

Detlev Lüder

Die Außenlinien der Straßenbahn  
Hannover

*Eine Fahrt in die Vergangenheit*



Hannover 2017

**Bis 1906 fuhren alle Straßenbahnlinien mit besonderen Kennzeichen und besonderem Licht**

**Steintor - Schwarzer Bär - Badenstedt - Empelde - Gehrden - Barsinghausen**

Linienkennzeichen: grün-weiß diagonal gestelltes Viereck

Licht: grün/weiß

**Empelde - Barsinghausen  
ab 1906 Linie 10**

Eröffnung:

02.06.1895 Körtingsdorf - Badenstedt (Denkmal)

27.08.1896 Badenstedt - Sieben Trappen

02.05.1898 Sieben Trappen - Gehrden

1898 Gehrden (Zentrale) - Gehrdener Berg

01.10.1899 Gehrden - Barsinghausen

Stilllegung:

1917 Gehrden (Zentrale) - Gehrdener Berg

27.07.1952 Gehrden-Neuwerk - Barsinghausen

30.11.1953 Güterverkehr Gehrden- Neuwerk

03.07.1961 Gehrden-Neuwerk – Empelde (Schleife)

Die überwiegend eingleisige Strecke zum Deister wurde im Personenverkehr von der Linie 10 mit 26,6 km Länge befahren. Die Fahrzeit Steintor – Barsinghausen betrug zuerst 99 Min., bis 1939 verringerte sie sich auf 77 Min. Der Fahrgastandrang war hoch und stellte an Wagenpark und Personal des

Bahnhofs Gehrden hohe Anforderungen. So fuhr 1950 z.B. der erste Zug nach Barsinghausen bereits um 4 Uhr ab, danach fuhren die Bahnen im Viertelstundentakt, bis der Berufsverkehr zum Schacht Barsinghausen, zum Kalibergwerk Empelde und nach Hannover abgewickelt war. Hinzu kam am Wochenende je nach Wetterlage der Ausflugsverkehr zum Benther Berg, nach Gehrden und Barsinghausen.

Hauptkunden der Stichbahn zum Gehrdener Berg waren Ausflügler zum Berggasthaus Niedersachsen, das 1899 auf einem 14 ha großen Grundstück durch die Straßenbahn errichtet worden war zur Belebung des Ausflugsbetriebs auf der Linie 10. Den Verkehr auf der steilen Strecke bewältigten jahrelang zwei Triebwagen aus der Serie, zu der auch der heutige Museumswagen 168 gehört. Das Berggasthaus hieß kurz „Niedersachsen“, doch der Verkehr dorthin endete 1917 jäh, als das Militär im Ersten Weltkrieg die Fahrleitung beschlagnahmte. Die Üstra behielt sich eine Reaktivierung vor und zählte das Gleis weiterhin zur Gesamtlänge ihrer Gleise, bis es 1932 abgebaut wurde. Bereits Ende der 1950er Jahre war der Gasthausbetrieb unwirtschaftlich geworden, das Gebäude wurde 1987 grundsaniert und dann verpachtet.

Auf der eingleisigen Strecke Sieben Trappen – Gehrden gab es nach 1945 fast an der gleichen Stelle bei Nebel zwei Frontalzusammenstöße mit Todesopfern. Auch der „Diebstahl“ eines Wagens ereignete sich auf der 10. Ein Nachtschwärmer (16 Jahre) fuhr 1947 mit einem am Bhf. Glocksee

abgestellten Triebwagen nach Hause in Barsinghausen. Einige Straßenbahner bemerkten das Vergehen und nahmen mit einem zweiten Tw die Verfolgung auf, fanden bei Egestorf den entwendeten Wagen und ergriffen den harmlos umherspazierenden Mann.

1901 wurde der Güterbahnhof Soltekamp eröffnet. Im Personenverkehr diente er nur als Wendepunkt, im Güterverkehr war der Hauptzweck die Übergabe von Güterzügen von und nach Gehrden/Barsinghausen sowie von Kohlenzügen zur Anschlussbahn zweier Salinen. Auch existierte eine Verbindung über das Salinengleis und die Hafensbahn zum Waggonbau Schörling. Das Materiallager der Bahnmeisterei überdauerte das Ende des Güterverkehrs 1953. Noch 20 Jahre wurde die Anlage als Wendepunkt genutzt, erhielt später eine Wendeschleife, doch wurden im Herbst 1980 Fahrleitungen und Gleise abgebaut.

Außer den öffentlichen Ladegleisen in allen Stationen gab es nur die Anschlussgleise zur Zuckerfabrik Gehrden-Neuwerk mit vier Gleisen und zur Zeche Barsinghausen. Neben den regelmäßigen Kohlenzügen fuhren im Herbst die langen Rübenzüge, bis in den 1930er Jahren die Zuckerfabrik geschlossen wurde und sich der Rübentransport nach Rethen verlagerte.

Von großer Bedeutung für die Strecke der 10 war der Güterbahnhof Barsinghausen durch den Klosterstollen. Jahrzehntlang verteilte die Preußag ihre Steinkohle im gesamten Üstra-Netz. Die ausgelasteten Züge bekamen stets Probleme auf der Rampe

Gehrden-Neuwerk – Gehrden-Zentrale. Einen Zweiwagenzug musste eine Maschine allein hinaufbringen. Am Fuß der Steigung schaltete der Fahrer voll ein, und so kam der Zug meistens hinauf, wenn die Schienen nicht nass oder von Laub bedeckt waren. Züge aus vier beladenen Wagen wurden telefonisch in Gehrden angekündigt, um eine Vorspannlok nach Neuwerk zu beordern. Die Güterfahrer durften keine beladenen Kohlenzüge mit mehr als 2 Wagen und nur einer Maschine in die Steigung schicken, weil andernfalls der Überstromautomat der Lok ausgelöst und die Stromzufuhr unterbrochen worden wäre. Wenn ein Zug liegen blieb, konnte er nicht voll gebremst werden, und sofern die Bremser auf den Wagen nicht aufpassten, rollte die Fuhre zurück den Berg hinab.

Auf beiden Seiten der niveaugleichen Kreuzung mit der staatlichen Deisterbahn Weetzen – Haste, die damals noch nicht elektrifiziert war, standen in Kirchdorf von 1910 bis zum 20. Juli 1939 an der Straßenbahnstrecke Flügelsignale, die ein Schrankenposten bediente. Außerdem gab es Zwangshaltestellen für die Straßenbahn (in Richtung Hannover wegen des Gefälles sogar zwei) und eine Entgleisungsweiche mit einem Gleisstummel, auf dem auch Rüben verladen wurden. In die Eisenbahnschiene durften keine Rillen eingeschnitten werden, daher rollten die Straßenbahnspurkränze über deren Schienenkopf. Zur Sicherheit durften Beiwagen über die Kreuzung nur gezogen, nicht geschoben werden.

Das Frachtaufkommen war abgesehen vom Kohleverkehr gering. Nur zur Rübenzeit fielen umfangreiche Wagenladungen an, so dass die Wagen aus Barsinghausen und Gehrden oft nicht ausreichten und andere Güterbahnhöfe aushelfen mussten. 1951 z.B. wurden monatlich bis zu 600 Sendungen Stückgut nach Barsinghausen abgefertigt.

Ein Milchzug verließ täglich Gehrden um 6 Uhr nach Barsinghausen, übernahm unterwegs die Kannen und war um 7 Uhr zurück. In Gehrden wurden täglich bis zu 100 Neuwerker Kannen in einem Güterwagen zugestellt. In Empelde wurde weitere Milch aufgenommen, in Linden und Hannover lud man aber schon die ersten Kannen für die Händler aus. Den Hauptanteil bekam die Molkerei an der Hildesheimer Straße. Man musste pünktlich sein, um einen Verkehrsstau durch wartende Milchzüge auf der Straße zu vermeiden. Ein Kontrolleur überwachte Ankunfts- und Abfahrtszeiten und notierte unnach-sichtlich Unregelmäßigkeiten. Der Barsinghäuser Milchzug fuhr anschließend meistens zur Gilde-Brauerei, um das vom Bierverleger Schwake in Barsinghausen aufgebene Leergut abzuliefern und neues Bier im brauereieigenen Wagen, der an den Milchzug angehängt wurde, zu transportieren. Nach Aufgabe des Personenverkehrs nach Barsinghausen aufgrund der abgefahrenen Gleise blieb der Güterverkehr Gehrden – Barsinghausen noch bis 1953 bestehen, aber nur mit 15 km/h Geschwindigkeit.

Der 1898 erbaute Betriebshof Gehrden besaß außer Wagenhalle, Verwaltung, Werkstatt, Gütergleisen und

Stückgutschuppen ab 1902 eine Umformerstation mit 500 kW, die bis 1923 vom Kraftwerk Rethen mit Drehstrom versorgt wurde. Hauptsächlich wurde der Personenverkehr nach Barsinghausen und auf den Gehrden Berg versorgt, während der Betriebshof den Güterverkehr, der nur zur Rübenzeit nennenswert war, die Triebfahrzeuge für den Streckendienst und den Bahnhof Barsinghausen betreute. Um 1951 waren hier eine Bockmaschine und zwei Gütertriebwagen beheimatet. Am 30. November 1953 wurde der Betriebshof für den Schienenverkehr von der Üstra stillgelegt. Die Halle hatte bereits 1952 für die Unterbringung von fünf bis sechs Omnibuszügen größere Tore erhalten und diente ab 1961 allein dem Busbetrieb, bis im April 1974 der Busbetriebshof an der Straße „Am Mittelfeld“ in Hannover fertig war. Ein Teil des Bahnhofsgebäudes wurde 1982 in eine Wohnanlage integriert.

Den Güterbahnhof Gehrden-Neuwerk nutzte die Üstra auch als Abstellplatz. Er verfügte bis 1930 über zwei Rübenschwemmen zum Entladen von Rüben für die benachbarte Zuckerfabrik. Ein Gleis führte zur Zuckerfabrik Gehrden (der späteren „Domäne Gehrden“). Zudem befand sich hier ein Materiallager für den Bahnbau. Der Anschluss der Zuckerfabrik Neuwerk erfolgte um 1899 und wurde 1905 bis zum Kesselhaus verlängert, so dass die Kohlewagen der Straßenbahn direkt an den Bunkern entladen werden konnten. Beim Bau der Schleife in Ricklingen an der Landwehrschanke wurden dort 1921 zwei Ladegleise verlegt, damit die Bauern aus Arnum und Devese ihre Rüben mit der Straßenbahn nach Gehrden schicken

konnten. Die Zuckerfabrik Gehrden war die erste ihrer Art im Königreich Hannover, musste aber 1930 schließen. Ihr Gleis zweigte ab von der Zufahrt zum straßenbahneigenen Abstell- und Lagerplatz. Hier lagerte die Üstra Masten und Schwellen, stellte Leerwagen ab, entlud Schienenreinigungswagen und brachte im Zweiten Weltkrieg Personenfahrzeuge zum Schutz vor Luftangriffen unter.

Die Ziegelei Gehrden brachte ihre Fabrikate mit Fuhrwerken zum Ausweichgleis an der Strecke Gehrden – Leveste. Ihre Feldbahn, die die Straßenbahn kreuzte, führte zu den weiter nördlich gelegenen Tongruben und hatte nach einem Plan von 1924 südlich der Kreuzung ein abzweigendes Gleis, das 100 m weit parallel zur Barsinghäuser Strecke verlief. Am Abzweig befanden sich eine Entgleisungsweiche und dahinter eine Sperrschwelle. Vor der Kreuzung musste die Feldbahn halten und durfte erst, wenn ein Ziegeleimitarbeiter mit hell läutender Glocke und roter Fahne die Kreuzung sicherte (außer bei Dunkelheit), läutend und pfeifend mit Schrittgeschwindigkeit die Straßenbahngleise überqueren. Die Zugbegleiter der Ziegelei wurden von der Üstra regelmäßig auf Zuverlässigkeit und Kenntnis der Vorschriften geprüft.

Der Hauptzweck des Ladegleises „Ditterker Warte“ lag im Ladungsverkehr der Kornbrennerei Garben in Ditterke. Neben dem Abtransport von Schnaps diente es der Anfuhr von Kohle und im Herbst der Rübenentladung. Die Brennerei hatte am Gleis, wo sich auch eine Haltestelle befand, einen Unterstand bauen lassen, damit die im Gut wohnenden Arbeiter



und Kinder geschützt auf die Straßenbahn warten konnten. Sehr beliebt war unter den Straßenbahnern das Einlösen der Frachtbriefe, da sie dann den Korn ausgiebig testen konnten, was auch der Gehrdeiner Bahnhofsvorsteher zu schätzen wusste.

Neben Kohle wurden in der Ausweiche Leveste-Denkmal auch Rüben umgeschlagen. Näherte sich ein Personenzug aus Hannover, musste der Güterzug das Gleis nach Barsinghausen räumen, weil sonst der Personenzug das Signal in der Kurve am Weg nach Eckerde nicht schalten konnte. Den Fahrleitungs-kontakt im Gleis konnte der durchfahrende Triebwagen automatisch betätigen. Dadurch wurde die folgende eingleisige Strecke am anderen Ende durch ein rotes Lichtsignal für Gegenzüge gesperrt. Ab Anfang der 1940er Jahre wurden viele eingleisige Strecken auf diese Weise gesichert.

Für die Preußag war der 1899 erbaute Güterbahnhof Barsinghausen von großer Bedeutung. Deren Zeche lag gegenüber vom mit vier Mann besetzten Stationsgebäude, in dem die Stückgutabfertigung mit Güterboden untergebracht war. Über die westlich davon gelegenen Rangiergleise der Straßenbahn lief der Verkehr zum Bergwerk. Zwischen dem Straßenbahnhof und der Endstation waren 1901 nördlich der Strecke einige Abstellgleise für Güterwagen sowie später ein bis 1949 bestehender Lagerplatz angelegt worden, um in Zeiten mit schwachem Verbrauch Kohle zwischenzulagern. Im Winter 1946/47, der sehr lang und hart war, wurde, weil es an Kohle mangelte, das Lager geräumt und die Kohle zumeist mit der

Straßenbahn zur Döhrener Wollwäscherei und Kämmerei gebracht.

Die der Gilde-Brauerei benachbarte Biergroßhandlung Schwake bezog ihr Bier von der Gilde, das durch die Straßenbahn mit privaten, in den Wagenpark der Üstra eingestellten Bierwagen angeliefert wurde.

Bei schönem Wetter standen im Abstellbahnhof mitunter die Einlegezüge des Ausflugsverkehrs. Dafür wurden gern Gütermaschinen verwendet, die noch Sitzbänke besaßen und für den Personenverkehr stets sauber gehalten werden mussten. Zum Rangieren stand stets eine Bockmaschine bereit, zuletzt die 377.

Am 21. August 1639, also mitten im Dreißigjährigen Kriege, unterzeichnete Herzog Georg von Braunschweig-Lüneburg eine Urkunde, in der das „Steinkohlebergwerk auf'm Deisterwalde am Bröhm gelegen“ erwähnt wurde. Hieraus entwickelte sich bis Mitte des 19. Jahrhunderts ein reger Stollenbergbau. Am Nordhang des Deisters gab es um 1855 ein Dutzend Bergwerke. Der Klosterstollen wurde am 1. September 1856 angesetzt und nach einer Vorarbeit von 13 Jahren wurde am 24. Oktober 1869 das Flöz angehauen. In großem Umfange lief der Abbau nach dem 1. April 1872 an, als die Hannover-Altenbekener Eisenbahn ihre Deisterbahn Weetzen – Haste eröffnete. An der Landstraße nach Egestorf lag ein Lager- und Verkaufplatz. Eine vom HAE-Bahnhof ausgehende Grubenbahn kreuzte mit drei parallelen Gleisen die Landstraße und die Eisenbahn, um mit sieben Gleisen im in den Berg gehauenen Gruben-

bahnhof zu enden. Für Verschub und Wagentausch mit der Staatsbahn unterhielt die Zeche mit der Zeit acht Dampfspeicherlokomotiven und eine kohle-gefeuerte Lok (Cn2t, Jung 11556/1952).

1901, als von ihrer im Zechenbereich zweigleisigen Strecke eine Verbindung mit der Grubenbahn entstanden war, eröffnete die Straßenbahn den Rangier- und Übergabebahnhof.

Das enge Gleisbild mit scharfen Kurven bereitete dem Personal oft Probleme, besonders beim Kuppeln. Über ein drittes Gleis weiter südlich wurden die Kohlewagen in den Straßenbahnhof gezogen und rückwärts nach Überqueren der Landstraße und der Strecke zu den Verladestellen im Zechenbahnhof gedrückt. Fünf der sieben Gleise waren elektrifiziert, damit die Straßenbahn die Verladeanlagen erreichen konnte. Umständlich wurde es beim Übergang der beladenen Züge auf die Üstra, wenn keine zweite Straßenbahnmaschine bereit stand. Die Wagen wurden dann aus dem Zechenbahnhof bis vor die erste Weiche des Straßenbahnhofs gezogen und abgekuppelt. Vom Nebengleis zog die Maschine die Wagen mit einer Kette vor, um dann zurückzusetzen und an den Zug zu fahren. 1935 bekam das Bergwerk eine Kohlenwäsche, weil sich ungewaschene Deisterkohle nur schwer absetzen ließ. Auch zur Waschanlage führte ein elektrifiziertes Gleis. Neben Steinkohle und Koks fuhr die Straßenbahn Schlacke ab, die im Straßenbau Verwendung fand.

Ein später auf dem Zechengelände ansässiges Baustoffwerk stellte aus Schlacke und Zement Steine her,

bereitete Schlacke in einer Schottermühle für den Straßenbau auf und lud das Material per Förderband in Straßenbahnwagen. Große Bedeutung erlangte der Zechenanschluss im Zweiten Weltkrieg und danach, als Kohle und Koks aus Barsinghausen besonders begehrt waren. 1942 wurden 44.000 t und 1949 etwa 52.000 t befördert.

Im November 1953 unterbrach die Üstra den Zechenbahnanschluss. Der Klosterstollen wurde 1956 nach fast 100jähriger Bergmannsarbeit geschlossen, aber inzwischen wurde er als Schaubergwerk mit Grubenbahn hergerichtet. Ein Streifen Brachland erinnert an die Trasse der Zechenbahn. Vom mittlerweile aufgefüllten Zechenbahnhof sind lediglich die Einfahrt und der vordere Teil mit den Stützmauern noch erkennbar. Einige ausgefahrene Gleise des Rangierbahnhofs existierten noch 2002.

Nachdem die Linie 10 gänzlich eingestellt war, übernahmen den Verkehr die Omnibuslinien 55 und 56 nach Gehrden bzw. Barsinghausen. Heutzutage (2017) fährt die Regiobuslinie 500 nach Gehrden, und Barsinghausen ist durch die S-Bahn am schnellsten erreichbar. Eine neue Linie 10 führt derzeit (noch) von Ahlem zum Aegidientorplatz und demnächst zum Raschplatz hinter dem Hbf.

Zu Linie 10: siehe Horst Moch: Straßenbahn in Hannover. Verlag Kenning, Nordhorn 2004, S. 99 - 111

Wie zu Linie 10 gibt es auch zu den anderen Außenlinien Situationspläne und Lageskizzen von Horst Moch.