, ⁴⁵ wie auch das der Königlich Hannoverschen Landdrostei Lüneburg lagen dem oben genannten als Abschrift bei.⁴⁶

41 Landdrostei: Eine Verwaltungsbehörde im Königreich Hannover, die mit der heutigen Bezirksverwaltung zu vergleichen ist.

42 Schreiben der Königlich Hannoverschen Landdrostei an den Magistrat zu Dransfeld, die Errichtung von Gebäuden der Eisenbahnverwaltung betreffend, Hildesheim, den 12. März 1851.

43 Schreiben der Königlich Hannoverschen Landdrostei an die Gemeinde Jünde, die Errichtung von Gebäuden der Eisenbahnverwaltung betreffend, Hildesheim, den 12. März 1851.

44 Schreiben der Königlich Hannoverschen Eisenbahndirektion an den Magistrat zu Dransfeld, Abdruck No. 9762, Hannover 1851, S. 1.

45 Schreiben der Königlich Hannoverschen Eisenbahndirektion an den Magistrat zu Dransfeld

Erwerb der zum Bau der Bahn nötigen Grundstücke

Diese Schriftstücke legten fest, wie bei dem Erwerb der zum Bau der Bahn nötigen Grundstücke zu verfahren sei. Außerdem regelten sie die Zuständigkeiten. So lag der Erwerb der Grundstücke in den Händen des Magistrats von Dransfeld. ⁴⁷ Dies betraf aber nicht nur die Grundstücke im Stadtbereich Dransfeld, sondern auch die in den Feldmarken der Umgebung, wie Ossenfeld, Varlosen und Scheden. ⁴⁸ Damit waren die Zuständigkeiten geklärt worden und die für dieses Gebiet zuständige Südbahn Bauinspektion III. - Sektion 7 begann mit der Feststellung der zum Bau der Bahn benötigten Grundstücke.

Diese Aufstellung war Anfang Oktober 1851 abgeschlossen worden. Die Tabellarische Übersicht der Grundstücke in der Feldmark Dransfeld wurde dem Magistrat am 19. Oktober 1851 mit einem Schreiben der Südbahn Bauinspektion III. - Sektion 7 zugesandt. In diesem Schreiben forderte die Südbahn Bauinspektion III. - Sektion 7 den Dransfelder Magistrat auf, mit der Abholzung der Nutzwälder im Stadtforst, Ahrensbusch zu beginnen. ⁴⁹

Der Magistrat der Stadt Dransfeld hatte am 10. Oktober 1851 einen Rezeß beschlossen, nachdem sämtliche im Eigentum der Stadt befindlichen Grundstücke, die von der Bahnlinie betroffen waren, unentgeltlich an die Bahn abgetreten wurden. Insgesamt war dies eine Fläche von ca. 19 Morgen ⁵⁰. Außerdem stellte die Stadt das zum Bau und Betrieb der Bahn nötige Wasser und die nötigen Straßenanbindungen (Bahnhofstraße, Kirchstraße) zur Verfügung ⁵¹.

Abdruck No. 9762, Hannover 1851, Anhang 1, Abdruck No. 11273, Schreiben der Königlich Hannoverschen Eisenbahndirektion an das Königlich Hannoversche Amt Verden, Hannover 22. Oktober 1846.

46 Schreiben der Königlich Hannoverschen Eisenbahndirektion an den Magistrat zu Dransfeld, Abdruck No. 9762, Hannover 1851, Anhang 2, Abschrift des Schreibens der Königlich Hannoverschen Landdrostei Lüneburg an das Königlich Hannoversche Amt Verden, Lüneburg 25. September 1846.

47 Schreiben der Königlich Hannoverschen Eisenbahndirektion an den Magistrat zu Dransfeld, Abdruck No. 9762, Hannover 1851, S. 2.

48 Schreiben der Königlich Hannoverschen Eisenbahndirektion an den Magistrat zu Dransfeld, Abdruck No. 9762, Hannover 1851, S. 2.

49 Schreiben der Südbahn Inspektion III. - Sektion 7 an den Dransfelder Magistrat Dransfeld 19. Oktober 1851.

50 Morgen: Feld - und Waldmaß (die Feld - und Waldmaße haben sich zum großen Teil in der Landwirtschaft noch bis heute erhalten, obwohl sie keine amtlichen Maße mehr sind). Diese Maßeinheit, der das metrische System zugrunde liegt, wurde im Königreich Hannover 1836 eingeführt. Ein Morgen war in 25,015 ar eingeteilt, was dann wiederum 2501,58 Quadratmeter waren.

51 Heinrich Zamponi: S. 26.

Zusammengefaßte tabellarische Übersicht, der von der Bahn zu erwerbenden
Grundstücke in der Feldmark Dransfeld.

Gemeinde Ossenfeld	Gartenland	2,7 Quadratruthen ⁵²
Privatpersonen in Ossenfeld	Ackerland	3 Morgen 56,9 Quadratruthen
Kämmerei Dransfeld	Ackerland	2 Morgen 6,5 Quadratruthen
	Forst	14 Morgen 114,9 Quadratruthen
	Gartenland	2 Morgen 46,9 Quadratruthen
Privatpersonen in Varlosen und Dransfeld	Ackerland	47 Morgen 94,2 Quadratruthen
	Gartenland	4 Morgen 32,7 Quadratruthen
Königliche Klosterkammer	Ackerland	2 Morgen 95,6 Quadratruthen
	Forst	2 Morgen 71,1 Quadratruthen
	Gartenland	20 Quadratruthen
St. Martins Pfarrei in Dransfeld	Ackerland	7 Morgen 20,3 Quadratruthen
	Gartenland	7,8 Quadratruthen ⁵³

⁵² Quadratruthe: Flächenmaß nach einem Morgen. Eine Quadratruthe 20,84 Quadratmeter, 120 Quadratruthen waren ein Morgen.

⁵³ Süd Eisenbahn. Bauinspektion III. von Northeim bis Dransfeld, Tabellarische Übersicht der in der Feldmark Dransfeld, Magistrat Dransfeld für die Anlage der Eisenbahn zu erwerbenden Grundstücke, geordnet nach der Reihenfolge der Eigentümer, Dransfeld 19. Oktober 1851, S. 4-30.

St. Johannes Pfarrei in		
Dransfeld	Ackerland	13 Morgen 9,3 Quadratruthen
	Gartenland	89,1 Quadratruthen
Pfarrei zu Uslar	Ackerland	1 Morgen 80 Quadratruthen

Gesamtfläche		103 Morgen 28 Quadratruthen, davon
	Ackerland	78 Morgen 2,8 Quadratruthen
	Forst	17 Morgen 66 Quadratruthen
	Gartenland	7 Morgen 79,2 Quadratruthen

Diese Flächen waren den einzelnen Eigentümern, die alle in der oben zusammengefaßten Übersicht namentlich und mit. ihrer genauen Fläche eingetragen waren, durch den Magistrat der Stadt Dransfeld zu enteignen.

Die Übersicht war folgendermaßen aufgeteilt:

- Name und Wohnort des Eigentümers,
- Nr. des Grundstücks auf der Flurkarte,
- Art des Grundstücks,
- Name des Grundstücks, Feld, Forsts und dgl.,
- Verwendungsart der Fläche und
- die Summe der zu erwerbenden Flächen.

Die angemessene Entschädigung wurde festgelegt und im Regelfall zwei Wochen nach der Übernahme durch die Bahn beglichen.

Mit der Frage der Entschädigung und dem Schätzverfahren befaßte sich auch das Schreiben der Königlich Hannoverschen Eisenbahn Direktion an den Magistrat zu Dransfeld vom 23. Dezember 1851.

“Nachdem in der Angelegenheit die Erwerbung des Grundeigentums zur Eisenbahn in der Feldmark Dransfeld betreffend, der Landes-Oeconomie-Commissair Prenzel zu Göttingen mit Bericht vom 13 und 18 des Monats Oktober, No. 1448, daß Protokoll vom ersten Oktober des Jahres nebst Anlagen Uns vorgelegt hat, zeigen Wir dem Magistrate an, daß wir die an den genannten und den folgenden Tagen mit einem großen Teile der Entschädigungsberechtigten unter Genehmigungsvorbehalt getroffenen Vereinbarungen, wie sie in der unter A anliegenden Übersicht der behandelten Entschädigungen eingetragen sind, hierdurch genehmigen und ersuchen die Beteiligten davon in Kenntnis zu setzen, den mittels besonderem Schreiben vom heutigen Tage beantragten Zahlungstermin und die für andere als Bevollmächtigte und namentlich als Vormünder aufgetretenen zur Leibeignung gehörigen, auch auf die Gelderhebung sich erstreckender Vollmachten und der obervormundschaftlichen Genehmigung anzuhalten. Dahingegen werden die in der Anlage I aufgeführten Grundstücke, sofern mit deren Eigentümern nicht noch eine Vereinbarung zu treffen ist, der Schätzung zu unterwerfen sein. Außerdem seien beteiligte zunächst zur Wahl der Schätzungsart und zur Ernennung eines Schätzers anzuhalten. Ebenmäßig wird als dann dem Landes-Oeconomie-Commissair Prenzel Veranlassung zu geben sein, namens Unserer einen Schätzer zu ernennen, damit, wenn Erinnerungen gegen die von beiden Teilen und gegen den Magistratseitig zu ernennenden Schätzer nicht erhoben werden, sofort zur Weiterführung des Schätzungsverfahrens nach § 32 und § 1 der Ministerial Bekanntmachung vom 6. Mai 1844 unter Zuziehung beider Teile geschritten werden kann.

Da es erfahrungsmäßig aber im Interesse beider Teile liegt, die Schätzung zu vermeiden, nach dem Berichte des durch Abschrift dieses hieran benachrichtigten Landes-Oeconomie-Commissair Prenzel noch Aussicht vorhanden, daß auch mit den in der Anlage I angegebenen Eigentümern eine Vereinbarung noch zu erzielen ist, so ersuchen Wir, den auf Vorschlag des Landes-Oeconomie-Commissair Prenzel zur Einleitung des Schätzungsverfahrens halbgeneigtest anzuübernehmenden Termin zu einem nochmaligen gütlichen Versuch zu benutzen, indem Wir jedoch auf diese Eigentümer, mag dieser

Versuch von Erfolg sein oder nicht, zur Vermeidung der Kosten einer doppelten öffentlichen Ladung eine Abschlagszahlung leisten werden.

Hannover, den 23. Dezember 1851

Königlich Hannoversche Eisenbahndirektion“⁵⁵

Am dritten Februar 1852 brachte die Königlich Hannoversche Landdrostei zu Hildesheim eine Bekanntmachung, die Ernennung der Schätzer und Sachverständigen in Ablösungssachen betreffend, heraus. Hier wurden sämtliche der Südbahn zugeordneten Schätzer verzeichnet:

“In Gemäßheit des § 260 der Ablösungs Ordnung von 23. Juli 1833 sind zu Schätzern und Sachkundigen in Ablösungssachen für das Jahr 1852 die nachstehenden Personen bestimmt: ...

4. Oeconom, Ackerbürger Heinecke zu Elze, ...
35. Obervoigt Scheidemann zu Grone,
36. Gutsinspektor Wedekin zu Göttingen,
37. Ackermann Ulrutz zu Ellershausen, ...
44. Oeconom Eberhard vor Münden, ...
46. Feldgeschworener Ludwig Ahrens zu Northeim.“⁵⁶

Dieses Schreiben wurde an alle Obrigkeiten, Magistrate, Gemeinden und Ablösungskommissionen gesandt, die in diesem Landdrosteibezirk tätig waren. Damit war allen betroffenen Stellen der für sie zuständige Schätzer bekannt.

Die Festlegung der Höhe der Entschädigungen richtete sich in erster Linie nach der Art der Flächen. Es wurden drei Kategorien festgelegt, Ackerland, Gartenland und Forst.

Innerhalb einer jeden Kategorie gab es aber Unterschiede:

Ackerland	auf der Ebene
	am Hang oder Hügel
Gartenland	mit oder ohne Gebäuden
Forst	als niedriger Wald
	als hoher Wald

⁵⁵ Schreiben der Königlich Hannoverschen Eisenbahn Direktion an den Magistrat zu Dransfeld, behuf der Entschädigungen der zu erwerbenden Grundstücke und der durch Schätzung zu ermittelnden Höhe dieser Entschädigungen, Hannover, den 23. Dezember 1851, S. 1-3.

⁵⁶ Bekanntmachung der Königlich Hannover-schen Landdrostei, die Ernennung der Schätzer und Sachverständigen in Ablösungssachen betreffend, Hildesheim, den 3. Februar 1852, S. 1,2.

Festgelegt waren diese in Übersichten, die den zuständigen Obrigkeiten durch die Königlich Hannoversche Eisenbahndirektion zugesandt wurden.

In einer solchen Übersicht wurde der Name und Wohnort des Eigentümers, die No. des Grundstücks auf der zu Grunde liegenden Karte, die Art des Grundstücks, die geplante Verwendung, die Summe der Fläche, die Höhe der Entschädigung und zusätzliche Bemerkungen über das Grundstück eingetragen. ⁵⁷

Für den Bereich Dransfeld lag diese Übersicht dem Schreiben der Eisenbahndirektion vom 23. Dezember 1851, bei. Diese konnte von den Eigentümern eingesehen werden, um das Verfahren der Entschädigung zu vereinfachen. Es wurde nicht jeder einzelne Eigentümer von der, für den Bereich seines Grundstückes zuständigen Stelle vorgeladen. Der Magistrat der Stadt Dransfeld legte zusammen mit dem zuständigen Landes-Oeconomie-Commissair unterschiedliche Termine fest, an denen Gruppen von Eigentümern über die festgesetzte Entschädigung und den Zahlungstermin informiert wurden. ⁵⁸

In der Übersicht wurde festgelegt, daß sämtliche der Kämmerei Dransfeld gehörenden Grundstücke (34 Stück) unentgeltlich abzutreten seien. Alle anderen Grundstücke wurden vermessen und dann pro Morgen entschädigt. Für Ackerland, welches in der Ebene lag, wurde im Schnitt ein Preis von 100 bis 120 Taler ⁵⁹ pro Morgen veranschlagt. Der Preis pro Morgen galt als Richtlinie und alle zu entschädigenden Flächen maßen sich an dieser. Für Gartenland und Forst gab es wiederum andere Preisrichtlinien. So wurde Gartenland, egal in welcher Lage durchweg höher entschädigt und Forst durchweg niedriger. Aufgelistet waren alle diese Berechnungen in der Grundentschädigungs - Tabelle, diese lag der Bauinspektion und den betroffenen Ämtern vor. ⁶⁰

Über die einzelnen Grundstücke wurden nach der Kenntnisnahme der Höhe der Entschädigung durch die Eigentümer Kaufverträge abgeschlossen. Vorausgesetzt, die Eigentümer waren mit den angegebenen Werten einverstanden. In einem solchen Kaufbrief wurde zunächst das Grundstück und seine Lage in der entsprechenden Karte beschrieben.

⁵⁷ Süd-Eisenbahn, Bauinspektion III.von Northeim bis Dransfeld: Übersicht der zu zahlenden Entschädigungen in der Feldmark Dransfeld, in: Schreiben der Königlich Hannoverschen Eisenbahndirektion an den Magistrat zu Dransfeld, die Entschädigungen der zu erwerbenden Grundstücke und der durch Schätzung zu ermittelnden Höhe dieser Entschädigungen betreffend, Hannover, den 23. Dezember 1851, Anlage A, S. 4.

⁵⁸ Schreiben der Königlich Hannoverschen Eisenbahndirektion an den Magistrat zu Dransfeld, die Entschädigungen der zu erwerbenden Grundstücke und der durch Schätzung zu ermittelnden Höhe dieser Entschädigungen betreffend, Hannover, den 23. Dezember 1851, S. 2.

⁵⁹ Taler: (Thaler), ein Thaler im Königreich Hannover waren 24 Gute Groschen. Ein Guter Groschen wiederum waren 12 Pfennige.

⁶⁰ Bauinspektion III. - Sektion 7: Grundentschädigungs Tabelle für alle Eigentümer und Berechtigten in der Feldmark Dransfeld, Amt Dransfeld, Göttingen. den 8. September- 1856.

Dann wurden die in diesem Gebiet zuständigen Stellen genannt. Der Eigentümer wurde auf die Bekanntgabe der Berechnungen und die Höhe der Entschädigung hingewiesen. Außerdem wurde festgehalten, daß durch den Eigentümer oder Berechtigten keine Einwände gegen die festgesetzte Entschädigung geltend gemacht worden waren. Nachdem die genaue Entschädigungssumme ausgerechnet und der Verwaltungskasse zur Auszahlung angewiesen worden war, wurde eine Karte angefertigt und beigeheftet, in der das fragliche Grundstück in Beziehung zur Eisenbahnlinie verzeichnet war. Der Kaufbrief von allen beteiligten Ämtern und dem Eigentümer oder Berechtigten unterzeichnet, wurde durch das Siegel der Königlich Hannoverschen Eisenbahndirektion rechtskräftig. ⁶¹

War der Eigentümer allerdings nicht mit der Entschädigung zufrieden, oder wollte das fragliche Grundstück nicht abtreten, so wurde das schon erwähnte Schätzungsverfahren eingeleitet. Das Grundstück wurde durch einen Schätzer bewertet und zu diesem Wert von der Bauinspektion erworben. Wenn das Schätzungsverfahren vom Eigentümer oder Berechtigten auch nicht akzeptiert worden war, wurde ein rechtliches Verfahren eingeleitet. Diese meist am Amtsgericht in Münden stattgefundenen Verfahren regelten den Erwerb der Grundstücke nach dem Gesetz vom 17. September 1840. Gegen diese Urteile gab es auch keine Widerspruchsmöglichkeit mehr.

Ausgezahlt wurden die Entschädigungsgelder durch die Königlich-Eisenbahn-Verwaltungs-Kasse. Die nötigen Vordrucke und Bestätigungen gab die Bau Inspektion an die zuständigen Ämter weiter: Dieser Anweisungsvordruck der Bau Inspektion an die Königlich-Eisenbahn-Verwaltungs-Casse enthielt das betreffende Rechnungsjahr, die Bezeichnung des Empfängers, den Wohnort, den die Entschädigung betreffenden Betrag und die Quittierung des Empfängers. Bestätigt wurde diese Anweisung von der Königlich Hannoverschen Eisenbahndirektion. ⁶²

Die staatlichen Ländereien wurden nicht nach der oben beschriebenen Art und Weise von der Eisenbahn übernommen. Diese Ländereien unterstanden der Königlich-Hannoverschen-Domänen-Kammer. Für diese wurden am 7. Juli 1851 eigene Regelungen zur Landabgabe festgelegt.

⁶¹ Königlich Hannoversche Eisenbahndirektion: Kaufbrief des Grundstücks A 660 zwischen den Streckenpunkten No. 16,73 und 16,74, Hannover, den 3. Februar-1852.

⁶² Königlich Hannoversche Eisenbahndirektion: Anweisung für die Königlich Eisenbahn-Verwaltungs-Casse, Grundstückseignung Land der Südbahn in der Feldmark Oberscheden betreffend, Amt Drausfeld betreffend, Hannover, den 6. September 1853.

“In Betreff der künftigen Abtretungen resp. Benutzung von Domonial-Grundstücken, die Landes-Eisenbahne betreffend, haben des Königs Majestät, einer Eröffnung des Königlichen Finanz-Ministerium zufolge, folgende Bestimmungen zu genehmigen geruht:

1) Der jetzt im Bau begriffenen und etwa ferner anzulegenden Landes-Eisenbahnen werden die erforderlichen Domonial-Grundstücke unentgeltlich eingeräumt. Es erstreckt sich dieses auf den vollen Bedarf der Eisenbahnverwaltung in demselben Umfange, wie diese solches von Dritten die Abtretung im Wege des Expropriations- Verfahrens verlangen kann, namentlich also unter Einschluß der Bahnhöfe, Haltestellen u.s.w ..

2) Die Überweisung erfolgt nur zur Benutzung für die Zwecke der Eisenbahnverwaltung, also unter Vorbehalt des Eigentums. Demzufolge können die überwiesenen Grundstücke von der Eisenbahnverwaltung nicht veräußert werden.

Stellt sich heraus, daß ein abgegebenes Grundstück für die direkte Benutzung von Seiten der Eisenbahnverwaltung ganz oder teilweise nicht erforderlich ist, so muß es in soweit an die Domonial-Verwaltung zurückgegeben werden und kann die etwaige Veräußerung nur von dieser, nach Maßgabe der bestehenden Vorschriften, vorgenommen werden. ⁶³

3) Auch für sonstige dem Domanio durch die Eisenbahnanlagen zuzuführenden Nachteile - Durchschneidung oder Ausgrabung von Terrain u.s.w. - wird der Domonialverwaltung selbst kein Ersatz geleistet, dagegen hat ..

4) die Eisenbahnverwaltung alle diejenigen Entschädigungen zu übernehmen, welche die Pächter der Domonail-Grundstücke - abgesehen von dem nicht zu berücksichtigenden Absatze am Pachtgeld - oder sonstige Dritte, wegen der Benutzung von Domonail-Grundstücken die Eisenbahn betreffend anzusprechen haben, und ist die Domainen-Kammer hierunter von der Eisenbahnverwaltung vollständig zu vertreten.“ ⁶⁴

Betroffen von diesem Schreiben waren Grundstücke auf der Strecke von Dransfeld nach Hannoversch Münden. Hier lagen die Ländereien des schon in der Streckenführung erwähnten Gutes Wellersen. Diese und einige Landstücke in der Feldmark von Hannoversch Münden und der Feldmark von Speele waren in den Händen der Domonialverwaltung. Diese ernannte in einem Schreiben vom 13. November 1851 einen Bevollmächtigten für die Verhandlungen mit der Eisenbahnverwaltung.

⁶³ Rumann, Königlich Hannoversche Domainen Kammer: Verordnung zur Abtretung von Domonial Grundstücken an die Eisenbahnverwaltung, Hannover, den 7. Juli 1851, S. 1.

⁶⁴ Rumann, Königlich Hannoversche Domainen Kammer: Verordnung zur Abtretung von Domonial Grundstücken an die Eisenbahnverwaltung, Hannover, den 7. Juli 1851, S. 2.

“Mit Beziehung auf die beiden Schreiben der Eisenbahn Direktion vom 5. des Monats und unter Anschluß der anderen Verfahren, die Expropriation der Grundstücke in den Feldmarken Münden und Speele betreffend, beauftragen und bevollmächtigen Wir damit den Herrn Amtmann Blumenhagen zu Münden die Rechte des Domanii bei den eingeleiteten Grundstücksverhandlungen wahrzunehmen und zu vertreten. Die dabei erforderlichen Erklärungen und Zustimmungen können durch den ernannten Bevollmächtigten abgegeben werden. Er ist weiterhin befugt, Vergleiche abzuschließen, den aufzustellenden Rezeß zu vollziehen, sich eine oder mehrere Afterbevollmächtigte⁶⁵ zu substituieren und überhaupt alle bei diesen Verhandlungen vorkommende Geschäfte, aber vorbehaltlich der dem genannten Bevollmächtigten., Namens Unserer vorzunehmen. Urkundlich dessen ist diese Vollmacht von Uns ausgestellt und vollzogen.

Hannover, den 13. November 1851.“⁶⁶

Nachdem der Amtmann Blumenhagen bevollmächtigt worden war, wurden ihm die schon genannten Bestimmungen, die Grundstücksverhandlungen betreffend durch die Königlich Hannoversche Domainen Kammer mitgeteilt.

"Indem Wir den Herrn Amtmann Blumenhagen von den im Schreiben vom 7. Juli 1851 genannten Bestimmungen zur geeigneten Nachachtung in Kenntnis setzen, bemerken Wir daneben das Nachstehende:

- a. Die bei der Expropriation von Domanial-Grundstücken die Landes-Eisenbahnen betreffend, beteiligten Pächter und sonstigen Personen sind aufzufordern, ihre Entschädigungs-Ansprüche bei der. Königlich Eisenbahnverwaltung resp. deren Vertretern anzumelden.
- b. Für den Fall, daß ein gütliches Abkommen zwischen der Königlich Eisenbahnverwaltung und den beteiligten Pächtern resp. sonstiger Dritter hierüber nicht zu stande kommen sollte, sind die Differenzen nach Maßgabe der in dem Expropriations-Gesetze enthaltenen Bestimmungen - unbeschadet der vollständigen Vertretung des Domanii seitens der Königlich Eisenbahnverwaltung - zu erledigen.

⁶⁵ Afterbevollmächtigter: Eine durch einen Bevollmächtigten ernannte Person, die in der Abwesenheit des Bevollmächtigten dessen Geschäfte weiterleitet.

⁶⁶ Königlich Hannoversche Domainen Kammer : Vollmacht über Grundstücksverhandlungen den Eisenbahnbau betreffend, des Amtmann Blumenhagen zu Münden, Hannover,den 13. November 1851, S. 1.

c. Sobald mit einiger Sicherheit zu übersehen ist, welche Domanialflächen die Eisenbahnanlage betreffend in Anspruch genommen werden, ist eine übersichtliche Zusammenstellung des abzutretenden Terrains unter specieller Angabe des von hier aus zu gewährenden Absatzes am Pachtgelde, sowie unter ungefährender Bezeichnung der sonstigen etwaigen Einnahme-Verluste bei Uns einzureichen.

d. Eine besondere Aufmerksamkeit ist auf die Feststellung von Übergangspunkten über die Eisenbahn, Neben- und Parallelwegen, sowie auf die in Folge der Eisenbahnanlage erforderlich werdenden Vorrichtungen die Aufnahme und resp. Ableitung des Wassers von Domanial-Grundstücken betreffend zu richten und sind zu dem Ende die beteiligten Pächter mit ihren desfallsigen Ansichten zu hören.

Hannover, den 18. November 1851.“⁶⁷

⁶⁷ Königlich Hannoversche Domainen Kammer: Benachrichtigung des beauftragten und bevollmächtigten Herrn Amtmann Blumenhagen über Änderungen und Zusätze der Bestimmungen vom 7. Juli 1851, den Erwerb von Domanial-Grundstücken betreffend Hannover, den 18. November 1851, S. 1.

Der Streckenabschnitt Göttingen - Dransfeld und Dransfeld - Hannoversch Münden wird gebaut

Dieser Streckenabschnitt der Südbahn war 34 km lang und hatte einen bei Volkmarshausen liegenden Tunnel. Außerdem wurden an verschiedenen Stellen Dämme, Brücken und Wegübergänge angelegt. Gebaut wurde die Anlage nicht durch Maschinen, sondern durch Menschenhand. Berichten der Bau-Inspektionen der Hannoverschen Südbahn zufolge, meldeten sich viele Männer, die sich in der Bevölkerung fanden, bei den Schachtmeistern der Baustellen, um umfangreiche Erdarbeiten durchzuführen. Die Werkzeuge waren: Hacken, Schaufeln und Schiebekarren. Um 3.00 Uhr Morgens sammelten sich die Männer an den Baustellen. Aus den entfernteren Dörfern mußten die Arbeiter zu Fuß zu den Arbeitsstellen kommen. Abends wurden die stumpf gewordenen Hacken zu den ansässigen Schmieden gebracht, um sie am nächsten Morgen wieder verwenden zu können. Lohnzahlungen wurden täglich geleistet und es wurde nicht nur pro Tag sondern auch nach Leistung gezahlt. ⁶⁸

Einer Arbeitsordnung für die Tagelohn- und Akkordarbeiter, datiert vom 12. Juni 1851, war zu entnehmen, daß die Arbeitszeit auf der Strecke von Göttingen nach Hannoversch Münden vom 5. April bis 15. September, täglich von 5.00 Uhr morgens bis 7.00 Uhr abends, vom 15. Dezember bis 1. Januar von 7.30 Uhr morgens bis 4.30 Uhr abends dauerte. Der Tagelohn war in diesem Formular nicht eingetragen. ⁶⁹

In einem Schreiben des Eisenbahn Inspektors Durlach, vom 25. Februar 1851 wurden zwei ortskundige Anweiser ⁷⁰ angefordert, deren Tagelohn acht bis zwölf gute Groschen betrug. ⁷¹

Für die Strecke von Göttingen nach Hannoversch Münden wurden die zum Bau der Bahn nötigen Arbeiter aus der gesamten Gegend der südlichen Provinzen des Königreichs Hannover rekrutiert. Diese Arbeiter wurden zumeist in der Nähe der Baustellen untergebracht, wo sie auch gepflegt wurden. Dies geschah durch, von der zuständigen Bauinspektion, ausgesuchte Gasthäuser, deren Auslagen von der Eisenbahnverwaltungs Kasse gedeckt wurden. ⁷²

⁶⁸ A Diedrich: Signale, Meldungen, Nachrichten, in: Bundesbahndirektion Hannover (Hrsg.): 140 Jahre Eisenbahndirektion Hannover, Hannover 1983, S. 64.

⁶⁹ Heinrich Zamponi: S. 26.

⁷⁰ Anweiser: Arbeiter, die in der mit heute vergleichbaren Stellung eines Vorarbeiters tätig waren.

⁷¹ Durlach. Eisenbahn Inspektor: An die Bauinspektion III. - Sektion 7, die Anwerbung zweier ortskundiger Anweiser betreffend, Hannover, den 25. Februar 1851, S. 1.

⁷² Königlich Hannoversche Eisenbahndirektion: Anweisung der Eisenbahnverwaltungs Kasse zur Stellung von 200 Thalern Verpflegungsvorschuß, Hannover, den 1. November 1853.

Diese Bauarbeiten zwischen Göttingen und Hannoversch Münden waren, was die wirtschaftliche Seite für die umliegenden Gemeinden betraf, äußerst lukrativ. Die von der Eisenbahnverwaltung gezahlten Löhne wurden zumeist da umgesetzt, wo sich die Baustellen befanden. Viele der Arbeiter quartierten sich in der Nähe ihrer Baustellenabschnitte ein und zahlten für diese Unterbringung. Das Handelsaufkommen der Stadt Dransfeld während der Jahre des Baus dieser Eisenbahnlinie (1850 bis 1856) stieg erheblich an und vermehrte so den Wohlstand vieler Bürger der Stadt. Dies ging aus den Steuer- und Kämmereibüchern dieser Jahre hervor, wo ein deutlicher Anstieg der zu zahlenden Steuern mehrerer Bürger der Stadt zu verzeichnen war. ⁷³

Es waren Einschnitte, Dämme, Unterführungen, Überführungen und Begradigungen notwendig, welche die Arbeiten erschwerten. Es gab auf dieser Strecke vier längere . Einschnitte:

- Kilometer 114 bis Kilometer 115.

Betraf den Streckenabschnitt von Groß-Ellershausen bis in die Feldmark von Olenhusen. In diesem Abschnitt mußte die Bahnlinie erheblich abgesenkt werden, da die Staatsstraße den Schienenweg am Kilometer 115 kreuzte.

-Kilometer 119 bis Kilometer 121.

Betraf den Streckenabschnitt vom Rischenkrug, wo die Staatsstraße die Bahnlinie erneut kreuzte, durch den Rodebusch bis in den Dransfelder - Stadtforst. Dieser im Waldgebiet gelegene und an der Feldmark Ossenfeld vorbeiführende Einschnitt war der mit zwei Kilometern längste der gesamten Eisenbahnlinie.

- Kilometer 124 bis Kilometer 125,4.

Betraf den Streckenabschnitt vom Stadtgebiet Dransfeld bis zur Unterführung am Kilometer 125,4 in der Feldmark Varlosen. Dieser Einschnitt verlief durch felsiges Terrain und verursachte deshalb erhebliche Verzögerungen beim Bau der Bahn.

- Kilometer 133,2 bis Kilometer 133,8.

Betraf den Streckenabschnitt der Feldmark Mielenhausen bis zum Tunneleingang In Volkmarshausen. Hier folgte die Bahn auf den rechten Berghängen dem Wasserlauf der Schede bis nach Volkmarshausen."

⁷³ Kämmerei Dransfeld: Steuer - und Kämmereibücher der Jahre 1853 - 1856.

⁷⁴ Preußische Landesaufnahme(Hrsg.): Topographische Karte, Dransfeld 1: 25000, Berlin 1899.

Weiterhin mußten auf der Strecke zwei wesentliche Dämme errichtet werden:

- Kilometer 122,3 bis Kilometer 123,8.

Betraf den Streckenabschnitt vom Dransfelder - Stadtforst (Arensbusch), bis zum Wegübergang bei Kilometer 123,8. Ab diesem Punkt begannen die Bahnhofsanlagen in Dransfeld.

- Kilometer 126 bis Kilometer 127.

Betraf den Streckenabschnitt von der Feldmark Varlosen bis zum Domanialbesitz des Gutes Wellersen.

Der Bau und die Fertigstellung des Dammes bei Kilometer 122,3 bis Kilometer 123,8 mit einer durchschnittlichen Höhe von 5 - 8 Metern und einer Unterführung mit einer Breite von sechs Metern und einer Höhe von 6,5 Metern war notwendig, weil eine Steigung der Strecke vor den Bahnhofsanlagen in Dransfeld vermieden werden sollte. Für die dazu nötigen Arbeiten wurden östlich und westlich der Bahn zusätzliche Grundstücke gekauft. Auf diesen wurden die nötigen Erdarbeiten ausgeführt. Das Material zur Aufschüttung des Dammes stammte aus den verschiedenen Einschnitten, die auf der Strecke Göttingen Dransfeld durchgeführt worden waren und wurde mit Hilfe von Ochsen- und Pferdewagen zu der Baustelle gebracht. Hier wurde das Material auf den zusätzlich erworbenen Grundstücken gelagert und durch die Arbeiter mit Schiebekarren zu einem Damm aufgeschüttet. ⁷⁵

Wann dieser Damm fertiggestellt wurde, ließ sich nicht ermitteln, da über die Dauer der einzelnen Baustellen keine Aufzeichnungen bestehen.

Die Breite des Dammes war je nach der Höhe unterschiedlich. Die Spurweite der eingleisigen Bahn war 1,435 Meter, die Breite der Dammkrone betrug fünf Meter. Damit war die zu erreichende Breite des Dammes errechnet, die Höhe richtete sich im wesentlichen an die Gegebenheiten vor Ort. Da die Bahnhofsanlagen in Dransfeld der höchste Punkt in der Streckenführung waren, (Dransfeld 320 Meter über Normal Null) mußte, da diese Höhe von Göttingen aus erreicht werden sollte und die Steigung über die gesamte Fläche verteilt wurde, die Höhe des Dammes der zunehmenden Steigung der Strecke angepaßt werden. ⁷⁶

⁷⁵ Königlich Hannoversche Eisenbahndirektion: Entwurf zum Bau des Eisenbahndamms bei Kilometer 122,3 bis Kilometer 123,8, Hannover, August 1853.

⁷⁶ Königlich Hannoversche Eisenbahndirektion: Entwurf zum Bau des Eisenbahndamms bei Kilometer 122,3 bis Kilometer 123,8, Hannover, August 1853.

Die selben Voraussetzungen waren auch auf der Strecke von Hannoversch Münden nach Dransfeld gegeben. Auch hier mußte ein erheblicher Höhenunterschied ausgeglichen werden. Allerdings verlief die geplante Bahnlinie auf diesem Streckenabschnitt auf einer Ebene, was keine größeren Erdarbeiten zur Folge hatte.

Die in Dransfeld gebaute Wegunterführung, der Bachstraße und des mitlaufenden Wassers (heute Wallgraben), wurde im April 1853 in einer Bauzeichnung festgehalten. Hierin wurde sowohl der Grundriß, als auch das Längs-, Quer- und Höhenprofil dieser Wegunterführung aufgezeichnet. Die Höhe der Unterführung betrug 6,5 Meter und die gesamte Breite sechs Meter. Von der Breite wurde aber der mitunterführte Wasserlauf mit 1,4 Meter abgezogen. Für den Wasserlauf (heute Wallgraben) wurde eine Grabensohle in einer Breite von 1,4 Meter und einer Tiefe von einem Meter angelegt. Neben dieser Grabensohle wurde ein halber Meter breiter Streifen zur Begrenzung des Weges gegenüber dem Wasserlauf eingerichtet. Die Breite des Weges wurde mit drei Meter veranschlagt, da auf der dem Wasserlauf gegenüberliegenden Seite ebenfalls ein ein Meter breiter Abstand von der Unterführungsmauer eingerichtet wurde.

Die Höhe der Stützmauern für die darauf sitzende Wölbung, betrug 3,2 Meter. Bis zur Innenkannte der Wölbung maß die Unterführung eine Gesamthöhe von 5,4 Meter. Die Länge der Unterführung betrug 32,8 Meter. Diese Unterführung war notwendig, da sie es den Eigentümern der Felder und Gärten nordwestlich der Stadt ermöglichte, ihren Garten - und Feldarbeiten ohne größere Umwege nachzugehen. ⁷⁷

In einem Vertrag vom 8. März 1854 zwischen der Königlich Hannoverschen Eisenbahndirektion und der Stadt Dransfeld, wurden die nötigen Einzelheiten, den Bau und den Erhalt der Anlagen betreffend festgelegt.

“Zwischen der Königlich Hannoverschen Eisenbahndirektion, vertreten durch die Bauinspektion III. - Sektion 7, und der Stadt Dransfeld ist nachstehender Vertrag abgeschlossen worden.

§1.

Die Königlich Hannoversche Eisenbahnverwaltung beabsichtigt den Bau eines Eisenbahndammes von Kilometer 122 bis Kilometer 124 der Strecke Hannover - Kassel, wie auf dem angehefteten, einen Teil des Vertrages bildenden Plane dargestellt ist. Die Stadt Dransfeld verpflichtet sich, den erforderlichen Grund und Boden, soweit er im Eigentum der Stadt steht, unentgeltlich zur Verfügung zu Stellen.

⁷⁷ Königlich Hannoversche Eisenbahndirektion: Entwurfsskizze zur Erbauung der Wegeunterführung in Kilometer 123,997 der Strecke Hannover - Kassel; Hannover, im August 1853.

§2.

Die Stadt verpflichtet sich ferner, die neu angelegten und die veränderten Wege von Kilometer 122,45 bis zur Unterführung in Kilometer 123,1/2 nach ihrer Fertigstellung unentgeltlich in Eigentum und Unterhaltung zu übernehmen.

§3.

Dagegen verpflichtet sich die Königlich Hannoversche Eisenbahnverwaltung dem Wunsche der Stadt Dransfeld entsprechend, in der Unterführung in Kilometer 123,997 derselben Bahnstrecke die Fahrbahn und den daneben liegenden Fußweg so zu Bauen, wie es auf der angehefteten, ebenfalls einem Teil des Vertrages bildenden Bauzeichnung dargestellt ist.

Zwischen Weg und Graben innerhalb der Unterführung wird die Eisenbahnverwaltung in Abständen von fünf Metern Pfosten aufstellen und sie oben durch ein horizontales Winkeleisen verbinden. ⁷⁸

§4.

Die Unterhaltung der Wege- und Grabenanlagen innerhalb der Unterführung in Kilometer 123,997 obliegt der Eisenbahnverwaltung, die Reinigung wie bisher der Stadt Dransfeld.

§5.

Der von Kilometer 122,45 neu anzulegende und der vorhandene anschließende Feldweg bis zur Unterführung in Kilometer: 123,1/2 wird von der Eisenbahnverwaltung planmäßig ausgebaut und soweit Befestigung nötig ist, mit Kies befestigt.

§6.

Der in Kilometer 123,1 in südlicher Richtung abzweigende unbefestigte, etwa 400 Meter lange Feldweg muß zur Weiterführung der Holzfuhrten dienen und deshalb befestigt werden. Die Stadt Dransfeld wird diese Befestigung auf ihre Kosten durchführen, und den Weg dauernd unterhalten, wofür die Eisenbahnverwaltung eine einmalige Abfindung von 1000 Thalern an die Stadt Dransfeld zahlt. ...

Vollzogen auf Grund des Beschlusses der Bürgervorsteher vom 12 Februar 1854.

Hannover, den 8. März 1854. Dransfeld, den 16. Februar 1854.

Königlich Hannoversche Eisenbahn Direktion. Der Magistrat“ ⁷⁹

⁷⁸ Königlich Hannoversche Eisenbahndirektion: Vertrag mit der Stadt Dransfeld über den Bau und den Erhalt von Eisenbahnanlagen (Wegen und Unterführungen), Hannover 8. März 1854, S. 1.

⁷⁹ Königlich Hannoversche Eisenbahndirektion: Vertrag mit der Stadt Dransfeld über den Bau und den Erhalt von Eisenbahnanlagen (Wegen und Unterführungen), Hannover 8. März 1854, S. 2,3.

Diese Art der Verträge zwischen der Königlich Hannoverschen Eisenbahn Direktion und der Stadt Dransfeld wurden auch später mit der preußischen Eisenbahndirektion wiederholt. Dabei wurde von Seiten der Stadt immer darauf geachtet, daß bestehende Wege und Unterführungen erhalten wurden.

Die größte Schwierigkeit der Strecke von Dransfeld nach Hannoversch Münden lag im Bau des Tunnels bei Volkmarshausen. Dieses Vorhaben, welches das erste Mal in den deutschen Ländern beim Bau der Eisenbahnlinie Leipzig - Dresden durchgeführt wurde, hatte schon damals, 1837 großes Aufsehen hervorgerufen. So hatten sich die mit dem Bau beauftragten Eisenbahnexperten, voran Stephenson, ⁸⁰ gegen Lists Rat entschieden. Statt List, der vorschlug die Bahn eine gerade Strecke über Meißen und das Bergland der Mulde zuzuführen, entschieden sie sich für den Weg über Risa, der den Einschnitt bei Machern und den Tunnel von Oberau bedingte. Dieser Weg kam der Forderung Stephensons nach einer möglichst ebenen und geradeaus zu führenden Eisenbahnlinie nach. Der Einschnitt Machern und der Tunnel von Oberau waren das Werk von erfahrenen Bergleuten. Vier Schächte wurden von der Oberfläche niedergebracht und so der Tunnel von innen her durchgebrochen. ⁸¹



Baustelle des Tunnels bei Ertinghausen, Strecke Ottbergen – Northeim ⁸²

⁸⁰ Stephenson, George: brit. Ingenieur, geb. am 9. Juni 1781 in Wylam/Northumberland, gest. am 12. August 1848 in Chesterfield. Der wie sein Vater im Kohlebergbau tätige S. zeichnete sich durch außerordentliche, im Selbststudium erworbene technische Fähigkeiten aus. Er rückte 1813 zum Maschinenmeister auf. Ab 1813 arbeitete er an einer Dampflokomotive, die 1824 bereits erfolgreich zum Kohletransport eingesetzt wurde. 1821 -25 leitete S. den Bau der ersten, eigentlich als Pferdebahn geplanten englischen Bahnlinie von Stockton nach Darlington. 1823 gründete S. mit seinem Sohn Robert eine Maschinenfabrik. Hier produzierte S. Lokomotiven, die er in die ganze Welt verkaufte.

⁸¹ Werner Walz: S. 51.

⁸² Photo: Zeigt die Baustelle des Tunnels bei Ertinghausen im Jahr 1873.

Die Königin von Hannover wollte in ihrem Land und für ihre Eisenbahn auch einen Tunnel bauen lassen. Dieser Wunsch war ein Grund für die Entscheidung, daß die Bahn von Göttingen über Dransfeld, Scheden, Schedetal, Volkmarshausen nach Hannoversch Münden geführt wurde. In dem Streckenabschnitt bei Volkmarshausen wurden mehrere große Sprengungen durchgeführt, die den Tunnel in den Berg trieben. Zu diesen Arbeiten ließ die Königlich Hannoversche Eisenbahndirektion Bergleute aus dem Harz anwerben. Ortskundige Arbeiter wurden zur Seite gestellt. Für den Tunnel mußte eine Strecke von 325 Metern durch den Berg freigelegt werden. Nachdem diese Arbeiten abgeschlossen waren und die Gleisstrecke durch den Tunnel ebenfalls fertiggestellt war, wurde die restliche Strecke bis Hannoversch Münden in die Arbeiten aufgenommen.⁸³ Die für den Bau der Südbahn benutzten Gleise gingen auf eine Entwicklung Stephenson zurück. Dieser hatte eine Spurweite von 4 Fuß und 8,5 Zoll = 1,435 Meter entwickelt. Diese Spurweite wurde in der Welt zur Normalspur, da zunächst alle Lokomotiven bei Stephenson in England gebaut wurden.⁸⁴ Auch die Königlich Hannoversche Eisenbahndirektion entschied sich für diese Spurweite. Damit war eine Verbindung mit den Eisenbahnlinien des Nachbarn, der Herzöglich-Braunschweigischen Regierung kein technisches Problem mehr.

Zuerst wurden in Deutschland auf 4,40 Meter gewalzte Schienen auf Steinblöcken verlegt. Dieses System stellte sich aber als instabil heraus. Außerdem war es den steigenden Gewichten nicht gewachsen. In Hannover verwendete man das Querschwellengleis. Die Schienen hierfür wurden mit einem breiten Fuß ausgestattet, was ihre Befestigung vereinfachte (Breitfußschienen oder Vignoleschienen, nach dem Ingenieur Charles Vingoles benannt). Diese 6,5 Meter langen Schienen wurden auf den querliegenden Holzschwellen durch Unterlagsplatten mit Hakennägeln befestigt. Dieser Schienenstrang wurde dann in ein Kies- oder Schotterbett verlegt. Dieses System stellte sich als äußerst stabile Weise des Eisenbahnbaus heraus.⁸⁵

1848 führte die Hannoversche Staatsbahn Stoßverbindungen zwischen den Schienen ein. Diese Neuerung hatte eine bessere Streckenführung und eine geringere Materialabnutzung zur Folge. Diese mit Laschen verbundenen Schienen wurden auch auf der Linie Göttingen - Dransfeld eingesetzt. Eine weitere Neuerung, die durch die Hannoversche Staatsbahn 1853 auf ihren Strecken eingeführt wurde, war die Zungenweiche.

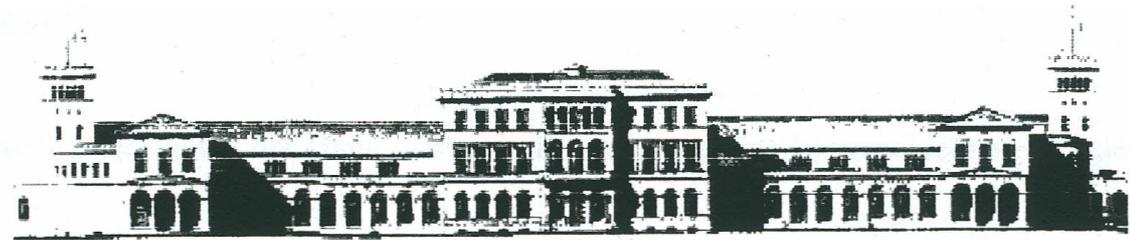
83 Karl Ludewig: Geschichte der Stadt Dransfeld, Eschwege 1967, S. 242.

84 Dr. I. Jansen und G. Mensing: Der Schienenweg, in: Bundesbahndirektion Hannover (Hrsg.): 140 Jahre Eisenbahndirektion Hannover, Hannover 1983, S. 61.

85 Dr. I. Jansen und G. Mensing: S. 61.

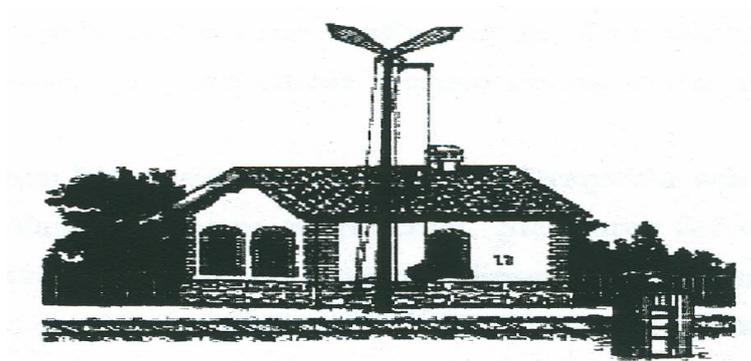
Diese ermöglichte den zweigleisigen Verkehr. Die Strecke von Göttingen nach Hannoversch Münden wurde aber dennoch eingleisig gebaut. Nur in den Bahnhofsanlagen war es den Lokomotiven möglich auf ein zweites Gleis auszuweichen. ⁸⁶

Nachdem die Erd- und Gleisarbeiten abgeschlossen waren, wurden die nötigen Gebäude zum Betrieb der Eisenbahnlinie erbaut. Dies beinhaltete Bahnhofsanlagen, wie die in Hannover (siehe Abbildung):



Hannover: Das erste Bahnhofs- oder Empfangsgebäude für den ersten deutschen Durchgangsbahnhof erbaut von Schwarz unter Mitwirkung von L.Laves 1845 bis 1847. ⁸⁷

Außerdem beinhaltete es aber auch Bahnwärterhäuschen und Signalstationen. Die ersten Züge fuhren im Zeitabstand, d. h., daß innerhalb einer festgelegten Zeit ein Zug von einer Bahnhofsanlage zur Nächsten fuhr. Sicherheitseinrichtungen wie Signalstationen wurden solange nur ein Zug auf der Strecke fuhr nicht gebraucht. Der Zeitabstand mußte nur groß genug sein. Signalstationen wurden auf den Strecken der Königlich Hannoverschen Eisenbahn mit optischen Flügeltelegraphen ausgerüstet. An ihnen konnten ein oder zwei Körbe oder Lampen hochgezogen werden.



Skizze eines Bahnwärterhäuschens mit angeschlossener Signalstation

⁸⁶ Dr, J. Jansen und G. Mensing: S. 64.

⁸⁷ Bundesbahndirektion Hannover (Hrsg.): S. 50.

Stationen dieser Art wurden in Sichtweite zueinander an den Bahnstrecken aufgestellt. In den Signalstationen der Südbahn taten in der Regel zwei Wärter Dienst. Bahnwärter waren hauptsächlich zur Überwachung der Strecke angestellt. Sie hatten die Aufgabe, Zwischenfälle, wie Verspätungen, Defekte und Unfälle an die nächste Station weiterzumelden. Diese Maßnahme war auf der eingleisigen Strecke zwischen Göttingen und Hannoversch Münden auch notwendig, da es auf Grund der enormen Steigungen innerhalb der Streckenführung leicht zu Verspätungen kam. Damit aber kein anderer Zug vorzeitig die Bahnhofsanlagen verließ und dann auf den verspäteten Zug traf mußten diese Meldungen an die nächsten Bahnhofsanlagen in beiden Richtungen weitergegeben werden. ⁸⁹

In der Signalordnung der Hannoverschen Eisenbahn gab es 10 verschiedene Signale:

- Bahn in Ordnung,
- Der Zug ist in der Richtung von Hannover abgegangen,
- Der Zug ist in der Richtung nach Hannover abgegangen,
- Langsames Fahren,
- Anhalten,
- Hilfsmaschine soll kommen,
- Wärter nach Hause,
- Der Zug in Richtung Hannover kommt nicht,
- Der Zug aus Richtung Hannover kommt nicht und
- Defekt am Zug.

Diese Signale gab es wiederum in drei Ausführungen, Tagessignale, Nachtsignale und Akustische Signale. Festgelegt wurde diese Signalordnung in der Bahnordnung vom 30. September 1843. ⁹⁰

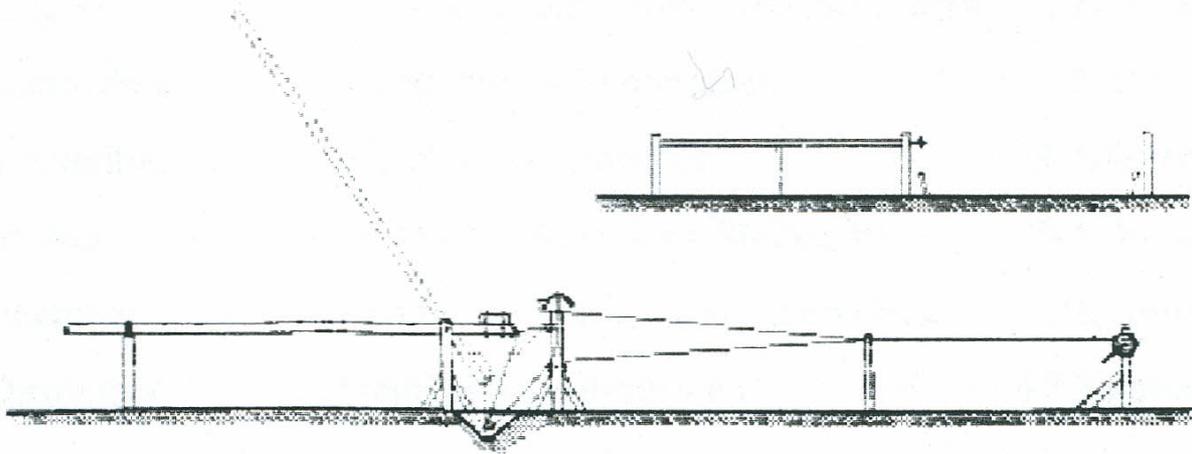
Auf der Strecke zwischen Hannoversch Münden und Dransfeld wurden zusätzlich zu den Signalstationen noch Wasserstationen eingerichtet. Sie waren für die Wasserversorgung der Lokomotiven zuständig. Notwendig waren diese zusätzlichen Stationen, weil die Steigungen der Strecke den Wasserverbrauch der Lokomotiven erhöhte.

⁸⁸ Bundesbahndirektion Hannover (Hrsg.): S. 81.

⁸⁹ A Diedrich: S. 82.

⁹⁰ A Diedrich: S. 81.

Die Wegübergänge der Strecke von Göttingen nach Hannoversch Münden wurden durch Zugbarrieren (Schranken) gesichert. Eine Zugbarriere wurde auch am Wegübergang bei Kilometer 124,2 der Strecke Hannover - Kassel errichtet. Bedient wurde die Anlage zur Sicherung des Überwegs durch den in der daneben errichteten Signalstation arbeitenden Wärter. Eine Zugbarriere wurde durch einen Draht ausgelöst, der über eine Rolle mit dem Baum der Barriere verbunden war. Eine Glocke, die ebenfalls am Draht befestigt war meldete die Bewegung der Zugbarriere. ⁹¹



Skizze einer Schiebebarriere und Zugbarriere. ⁹²

Die letzte Schwierigkeit bei der Fertigstellung der Südbahn war die Brücke über die Werra. Diese wurde bei Kilometer 141, bei den zu Hannoversch Münden gehörenden Orten Hermannshagen und Schulzenrode. errichtet. Die Kosten für die Brücke, welche über die Werra führte, beliefen sich auf 161000 Thaler, veranschlagt war sie mit 191000 Thalern. Sie wurde von 1852 bis 1856 aus Sandstein errichte und war Monate vor der ersten Zugfahrt fertig. Mit der Fertigstellung dieses Übergangs über die Werra war die Südbahn Hannover bis Hannoversch Münden fertiggestellt. Der Bau der Strecke von Göttingen nach Münden dauerte sechs Jahre, von 1850 bis 1856. ⁹³

⁹¹ Königlich Hannoversche Eisenbahndirektion: Entwurf zum Bau eines Wegübergangs bei Kilometer 124,2 der Strecke Hannover - Kassel, Hannover, Oktober 1855.

⁹² Bundesbahndirektion Hannover: S. 91.

⁹³ Heinrich Zamponie: S. 27.

Überblick über die im Königreich Hannover von 1838 bis 1875 gebauten Eisenbahnstrecken.

Datum der Eröffnung	Strecke und Jahr der Fertigstellung	Distanz
	1838	
30. November	Braunschweig - Wolfenbüttel	12 Kilometer
	1840	
22. August	Wolfenbüttel - Schladen	16 Kilometer
	1841	
31. Oktober	Schladen - Vienenburg	11 Kilometer
	1843	
10. Juli	Wolfenbüttel - Oschersleben	54 Kilometer
22. Oktober	Hannover - Lehrte	16 Kilometer
8. November	Vienenburg - Bad Harzburg	8 Kilometer
1. Dezember	Lehrte - Landesgrenze ostwärts Peine	26 Kilometer
	1844	
19. Mai	Braunschweig - Landesgrenze bei Velchelde	19 Kilometer
	1845	
15. Oktober	Lehrte - Celle	28 Kilometer
	1846	
12. Juli	Lehrte - Hildesheim	24 Kilometer
	1847	
1. Mai	Celle - Harburg Wilhelmsburg	125 Kilometer
15. Oktober	Hannover - Minden	65 Kilometer
12. Dezember	Wunsdorf - Bremen Sebaldsbrück	101 Kilometer
	1853	
1. Mai	Hannover - Alfeld	50 Kilometer
15. September	Hildesheim - Nordstemmen	12 Kilometer
	1854	
1. August	Alfeld - Göttingen	58 Kilometer
24. November	Papenburg - Emden	42 Kilometer
	1855	
21. November	Löhne - Osnabrück	47 Kilometer

1856

2. Mai	Lingen - Papenburg	66 Kilometer
8. Mai	Göttingen - Dransfeld - Hannoversch Münden	34 Kilometer
23. Juni	Osnabrück - Rheine	78 Kilometer
5. August	Börßum - Seesen - Kreiensen	61 Kilometer
23. September	Hannoversch Münden - Kassel	24 Kilometer
	1858	
20. Juli	Helmstedt - Jerxhagen	22 Kilometer
	1862	
23. Januar	Bremen - Gestendorf	62 Kilometer
8. Dezember	Bremen - Vegesack	6 Kilometer
	1864	
15. März	Lüneburg - Lauenburg	29 Kilometer
	1865	
10. Oktober	Kreiensen - Holzminden - Godelheim	51 Kilometer
18. Oktober	Reichsgrenze - Salzbergen	22 Kilometer
	1866	
23. März	Vienenburg - Goslar	13 Kilometer
1. Juli	Peine - Großilsede	8 Kilometer
	1867	
15. Juli	Oldenburg - Bremen	42 Kilometer
1. August	Friedland - Göttingen	14 Kilometer
3. September	Oldenburg - Wilhelmshaven	52 Kilometer
	1868	
1. Mai	Jerxheim - Börßum	23 Kilometer
	1869	
1. März	Halberstadt - Vienenburg	37 Kilometer
15. Juni	Oldenbur - Leer	55 Kilometer
	1871	
1. September	Münster - Osnabrück	50 Kilometer
1. September	Seesen - Osterode	19 Kilometer
15. Oktober	Sande - Jever	13 Kilometer
1. November	Lehrte - Oebisfelde	102 Kilometer

1872

13. April	Hannover - Hameln	54 Kilometer
1. Mai	Hannover - Barsinghausen	31 Kilometer
1. Juni	Braunschweig - Helmstedt	42 Kilometer
15. August	Hameln - Pyrmont	19 Kilometer
15. August	Barsinghausen - Bad Nenndorf Nord	12 Kilometer
15. September	Magdeburg - Schöningen	47 Kilometer
15. September	Eilsieben - Helmstedt	18 Kilometer
1. Oktober	Pyrmont - Schieder - Steinheim	19 Kilometer
1. Dezember	Hamburg - Harburg/Wilhelmsburg	11 Kilometer
19. Dezember	Steinheim - Altenbeken	17 Kilometer

1873

1. Januar	Hude - Brake	26 Kilometer
15. April	Slazwedel- Uelzen	50 Kilometer
15. April	Uelzen - Soltau - Langwedel	97 Kilometer
15. Mai	Osnabrück - Diebholz - Hemelingen	116 Kilometer
16. August	Hemelingen - Blockstelle - Vahr/ Bremen	6 Kilometer
15. Dezember	Wittenberge - Dannenberg - Hitzacker	56 Kilometer

1874

1. Juni	Bremen - Harburg/Wilhelmsburg	104 Kilometer
31. Dezember	Lüneburg - Buchholz	39 Kilometer
31. Dezember	Lüneburg - Hitzacker	46 Kilometer

1875

19. Mai	Hildesheim - Ringelheim - Grauhof	49 Kilometer
30. Mai	Elze - Hameln - Löhne	82 Kilometer ⁹⁴

⁹⁴ Königlich Hannoversche Eisenbahndirektion: Übersicht der Eisenbahnstrecken in Niedersachsen .
von 1838 - 1875, Hannover 1875, S. 1,2.

Die Inbetriebnahme und Entwicklung der Eisenbahnstrecke von Göttingen nach Hannoversch Münden im Überblick

Eingeweiht wurde die 1856 fertiggestellte Strecke von Göttingen nach Hannoversch Münden am 8. Mai 1856. Der Streckenabschnitt von Hannover nach Göttingen wurde schon ein Jahr früher dem Personenverkehr übergeben. Die Strecke von Hannoversch Münden nach Kassel wurde erst am 23. September des Jahres eröffnet. Die Eröffnungsfeier fand im Gasthaus zum "Goldenen Löwen", in Hannoversch Münden, statt.⁹⁵ Das Fest - Diner zur Eröffnung der Strecke Göttingen - Hannoversch Münden bestand aus einem ausgesuchten Menue:

“Potage á la Jardiniere.
dazu eine Portwein Madeira
Huitres de la Hollande
dazu einen Raubenthaler Ansflieh oder
einen Seilenheimer Rotheberger
Roastbeef á l' Anglaise, jus au vin de Madeira.
pomme de terre frites
dazu Château d' Issant
Turbot. sauce á la Hollandaise, au beurre fondu,
pommes de terre au naturel.
dazu Hochheimer Domdekant
Petits pois nouveaux.
Choux - Heur.
Saurnon de Rhin fumé,
Cervelat de Brunsvic.
Solet frites.
dazu Chateau la Rose
Plum - Pudding á l'Anglaise an chaudeau Roti de gibier.
Salades, compotes et confitures diverses.
dazu Chateau d'Yquem,
*Sillery grand mousseur superieur.*⁹⁶

⁹⁵ Heinrich Zamponi: S. 27.

⁹⁶ Gasthaus zum "Goldenen Löwen“: Fest - Diner Karte zur Eröffnung der Königlich Hannoverschen Südbahn, Hannoversch Münden, 8. Mai 1856.

Glaces de vanille et de fruits
aux oublies.
Fromages de Chester et d' Eidam au beurre frais.
Gateaux.
Dessert. 97

Die Königlich Hannoversche Eisenbahndirektion verschickte zur ersten Fahrt auf der neuen Strecke Einladungen. Am oberen Rand der Einladung war das Königliche Wappen in die Mitte gedruckt worden. An den Rändern waren links die Landesfahne und rechts die Eisenbahnfahne. Der Text der Einladung lautete:

“Einladung
zur Mitfahrt auf der am 8. Mai 1856 zu eröffnenden Südeisenbahn
Abfahrt von Göttingen Vormittags 9.20 Uhr.
Abfahrt von Hannoversch Münden 12.15 Uhr.

Man bittet diese Karte bei dem Einsteigen in den Wagen den Schaffnern vorzeigen zu wollen.“ 98

Geladen war auch die Königliche Familie, welche in Person des Königs und der Königin an der ersten Fahrt teilnahmen. Gefahren wurde mit zwei Lokomotiven des Typs 1A1. Der Zug bestand außerdem aus dem Salonwagen des Königs und weiteren erster Klasse Waggonen. Zwei Lokomotiven dieses Typs waren notwendig, um die Steigungen der Strecke zu bewältigen. 99

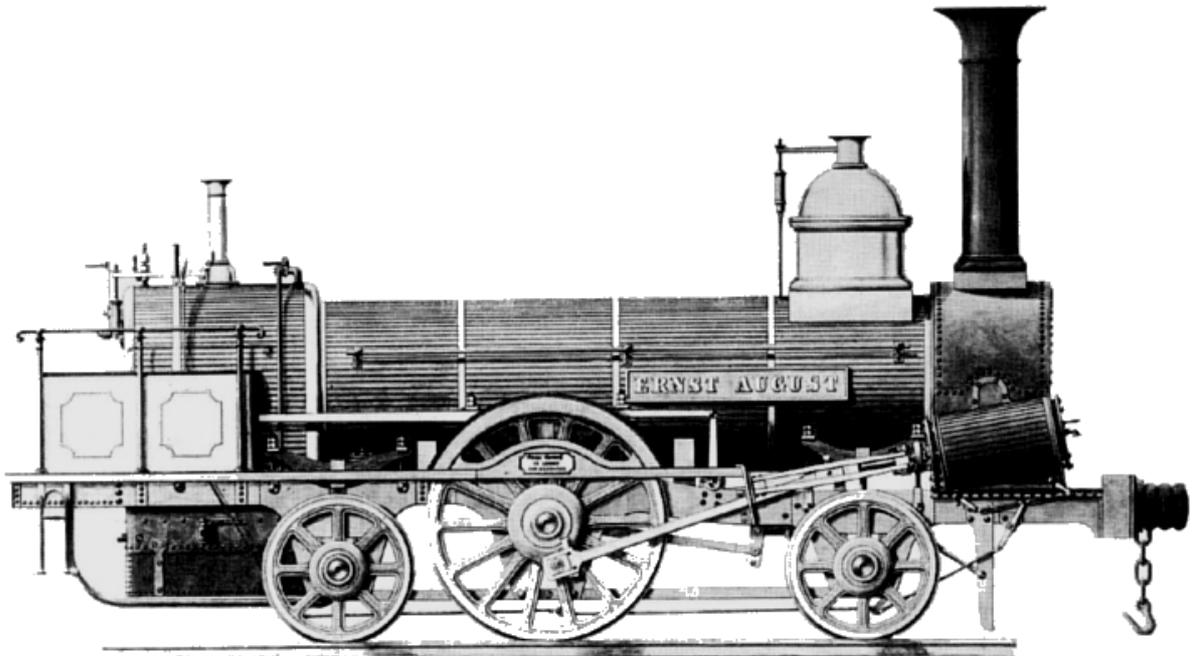
Im Königreich Hannover wurde schon früh (vor dem Bau der Südbahn) darauf geachtet, daß das für den Bau und Betrieb der Bahn notwendige Geld im Lande zu halten sei. Dieses Ziel wurde umgesetzt, indem neu gegründete Maschinenfabriken gefördert wurden. Allerdings stellte die Königlich Hannoversche Eisenbahndirektion auch hohe Anforderungen an ihre Partner. Georg Egestorff, der eine Maschinenfabrik in Linden bei Hannover gegründet hatte bekam von der Eisenbahndirektion die Auflage, daß seine Lokomotiven den selben Anforderungen wie die des Auslands genügen mußten. Außerdem durfte der Anschaffungspreis nicht über dem der ausländischen Konkurrenz liegen.

97 Gasthaus zum "Glodenen Löwen": Fest - Diner Karte zur Eröffnung der Königlich Hannoverschen Südbahn, Hannoversch Münden, 8. Mai 1856.

98 Königlich Hannoversche Eisenbahndirektion: Einladung zur Mitfahrt auf der am 8. Mai zu eröffnenden Südeisenbahn, Hannover, 8. Mai 1856.

99 Karl Ludewig: S. 243.

Durch die gute Zusammenarbeit mit dem Maschinendirektor der Eisenbahndirektion, Heinrich Kirchweyer, einem angesehenen Lokomotivtechniker wurden die Anforderungen an die Lokomotive erfüllt. Egestorff entwickelte eine Lokomotive, die 11500 Thaler kostete und den Dauerbelastungstest von 1000 Meilen Fahrt mit schweren Zügen (Güterzügen) bestand:



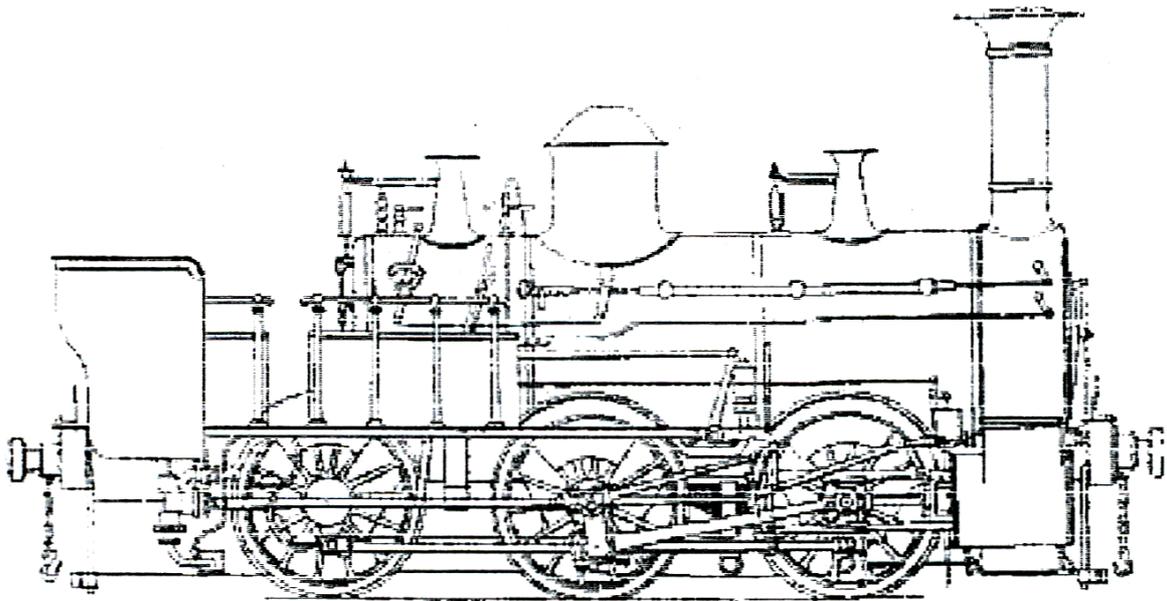
Skizze der Lokomotive „Ernst August“ der Hannoverschen Staatsbahn, gebaut 1846 VOll Egestorff 100

Bis zum Tode Egestorffs 1868 wurden insgesamt 323 Lokomotiven diesen Typs gebaut. Hauptabnehmer war die Hannoversche Staatsbahn, an die fast die Hälfte der gebauten Maschinen verkauft wurde. Der andere Großabnehmer war die Herzöglich-Braunschweigische Bahn. 1846 wurden auch schon Lokomotiven mit zwei angetriebenen Achsen auf den Strecken Hannovers eingesetzt. Diese hatten eine wesentlich höhere Zugkraft wie ihre Vorgänger. Diese Serie von Loks wurde Bauart B genannt. ¹⁰¹ Um eine höhere Geschwindigkeit zu erreichen, führte die Hannoversche Staatsbahn 1853 eine größere Zahl von Crampton-Lokomotiven ein. Bei dieser Bauart wurde die Treibachse nach hinten verlegt, um die größeren Triebräder unterbringen zu können. Der Schwerpunkt der Lok wurde aber nicht verändert.

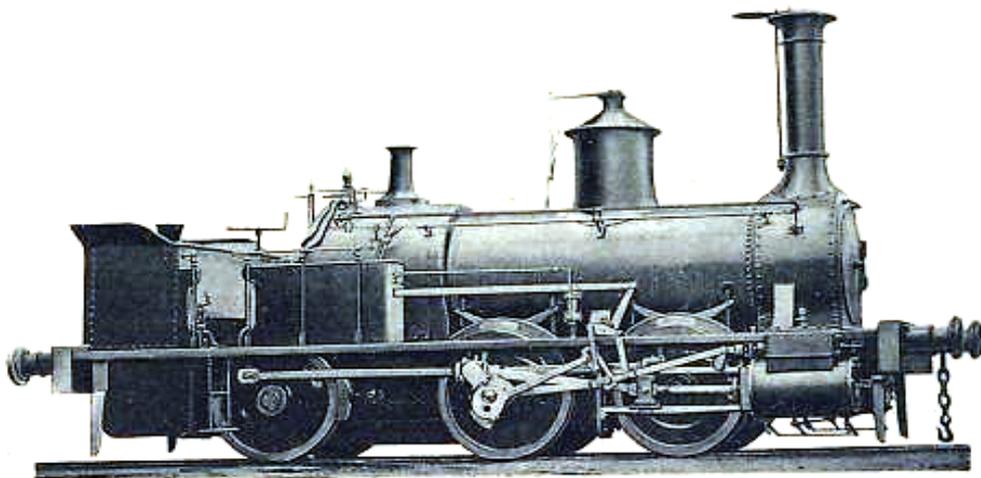
100 Bundesbahndirektion Hannover (Hrsg.): S. 67.

101 E. Rohde: Dampflokomotiven. in: Bundesbahndirektion Hannover: 140 Jahre Eisenbahndirektion Hannover, Hannover 1983, S. 68.

Diese Lokomotiven erreichten Geschwindigkeiten von bis zu 120 km/h ohne Last. 102 Für die geländemäßig schwierige Südbahn nach Kassel wurden 3-fach gekuppelte Lokomotiven der Bauart C und als Besonderheit für die Dransfelder Steigungsstrecke auf Vorschlag des Obermaschinenmeisters Welkner sechs C-Tenderlokomotiven (Nr. 148-153) gebaut.



C Tenderlokomotive der Hannoverschen Staatsbahn für die Steigungsstrecke
Göttingen - Hannoversch Münden 103



102 E. Rohde: S. 68.

103 Bundesbahndirektion Hannover: (Hrsg.): S. 68.

Unter Preußischer Verwaltung

Mit dem Jahr 1866 war ein wichtiger Abschnitt in der Geschichte der Hannoverschen Eisenbahn abgeschlossen. Nach dem Krieg zwischen Preußen und Oesterreich, wo Hannover auf der Seite Oesterreichs stand und verloren hatte, wurde Hannover von Preußen annektiert. Die Hannoverschen Eisenbahnen gingen in den Besitz des preußischen Staates über. An die Stelle Hannovers trat Preußen in die Vertragsverhältnisse ein. Aus der Königlich Hannoverschen wurde die Königlich Preussische Eisenbahndirektion Hannover. 104

**Gesetz, betreffend die Vereinigung des Königreichs Hannover, des
Kurfürstentums Hessen, des Herzogtums Nassau und der freien Stadt Frankfurt
mit der preußischen Monarchie.
Berlin, den 20. September 1866.**

“Wir Wilhelm, von Gottes Gnaden König von Preußen u.s.w. verordnen mit Zustimmung beider Häuser des Landtages was folgt: 105

§1

Das Königreich Hannover, das Kurfürstentum Hessen, das Herzogtum Nassau und die freie Stadt Frankfurt werden in Gemäßheit des Artikel 2 der Verfassungs-Urkunde für den preußischen Staat mit der preußischen Monarchie für immer vereinigt.

§2

Die preußische Verfassung tritt in diesen Landesteilen am 1. Oktober 1867 in Kraft. Die zu diesem notwendigen Änderungs-, Zusatz- und Ausführungsbestimmungen werden durch besondere Gesetze festgestellt.

§3

Das Staatsministerium wird mit der Ausführung des gegenwärtigen Gesetzes beauftragt. Urkundlich unter Unserer höchsteigehändigen Unterschrift und beigedrucktem Königlichen Siegel.

Gegeben Berlin, den 20. September 1866.

Wilhelm

Graf von Bismarck/Schönhausen

Freiherr von der Heydt

Graf von Itzenpitz

Graf zur Lippe

von Selchow

Graf zu Eulenburg

104 H. Kranz: S. 24.

105 Sammlung der Gesetze und Verordnungen für das Königreich Hannover vom Jahre 1866: Abteilung I, Heft 43, Nr. 72, S. 332.

Vorstehendes Gesetz soll durch die erste Abteilung der Hannoverschen
Gesetzessammlung verkündet werden, und tritt sofort mit dieser Verkündung im
Königreich Hannover in Kraft.

Die weiteren Bestimmungen über die Ausführung des Gesetzes bleiben vorbehalten.
Einstweilen ist die Verwaltung des Königreichs wie bisher fortzuführen.

Hannover, den 29. September 1866.

Der General-Gouverneur und Generallieutenant
von Voigts/Rhetz¹⁰⁶

Für den Betrieb der Bahnen änderte sich durch dieses Gesetz allerdings nichts. Der
tägliche Fahrdienst wurde auch weiterhin von den gleichen Personen geregelt. Auch auf
der Strecke von Hannover nach Kassel und von Kassel nach Hannover blieben die alten
Regelungen in Kraft. Der Dienst des Eisenbahnangestellten war auch weiterhin abhängig
von der Uhr.

¹⁰⁶ Sammlung der Gesetze und Verordnungen für das Königreich Hannover vom Jahre 1866:
Abteilung I, Heft 43, Nr. 72, S. 333.

Fahrplan gültig vom 21. Juli 1866:

Von Hannover nach Kassel						
Ort	Meilen		Morgens	Mittags	Nachmittags	Nachts
Hannover	---	---	6.10 Uhr	12.30 Uhr	16.30 Uhr	24.00 Uhr
...
...
Göttingen	14.60	4.45 Uhr	9.20 Uhr	15.05 Uhr	19.30 Uhr	3.15 Uhr
Dransfeld	16.71	5.40 Uhr	9.45 Uhr	15.35 Uhr	19.55 Uhr	
Münden	19.16	6.45 Uhr	10.15 Uhr	16.00 Uhr	20.25 Uhr	4.05 Uhr
Kassel	22.43	7.20 Uhr	10.55 Uhr	16.40 Uhr	21.10 Uhr	4.45 Uhr

Von Kassel nach Hannover						
Ort	Meilen		Morgens	Mittags	Nachmittags	Nachts
Kassel	---	...	5.55 Uhr	12.15 Uhr	17.55 Uhr	22.38 Uhr
Münden	3.27	...	6.25 Uhr	12.45 Uhr	18.25 Uhr	23.05 Uhr
Dransfeld	5,72	...	6.55 Uhr	...	18.55 Uhr	...
Göttingen	7,83	3.25 Uhr	7.20 Uhr	13.35 Uhr	19.20 Uhr	23.55 Uhr
...
...
Hannover	22,43	6.30 Uhr	10.30 Uhr	16.55 Uhr	22.00 Uhr	3.10 Uhr ¹⁰⁷

Nach 1866 veränderte sich das Streckennetz der Königlich Preußischen Eisenbahndirektion Hannover nicht wesentlich. Der einzige Streckenabschnitt der an eine andere Direktion abgegeben wurde, war die Westbahn von Rheine nach Emden. Diese wurde an die Königliche Direktion des Westfälischen Bahnen übergeben. Dafür wurden die schon geplanten Strecken Herzberg - Osterode und Northeim - Nordhausen fertiggestellt. Erst in den 1880er Jahren traten größere Veränderungen auf.

¹⁰⁷ Königlich Hannoversche Eisenbahndirektion: Fahrplan der Strecke Hannover - Kassel und Kassel - Hannover, Hannover, den 21. Juli 1866

Die Königlich Preußische Eisenbahndirektion Berlin organisierte ihre Staatsbahnen um und versuchte Strecken in das verstaatlichte Verhältnis zu übernehmen. ¹⁰⁸

1847 wurde bereits der Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen gegründet, dem alle im Gebiet des Deutschen Bundes ansässigen Eisenbahnen beitraten. Die Aufgabe dieses Vereins war sowohl die technischen Anlagen, als auch die tariflichen Unterschiede zu vereinheitlichen. Im Personen- und Güterverkehr schuf der Verein die Grundlagen für das Deutsche Eisenbahn - Frachtrecht und das Übereinkommen zur gegenseitigen Waggonbenutzung. Der Versuch, die technischen Unterschiede auszugleichen, wurde im Februar 1850 in Berlin unternommen. Hier fand die Versammlung der deutschen Eisenbahntechniker statt. Es wurden Grundzüge, die Gestaltung des Oberbaus, der Bahnhofsanlagen, der Lokomotiven, der Waggons, des Signalwesens und das Sicherheitssystem betreffend festgelegt. ¹⁰⁹

Ein weiterer wichtiger Schritt zur Gleichheit im Eisenbahnwesen, war die Gründung einer Aufsichtsbehörde, dem Reichseisenbahnamt (am 27. Juni 1873 gegründet). Die Rechte dieser Behörde waren schon 1871 in die Reichsverfassung aufgenommen worden. Am 1. Januar 1872 wurde ein für alle Eisenbahnen im Reichsgebiet geltendes "Betriebsreglement" erlassen. Es verpflichtete die Eisenbahngesellschaften, die in ihm enthaltenen Regelungen und Tarife aufzunehmen und diese den Frachtverträgen zu Grunde zu legen. ¹¹⁰

Ab 1875 änderte sich die Eisenbahnpolitik erheblich, es wurden drei Richtlinien ausgegeben, an die sich zu halten war.

1. Durchsetzung des Staatsbahngedankens
2. Schaffung der formellen Tarifeinheit
3. Begründung der Gemeinwirtschaftlichkeit

Da aber eine Verstaatlichung aller Eisenbahnanlagen nicht durchzuführen war, wurde in Preußen mit der Verstaatlichung der eigenen Bahn begonnen. Dies betraf auch die Strecken der ehemaligen Königlich Hannoverschen Eisenbahn. Diese hatte allerdings den Vorteil, daß sie von Anfang an als Staatliche Eisenbahn geplant gewesen war.

Unterstützt wurden diese Bemühungen durch von Maybach, der vom 1. März 1867 bis

¹⁰⁸ H. Kranz und W. Zwememann: Die Entstehung eines einheitlichen deutschen Eisenbahnnetzes und die Königlich Preußische Eisenbahndirektion Hannover, in: Bundesbahndirektion Hannover: 140 Jahre Eisenbahndirektion Hannover, Hallover 1983, S. 37.

¹⁰⁹ H. Kranz und W. Zwememann: S. 38.

¹¹⁰ H. Kranz und W. Zwememann: S. 38.

zum 9. Januar 1874 der Königlich Preußischen Eisenbahndirektion Hannover vorgestanden hatte. Nachdem das Gesetz vom 20. Dezember 1879 in Kraft getreten war, wurden folgende Bahnen zu Staatsbahnen:

Magdeburg - Halberstädter Eisenbahn

Hannover - Altenbekener Eisenbahn

Köln Mindener Eisenbahn

Bremensehe Eisenbahn Uelzen - Langwedel

Braunschweigische Eisenbahn

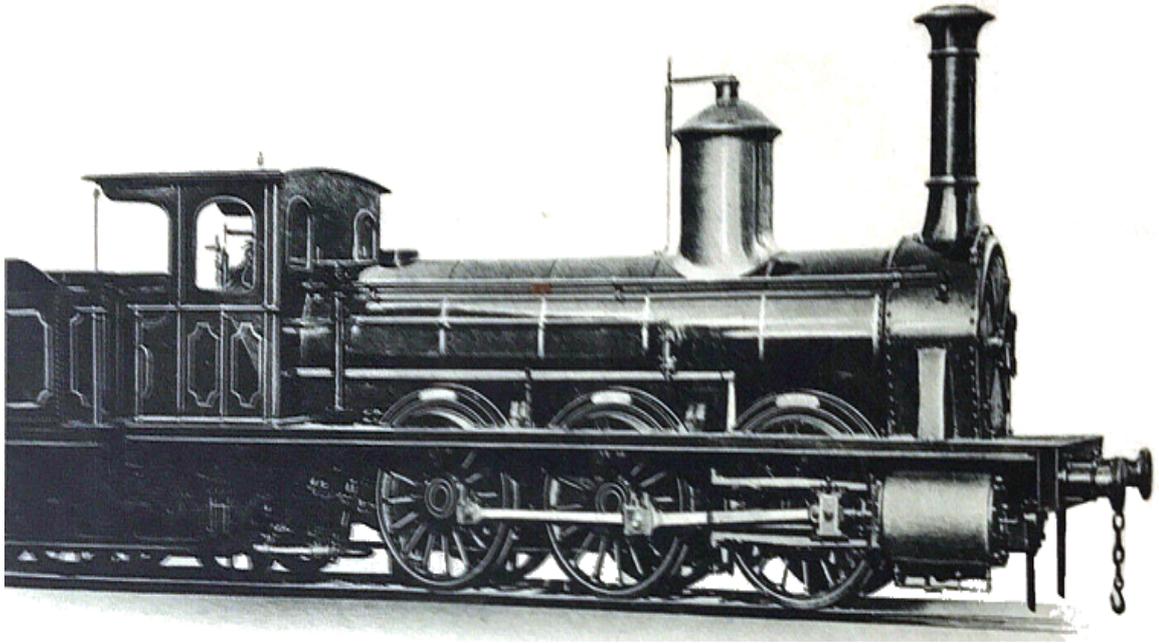
Bis 1887 wurden in Preußen alle Privatbahnen in staatliche umgewandelt. Diese rasche Umwandlung der Eisenbahngesellschaften in eine einzige staatliche Gesellschaft ermöglichte es, daß Tarife für Personen- und Güterverkehr gleichen Einheitssätzen unterworfen waren. Außerdem vereinfachte die Zusammenlegung der Strecken auch die Planung und Verwaltung. ¹¹¹

Albert von Maybachs Nachfolger als Minister der öffentlichen Arbeiten und Chef des Reichseisenbahnamtes wurde 1891 Karl von Thielen, seit 1887 Präsident der Königlich Preußischen Eisenbahndirektion Hannover. In seiner zehnjährigen Amtszeit schuf er das Preußische Kleinbahngesetz und führte 1892 die D-Züge ein. 1896 gelang von Thielen der Zusammenschluß des Preußischen und des Hessischen Staatseisenbahnbesitzes in der Preußisch-Hessischen Eisenbahngemeinschaft. Unter der Leitung Karl von Thielens, vergrößerte sich das Streckennetz der Preußischen Staatsbahn auf 32000 Kilometer. Die Einnahmen aus der Eisenbahn bildeten einen Rückpfeiler der preußischen Staatsfinanzierung. ¹¹²

Trotz der Einführung vieler Neuerungen, mußten was den Betrieb der Strecke Göttingen Hannoversch Münden anging die preußischen Eisenbahner auf das bewährte Betriebssystem zurückgreifen. Die Steigungen in dieser Strecke machten es auch unter preußischer Verwaltung dem Gütertransport schwer. Die Preußische Eisenbahnverwaltung Hannover setzte daher die stärksten Lokomotiven auf dieser Strecke ein.

¹¹¹ H. Kranz und W. Zwememann: S. 40.

¹¹² H. Kranz und W. Zwememann: S. 41.



Stütztender- Lokomotive C 31 113

Erhebliche Änderungen traten auch im Eisenbahnverwaltungsbezirk Hannover auf. Das Streckennetz und die Größe des Bezirks änderten sich. Bis 1891 wurden übernommen oder lösten sich auf

Auflösung der Direktion der Westfälischen Eisenbahnen in Münster

Auflösung der Main - Weser - Bahn in Kassel

Auflösung der Direktion der Braunschweigischen Eisenbahnen

Übernahme der Strecke Uelzen -.Lagwedel von der Direktion Magdeburg

Übernahme der Unterehbischen Eisenbahn von Harburg nach Cuxhaven

Errichtung der Königlich Preußischen Eisenbahndirektion in Münster und Kassel (1895)

Damit hatte sich auch die Zuständigkeit für die Strecke von Göttingen nach Kassel geändert. Was vorher im Zuständigkeitsbereich Hannover lag, wurde nun zwischen Kassel und Hannover aufgeteilt. 114

113 Bundesbahndirektion Hannover (Hrsg.): S. 68.

114 H. Kranz und W. Zwememann: S. 41.

Die Unterstellung der Eisenbahnlagen der Eisenbahndirektion Hannover unter das Reichsverkehrs – Ministerium

Nach dem 1. Weltkrieg 1914 - 1918, wurden die Eisenbahnen ins Eigentum des Reiches übergeben. Artikel 89 der Weimarer Verfassung erklärte es zur Aufgabe des Reiches, "die dem allgemeinen Verkehr dienenden Eisenbahnen in sein Eigentum zu übernehmen und als einheitliche Verkehrsanstalt zu verwalten". Die acht Länder, deren Eisenbahnen dies betraf, wurden am 1. April 1920 mit 39 Milliarden Mark entschädigt.

Damit unterstanden dem Reichsverkehrsminister alle Zweigstellen:

Preußen - Hessen mit 19 Eisenbahndirektionen, darunter Hannover,
Bayern mit sechs Eisenbahndirektionen,
Sachsen mit der Generaldirektion Dresden,
Württemberg mit der Generaldirektion Stuttgart,
Baden mit der Generaldirektion Karlsruhe,
Mecklenburg mit der Generaldirektion Schwerin,
Oldenburg mit der Generaldirektion Oldenburg.

Am 6. Juli 1922 wurde die Eisenbahndirektion Hannover, in Reichsbahndirektion umbenannt. Damit hatte sie zum zweiten Mal den Namen gewechselt. Die Aufgaben hatten sich dadurch aber nicht vermindert. Die Reichsbahndirektion Hannover hatte noch zusätzliche Verantwortung bekommen. Das Gebiet, welches es zu verwalten galt erstreckte sich von der Nordsee, Bremerhaven und Bremen, nach Westen bis Minden und Hamm, nach Osten bis Stendal und Magdeburg und nach Süden bis Hannoversch Münden und Bad Harzburg. ¹¹⁵

Trotz aller Schwierigkeiten (Reparationszahlungen, minderwertige, durch den Krieg verschlissene Eisenbahnanlagen) gelang es der Deutschen - Reichsbahn - Gesellschaft, ihren Verkehrsapparat ständig zu verbessern und Gewinne zu erwirtschaften. Die Deutsche - Reichsbahn - Gesellschaft wurde durch das Gesetz vom 10. Februar 1937 wieder in die unmittelbare Staatsverwaltung integriert.

Während des. II. Weltkrieges entstanden der Reichsbahn erhebliche Verluste. Dies war die Folge der Bombardierungen der Anlagen. Am Ende des Krieges war vom beweglichen Material rund 10000 Lokomotiven und 100000 Güterwagen zerstört.

¹¹⁵ Reichsverkehrsministerium. Zuständigkeits- und Streckenkarte der Reichsbahndirektion Hannover, Berlin 1935.

Im Bereich der Direktion Hannover mußten allein 188 durch Kriegseinwirkung zerstörte Brücken, 89 Empfangsgebäude und 75 Güterabfertigungsanlagen wieder aufgebaut werden. Auf dem Streckenabschnitt zwischen Göttingen und Hannoversch Münden waren so gut wie keine Kriegsschäden vorhanden. Dieses Gebiet, da industriell unbedeutend, blieb während des Krieges von Bombenangriffen verschont. Anders sah dies in Kassel aus, das durch schwere Bombardements völlig zerstört war. Von Göttingen bis Hannoversch Münden konnte der Eisenbahnverkehr sofort nach Kriegsende wieder aufgenommen werden. Allgemein aber, wurde im Gebiet der Direktion Hannover nur im lokalen Bereich der Verkehr wieder aufgenommen. Eine Ursache lag in der Aufteilung Deutschlands in vier Besatzungszonen. Dadurch war die bisherige einheitliche Organisation nicht mehr möglich. ¹¹⁶

Erst der Wiederaufbau von durchgehenden Verbindungen ermöglichte auch den Verkehr über längere Strecken. Für die vier Besatzungszonen bestanden vier Zentralverwaltungen.

1. Französische Zone, Verwaltungssitz in Speyer.
2. Amerikanische Zone, Verwaltungssitz in Frankfurt.
3. Russische Zone, Verwaltungssitz in Berlin.
4. Britische Zone, Verwaltungssitz in Bielefeld.

Zur britischen Zone gehörte auch die Direktion Hannover. Den Zonengrenzen entsprechend, wurden die Grenzen der Direktion Hannover neu festgelegt. Sämtliche Strecken, die in der russischen' Zone lagen fielen nun aus dem Gebiet der Direktion Hannover heraus. Hinzu kamen Strecken, welche vorher im Gebiet der Reichsbahndirektion Kassel gelegen hatten. Als am 23. Mai 1949 das Grundgesetz für die Bundesrepublik Deutschland in Kraft trat, war in Artikel 87 die eigene Verwaltung des Bundes bezüglich der Bundeseisenbahnen verankert. Die rechtliche Grundlage für den Betrieb und eine einheitliche Verkehrs- und Tarifpolitik der westdeutschen Staatseisenbahn war damit wieder gegeben. Ab 7. September erhielten die Eisenbahnen des Bundes die Bezeichnung "Deutsche Bundesbahn", die Reichsbahndirektion Hannover wurde zur Bundesbahndirektion Hannover. ¹¹⁷

¹¹⁶ Dr. jur. Peters: Von der Reichsbahn zur Bundesbahn, in: Bundesbahndirektion Hannover: 140 Jahre Eisenbahndirektion Hannover, Hannover 1983, S. 46.

¹¹⁷ Dr. jur. Peters: S. 48.

Die Stilllegung der Strecke

Göttingen - Dransfeld - Hannoversch Münden

Die Bundesbahndirektion Hannover hatte Ende der 70er Jahre die Rentabilitäts - Untersuchungen verschiedener Streckenteile des Eisenbahnnetzes abgeschlossen. Das Ergebnis legte den Schluß nah, daß auf Grund eines Verdrängungsprozesses durch den zunehmenden Lkw- und Pkw- Verkehr die Eisenbahnlinie Göttingen - Dransfeld nicht mehr rentabel sei. Die Umsätze des Personen- und Güterverkehrs ließen es aus wirtschaftlichen Gründen nicht mehr zu, daß diese Strecke weiter betrieben wurde. Ein weiterer Nachteil der Strecke war, daß sie nicht elektrifiziert worden war. Als 1963 die Elektrifizierung der Strecke Kassel - Hannover durchgeführt wurde, waren Überlegungen angestellt worden, ob auch die Strecke Göttingen - Dransfeld - Hannoversch Münden elektrifiziert werden sollte. Dieses Vorhaben wurde aber wegen des bei Volkmarshausen liegenden Tunnels nicht umgesetzt. Hier wäre eine Vertiefung des Tunnels nötig gewesen. Nachdem die Eisenbahndirektion den Überlegungen, den Durchgangsverkehr über die Strecke bei Eichenberg zu leiten nachgegeben hatte, ließ sie dort die Strecke elektrifizieren. Auch die Strecke zwischen Hannoversch Münden und Kassel wurde nicht elektrifiziert. Die Konsequenz hieraus war, daß ausschließlich dieselangetriebene Lokomotiven die Strecke befahren konnten, und die Strecke für den Durchgangsverkehr uninteressant wurde. Die Bundesbahndirektion Hannover schränkte auch den Personenverkehr ein. Ab 1965 fuhren nur noch drei Reisezüge pro Tag. Ab 1975 nur noch zwei in jeder Richtung, über Dransfeld. Als Ausgleich wurden Omnibusse eingesetzt. Begründet wurde dieser langsame Abbau der Strecke mit der Notwendigkeit Kosten abzubauen zu müssen. Nachdem auch die Nachfrage nach Kohle, auf Grund neuer Heizungssysteme (Gas-, Öl- oder Elektroheizungen) gesunken war, wurde dieser bisher noch lukrative Posten auch unrentabel, da nur noch in unregelmäßigen Abständen Kohlelieferungen aus Hannoversch Münden angefordert wurden. Trotzdem blieb der Güterverkehr auf der Strecke Dransfeld - Hannoversch Münden noch bis 1994 erhalten. ¹¹⁸ Bereits am 1. Juni 1980 wurde die gesamte Strecke Göttingen - Hannoversch Münden für den Personenverkehr stillgelegt, auch der Güterverkehr von Göttingen nach Dransfeld wurde eingestellt.

Damit war Dransfeld nur noch von Hannoversch Münden mit dem Güterzug erreichbar.

¹¹⁸ Arnfried Altnöder: Abschied von einer Unbekannten, in: Mündener Allgemeiner Zeitung, Samstag, 31. Mai 1980, S. 4.

Zuvor versuchten aber einige Ratsherrn und Privatpersonen diese Stilllegung zu verhindern.

“Als ich erfuhr, daß im Rat der Stadt Dransfeld dieses wichtige Thema behandelt werden sollte, ging ich zu der Sitzung ... In der öffentlichen Sitzung sollten die Ratsherrn nach dem Muster des Kreises eine Stellungnahme abgeben. Im ersten Teil wurde gegen die Schließung der Strecke energisch protestiert. Ich freute mich, das einmütig abgestimmt wurde, verstand aber nicht, daß man anschließend überhaupt über den neuen Bus - Fahrplan beriet. Das ist unlogisch, denn wenn man eben gegen die Stilllegung der Strecke votiert hatte, darf man doch nicht gleichzeitig auch schon über Ersatz - Buslinien beraten. ... Als Alternative zur Schließung könnte ich mir die Einrichtung eines Nahverkehrsnetzes mit integrierter Bahnlinie vorstellen. Dies wurde auch schon an anderen Stellen erfolgreich durchgeführt. ... Von der Kreisverwaltung kann auch kein hilfreicher Protest mehr erwartet werden, plante man dort schon neue Mülldeponien an der Bahntrasse. ... Mit Freude hatte ich vernommen, daß einige Ratsherrn sich an die Landesregierung gewandt und um eine nochmalige Prüfung der Angelegenheit gebeten hatten. Sollte diese traditionsreiche Strecke wirklich den Sparmaßnahmen zum Opfer fallen? ...“ 119

Allen Bemühungen zum Trotz wurde die Strecke dennoch geschlossen. Allerdings lud die Bundesbahn die Anwohner der Strecke zu einer letzten Eisenbahnfahrt ein.

Diese fand am 31. Mai 1980 statt.

Zu der letzten Zugfahrt waren viele Passagiere, unter anderem auch meine Familie und ich und hunderte von Zuschauern gekommen.

Das Göttinger Tageblatt vom Montag, den 2. Juni 1980, berichtete folgendes über diese Zugfahrt:

“Es herrschte Ausflugsstimmung am Bahnsteig 8 in Göttingen. Eine große und viele kleine schwarze Fähnchen deuteten zwar den ernsten Hintergrund der Sonderfahrt des “Hoher-Hagen-Express” an, aber überall sah man ausschließlich lachende Gesichter. Nur an den Fenstern der Wagen, die der Heimatverein Dransfeld hatte reservieren lassen, klebten kleine Zettel: “Aus Protest gegen Streckenstilllegung“. Mit dem Ablauf des Samstag wurde der Personenzugverkehr auf der Route Göttingen - Dransfeld - Münden trotz Widerstandes der Bevölkerung eingestellt.“ 120

119 Alfred Oppermann: Die Einstellung des Verkehrs auf der Bahnstrecke Göttingen - Dransfeld - Hann. Münden, in: Dr. Wolf Dietrich Bemer u. a. (Hrsg.): Dransfelder Information, Dransfeld im Februar 1980, S. 11,12.

120 Sylvia Griffin: Die letzte Fahrt, in: Göttinger Tageblatt vom Montag, den 2. Juli 1980, S. 2.

“ ... “Halte die Fahne man schön raus“, ermahnte eine Mutter ihre Kinder, die mit den Fahnen herumwinkten, als der Zug den Göttinger Bahnhof Richtung Dransfeld verließ. “Warum?“ wollten die Kleinen wissen. “Das sind Trauerfahnen, der Zug fährt zum letzten Male“. Es fiel schwer, an den traurigen Anlaß zu glauben, während sich ringsum schnell die Stimmung ausbreitete. “Wäre der Zug mal immer so besetzt gewesen“, meinte der Landtagsabgeordnete Wolfgang Senff, der sich auf der Suche nach dem Bundestagsabgeordneten Lothar Curdt und Oberkreisdirektor Dr. Alexander Engelhardt einen Weg durch die vielen dichtgefüllten Wagen bahnte. “Im ganzen Jahr sind noch nicht so viele gefahren wie heute“, bestätigte ein Dransfelder.

Rund 150 Personen des Dransfelder Heimatvereins waren dabei, während der Zug bergauf schnaufte. Auch aus den umliegenden Ortschaften beteiligten sich viele an diesem Abschied, der zunehmend lautstärker wurde.

... Mitreisende entdeckten Bekanntes aus unbekanntem Blickwinkel. Überall an den Schranken, den Brücken und erst recht in den Bahnhöfen standen Leute, den Teilnehmern an dieser letzten Fahrt zuwinkend .

... Ein Spaßvogel schreit immer wieder “Die Fahrkarten bitte“, aber heute kommt keiner kontrollieren.“ 121



Bahnkarte für die Sonderfahrt mit dem „Hoher-Hagen-Express“.

Die Mündener Allgemeine Zeitung berichtete über die letzte Fahrt auf dieser Strecke:

"Auf dem Bahnsteig in Göttingen zeigte die Uhr am Sonnabend 16:01 Uhr. Aus dem Lautsprecher tönte es: "Alle aussteigen, dieser Sonderzug endet hier." Damit war das Schicksal der am 8. Mai 1856 eingeweihten Strecke von Göttingen über Dransfeld nach Hannoversch Münden besiegelt.

Unmittelbar nach der Durchfahrt des Sonderzuges fing auf dem Bahnhof in Dransfeld ein Bautrupp an, ein Stück des Gleises in Richtung Göttingen aufzunehmen, zwischen Dransfeld und Hannoversch Münden bleibt die Strecke noch für den Güterverkehr bestehen. Rund 1000 Personen nahmen an der letzten Fahrt mit dem "Hoher-Hagen-Express" teil, elf Waggons hatte die Bundesbahn eingesetzt, eine Diesellok zog, eine andere mußte zusätzlich schieben.

Bei der Rückfahrt gab es nicht vorhergesehene, von der Bundesbahn aber befürchtete Zwischenaufenthalte. Im Tunnel bei Volkmarshausen stoppte der Zug, die Notbremse war gezogen worden. Das gleiche geschah noch einmal kurz nach der Abfahrt aus Dransfeld. Trotz aller Versuche die Fahrt des Zuges zu verlängern traf der Zug wieder in Göttingen ein.“ ¹²²

¹²² Arnfried Altnöder: Reisebericht, in: Mündener Allgemeine Zeitung vom Montag den 2. Juni 1980, S.2.

Schlußbetrachtung

Heute, 1996, sind von der Bahnlinie Göttingen - Dransfeld - Hannoversch Münden nur noch die Dämme und Einschnitte übrig. Die Schienen wurden in den letzten Jahren nach und nach abgebaut und an anderer Stelle verwendet. Die Bahnanlagen sind, wie der Dransfelder Bahnhof für andere Zwecke hergerichtet oder ebenfalls abgerissen worden. Die weitere Nutzung, der noch immer vorhandenen Trasse, ist bis zum heutigen Tag noch nicht geklärt. Überlegungen einen Wander- und Fahrradweg entlang der alten Streckenführung zu entwerfen wurden bisher nur auf der Strecke von Groß Ellershausen nach Göttingen durchgeführt. Die restliche Strecke, ist zur Zeit noch ungenutzt. Zusammenfassend kann gesagt werden, daß die Südbahn über 120 Jahre ein wichtiges Teilstück des deutschen Eisenbahnnetzes war. Mitte des letzten Jahrhunderts war sie ein Teilstück, der Hauptverbindungsstrecke zwischen dem Norden und dem Süden Deutschlands.

Nach dem II. Weltkrieg fiel sie ihren Besonderheiten zum Opfer. Der Tunnel und die zu überwindenen Steigungen waren der Grund für die Entscheidung der Bundesbahndirektion Hannover den Durchgangsverkehr über eine andere Strecke laufen zu lassen. Dem Nahverkehr anheimgefallen, wurde die Strecke aus Kostengründen im Jahr 1980 stillgelegt.

Die für dieses Thema verwandte Literatur beschränkt sich weitestgehend, sofern sie direkt etwas über den Streckenabschnitt Göttingen - Hannoversch Münden aussagt, auf Quellen aus dem letzten Jahrhundert und erhebt keinen Anspruch auf Vollständigkeit. Alle bisher veröffentlichten Werke zu diesem Thema, befaßten sich mit weitreichenderen Themen und gingen nur am Rand speziell auf diesen Streckenabschnitt ein.

Quellen- und Literaturverzeichnis

Quellen:

- Bauinspektion III. - Sektion 7: Grundentschädigungs Tabelle für alle Eigentümer und Berechtigten
in der Feldmark Dransfeld, Amt Dransfeld, Göttingen, den 8. September 1856.
- Bekanntmachung der Königlich Hannoverschen Landdrostei, die Ernennung der Schätzer und Sachverständigen in Ablösungssachen betreffend, Hildesheim, den 3. Februar 1852.
- Durlach, Eisenbahn Inspektor: An die Bauinspektion III. - Sektion 7, die Anwerbung zweier ortskundiger Anweiser betreffend, Hannover, den 25. Februar 1851.
- Gasthaus zum "Goldenen Löwen": Fest - Diner Karte zur Eröffnung der Königlich Hannoverschen Südbahn. Hannoversch Münden, 8. Mai 1856.
- Hannoversche Gesetzessammlung von 1837, Abteilung I, Nr. 5.
- Kämmerei Dransfeld: Steuer - und Kämmererbücher der Jahre 1853 - 1856
- Königlich Hannoversche Domainen Kammer: Vollmacht über Grundstücksverhandlungen den Eisenbahnbau betreffend, des Amtmann Blumenhagen zu Münden, Hannover, den 13. November 1851.
- Königlich Hannoversche Domainen Kammer: Benachrichtigung des beauftragten und bevollmächtigten Herrn Amtmann Blumenhagen über Änderungen und Zusätze der Bestimmungen vom 7. Juli 1851, den Erwerb von Domanial-Grundstücken betreffend, Hannover, den 18. November 1851.
- Königlich Hannoversche Eisenbahndirektion: Anweisung für die Königliche Eisenbahn-Verwaltungs-Casse, Grundstückseignung Land der Südbahn in der Feldmark Oberscheden betreffend, Amt Dransfeld betreffend, Hannover, den 6. September 1853.
- Königlich Hannoversche Eisenbahndirektion: Anweisung der Eisenbahnverwaltungs Kasse zur Stellung von 200 Thalern Verpflegungsvorschuß, Hannover, den 1. November 1853.
- Königlich Hannoversche Eisenbahndirektion. Einladung zur Mitfahrt auf der am 8. Mai zu eröffnenden Südeisenbahn, Hannover, 8. Mai 1856.
- Königlich Hannoversche Eisenbahndirektion: Entwurfsskizze zur Erbauung der Wegeunterführung in Kilometer 123,997 der Strecke Hannover - Kassel; Hannover, im August 1853.
- Königlich Hannoversche Eisenbahndirektion: Entwurf zum Bau des Eisenbahndamms bei Kilometer 122,3 bis Kilometer 123,8, Hannover, August 1853.
- Königlich Hannoversche Eisenbahndirektion: Entwurf zum Bau eines Wegübergangs bei Kilometer 124,2 der Strecke Hannover - Kassel, Hannover, Oktober 1855.
- Königlich Hannoversche Eisenbahndirektion: Fahrplan der Strecke Hannover - Kassel und Kassel - Hannover, Hannover, den 21. Juli 1866.
- Königlich Hannoversche Eisenbahndirektion: Kaufbrief des Grundstücks A 660 zwischen den Streckenpunkten No. 16,73 und 16,74, Hannover, den 3. Februar 1852.
- Königlich Hannoversche Eisenbahndirektion: Vertrag mit der Stadt Dransfeld über den Bau und den Erhalt von Eisenbahnanlagen (Wegen und Unterführungen), Hannover 8. März 1854.

- Königlich Hannoversche Eisenbahndirektion: Übersicht der Eisenbahnstrecken in Niedersachsen von 1838 - 1875, Hannover 1875.
- Königlich Hannoversche General - Direction der Eisenbahnen und Telegraphen: Tabellarische Übersicht des zu erwartenden Handelsaufkommens der über Dransfeld führenden Eisenbahnlinie, Hannover im Mai 1849.
- Petition des Magistrats zu Dransfeld an das Königlich Hannoversche Ministerium des Inneren vom 24. August 1850
- Preußische Landesaufnahme(Hrsg.): Topographische Karte, Dransfeld 1: 25000, Berlin 1899.
- Reichsverkehrsministerium: Zuständigkeits- und Streckenkarte der Reichsbahndirektion Hannover, Berlin 1935.
- Sammlung der Gesetze und Verordnungen für das Königreich Hannover, vom Jahre 1840: Abteilung I, Heft 34, Nr. 43.
- Sammlung der Gesetze und Verordnungen für das Königreich Hannover, vom Jahre 1843: Abteilung I, Heft 7, Nr. 9.
- Sammlung der Gesetze und Verordnungen für das Königreich Hannover, vom Jahre 1846: Abteilung I, Heft 6, Nr. 6.
- Sammlung der Gesetze und Verordnungen für das Königreich Hannover, im Jahre 1850: Abteilung 1., Heft 43, Nr. 68.
- Sammlung der Gesetze und Verordnungen für das Königreich Hannover vom Jahre 1866: Abteilung I, Heft 43, Nr. 72.
- Schreiben der Königlich Hannoverschen Eisenbahndirektion an den Magistrat zu Dransfeld, Abdruck No. 9762, Hannover 1851.
- Schreiben der Königlich Hannoverschen Eisenbahndirektion an den Magistrat zu Dransfeld, die Entschädigungen der zu erwerbenden Grundstücke und der durch Schätzung zu ermittelnden Höhe dieser Entschädigungen betreffend, Hannover, den 23. Dezember 1851. .
- Schreiben der Königlich Hannoverschen Landdrostei an den Magistrat zu Dransfeld, die Errichtung von Gebäuden der Eisenbahnverwaltung betreffend, Hildesheim, den 12. März 1851.
- Schreiben der Königlich Hannoverschen Landdrostei an die Gemeinde Jünde, die Errichtung von Gebäuden der Eisenbahnverwaltung betreffend, Hildesheim, den 12. März 1851.
- Schreiben der Südbahn Inspektion III. - Sektion 7 an den Dransfelder Magistrat, Dransfeld 19. Oktober 1851.
- Süd Eisenbahn, Bauinspektion III. von Northeim bis Dransfeld, Tabellarische Übersicht der in der Feldmark Dransfeld, Magistrat Dransfeld für die Anlage der Eisenbahn zu erwerbenden Grundstücke, geordnet nach der Reihenfolge der Eigentümer, Dransfeld 19. Oktober 1851.
- Süd-Eisenbahn, Bauinspektion III.von Northeim bis Dransfeld: Übersicht der zu zahlenden Entschädigungen in der Feldmar Dransfeld, in: Schreiben der Königlich Hannoverschen Eisenbahndirektion an den Magistrat zu Dransfeld, die Entschädigungen der zu erwerbenden Grundstücke und der durch Schätzung zu ermittelnden Höhe dieser Entschädigungen betreffend, Hannover, den 23. Dezember 1851.

Literatur:

- A Diedrich: Signale, Meldungen, Nachrichten, in: Bundesbahndirektion Hannover (Hrsg.): 140 Jahre Eisenbahndirektion Hannover, Hannover 1983.
- Alfred Oppermann: Die Einstellung des Verkehrs auf der Bahnstrecke Göttingen - Dransfeld - Hann. Münden, in: Dr. Wolf Dietrich Berner u. a. (Hrsg.): Dransfelder Information, Dransfeld im Februar 1980.
- Arnfried Altnöder: Abschied von einer Unbekannten, in: Mündener Allgemeiner Zeitung, Samstag, 31. Mai 1980
- Arnfried Altnöder: Reisebericht, in: Mündener Allgemeine Zeitung vom Montag den 2. Juni 1980.
- E. Rohde: Dampflokomotiven, in: Bundesbahndirektion Hannover: 140 Jahre Eisenbahndirektion Hannover, Hannover 1983.
- Dr. Fred Oesterley: Über die hannoversche Süd - Eisenbahn, Göttingen 1846, S. 1.
- Heinrich Zamponi: Der Bau der Südbahn, in: Horst Bethmann u. a. (Hrsg.): Dransfelder Information, Dransfeld, Nov. 1971.
- H. Kranz: Die Königlich Hannoversche Eisenbahn, in: Bundesbahndirektion Hannover (Hrsg.), 140 Jahre Eisenbahndirektion Hannover, Hannover 1993.
- H. Kranz und W. Zwernemann: Die Entstehung eines einheitlichen deutschen Eisenbahnnetzes und die Königlich Preußische Eisenbahndirektion Hannover, in: Bundesbahndirektion Hannover: 140 Jahre Eisenbahndirektion Hannover, Hannover 1983.
- Dr. I. Jansen und G. Mensing: Der Schienenweg, in: Bundesbahndirektion Hannover (Hrsg.): 140 Jahre Eisenbahndirektion Hannover, Hannover 1983.
- Karl Ludewig: Geschichte der Stadt Dransfeld, Eschwege 1967.
- Dr. jur. Peters: Von der Reichsbahn' zur Bundesbahn, in: Bundesbahndirektion Hannover: 140 Jahre Eisenbahndirektion Hannover, Hannover 1983.
- Ralf Roman Rossberg: Geschichte der Eisenbahn, Ostfildern 1977.
- Rumann, Königlich Hannoversche Domainen Kammer: Verordnung zur Abtretung von Domonial Grundstücken an die Eisenbahnverwaltung, Hannover, den 7. Juli 1851.
- Sylvia Griffin: Die letzte Fahrt, in: Göttinger Tageblatt vom Montag, den 2. Juli 1980.
- Werner Walz: Deutschlands Eisenbahnen, Stuttgart 1991.