Nr. 164 März 1969

Ricklinger Monatspost

Anzeigenannahme:
Tabak und Papierwaren Wegener, Ricklinger Stadtweg 2
Telefon 42 15 55
Gestaltung und Schriftleitung: Horst Schweimler

Erscheint monatl. als Gemeinschaftswerbung der Unternehmer u. Einkaufsstätten in Ricklingen, Mühlenberg, Hemmingen-Westerfeld, Devese u. Wettbergen · Aufl. 24 000

Druck und Verlag: Richard Petersen GmbH, Großdruckerei
Hannover-Linden

»Fischerhof« Bahnhof oder Haltestelle

Alle reden vom Wetter — wir nicht. So lautet ein Werbeslogan der Bundesbahn. Auch wir wollen hier nicht vom Wetter reden, sondern von der Bundesbahn — genauer über den Bahnhof Linden, genannt Fischerhof.

Hier, wo täglich 72 Züge ankommen und rund 5000 Menschen durchgeschleust werden, ist zur Zeit Baustelle.

Die „Kaisergabel" streckt einen Zinken zum Fischerhof aus, einen Zinken (sprich Zufahrt), der sich ebenso noch im Bau befindet wie der Tunnel, durch den noch in diesem Frühjahr die Fahrgäste der Bundesbahn gefahrlos 3 Gleise betreten können. Seit langer Zeit ist das sogenannte Empfangsgebäude des Bahnhofs Linden schon vom Namen her reine Prahlerei! Eine Baracke, ein überdachter Durchgang mit wenigen Sitzgelegenheiten, die aber bei Kälte gemieden werden. Man sitzt hier im Zug noch ehe man im Zug sitzt, und darum geht man lieber auf und ab oder nimmt auf einer Bank im Freien Platz.

Um den Besuch, der aus dem Deister oder dem Weserbergland mit dem Zug hier ankommt, mit dem Wagen abzuholen oder wieder zum „Bahnhof" hinzubringen, muß man zur Zeit einen Umweg von 5 bis 7 Kilometer Länge machen, vorbei an friedlichen Laubenkolonien („Bergfrieden" hin, „Tiefland" zurück), Straßenbaustellen, engen Straßen und sanierungsbedürftigen Bahnhofshinterland — verbauten Schuppen, Lagerplätzen, Schrott, Kohlen, Baustoffen, über Kopfsteinpflaster und Schienen, und leicht kann der Ortsfremde dann noch das „Empfangsgebäude" übersehen, das in Wirklichkeit eine armselige Baracke ist. Die Umleitung ist nur ein Übergang, der unmögliche Zustand des Bahnhofs aber besteht schon seit einem Vierteljahrhundert.

Was in Kriegs- und unmittelbaren Nachkriegsjahren als „Ausnahmezustand" hingenommen wurde, empfand man nach dieser Zeit, als sich alles normalisierte, ja in Glanz und Gloria erneuerte, als Zumutung. Vom kriegsbeschädigten und provisorisch hergerichteten Gebäude bis zu den „Plumps-Closetts" erinnerte das Bahnhofsgebäude bis zu seinem Abriß vor wenigen Jahren an den Bahnhof in Hydegutylevistahastalapuszta, jener verlorenen ungarischen Station, an der alle paar Tage nur ein Zug ankam, und der in dem Film „Ich denk so oft an Piroschka" liebenswert-verträumte Kulisse einer Herzensromanze war.

Die Umgebung des Bahnhofs Linden aber ist eine andere:

Industriebetriebe von Weltruf (Hanomag, Telefunken, Leichtmetall) und viele andere Betriebe, Großstadtnähe, ein 80 000 Zuschauer fassendes Stadion direkt vor der Tür, ein Verkehrsknotenpunkt, der in Hannover einmalig ist (Kaisergabel), ein Güterbahnhof, dem jetzt ein moderner Containerbahnhof zugeordnet wird, eine elektrifizierte Strecke, die dem starken Berufsverkehr zu den genannten Betrieben wie auch dem wieder steigenden Ausflugsverkehr in den Deister und das Weserbergland gerecht werden soll.

Der Bau der Kaisergabel und die Elektrifizierung sind jetzt aber nahezu abgeschlossen, und der Barackenbahnhof, in dem man friert, in dem es keine Gaststätte, nicht einmal einen Verkaufsstand gibt, in dem man seinen menschlichen Bedürfnissen nicht nachkommen kann und in dieser Not auf die anrollende Zugtoilette warten muß, hat nun auch bald das Zeitliche gesegnet.

Hoffnungsfroh harren Lindener und Ricklinger, noch mehr aber die Pendler aus dem südwestlichen Gebiet unseres Raumes, bis hin „wo die Weser rauscht", der Dinge, die nun, nach all den Jahren des „Primivitismus" kommen sollen.

Was wird?

Vorweg: Wer die Hoffnungen zu hoch schraubt, wer an einen „Bahnhof" denkt mit all seinen kleinen Annehmlichkeiten, dem Service, der wird bald enttäuscht sein. Der Fischerhof ist, was den Personenverkehr betrifft, bei der Bundesbahn kein Bahnhof, sondern nur ein Haltepunkt. Die Bundesbahn, immer noch ein defizites Kind des Bundes, muß scharf rechnen. Man hat zwar Grund und Boden, aber kein Geld, darauf das zu bauen, was man sich für einen verhältnismäßig stark frequentierten Bahnhof wünschen könnte. So stehen Skizzen und Entwürfe in noch nicht endgültiger Fassung auf dem Papier, Entwürfe, die Sparsamkeit ausweisen und von Bescheidenheit künden, Bescheidenheit, die hier, wie es der Volksmund so gerne will, gewiß keine Zier ist.

Gewiß — es sieht alles nett aus, aber es ist eine reine Zweckschleuse, ohne Bahnpersonal, mit Automaten, ohne Toiletten (die ohne Personal sicher auch bald unbrauchbar wären), ohne Verkaufskiosk, ohne Gaststätte. Eine Halle ohne Windfang, im Prinzip der jetzt bestehenden Baracke gleich. Eine Skizze, in der auch ein Dienstraum sowie ein Verkaufsstand, eine Toilette und ein kleiner Verzehrraum zu

Fortsetzung auf Seite 2

. . . ist alles vorbei

„Am Aschermittwoch ist alles vorbei." Die Karnevalszeit ist beendet, die Menschen, die sich in Masken und Kostümen als Seefahrer und Scheich, Prinzessin oder Zigeunerin auf dem Parkett bewegten, um dem Alltag eine Nase zu drehen, sind nach der Demaskierung wieder Müller, Meier, Schulze, Schmidt. Der Alltag hat sie wieder, und Masken und Kostüme schlummern in Kisten und Schränken gut verpackt und eingemottet einer neuen Session entgegen. Viele Orden wurden verteilt, Orden wider den tierischen Ernst, Ehrensenatoren ernannt, Prinzenpaare gekürt. — Am Aschermittwoch war alles vorbei.

Im Wahljahr 1969, im Jahr wo der neue Bundestag formiert, eine neue Regierung gewählt werden soll, bleiben einige Gedankenverbindungen zum Karneval, bis auch diese Wahlen vorbei sind.

„Prunksitzungen" der Parteien wird es geben und viele Reden, man wird sich maskieren und kostümieren. Man wird sich in Volkstümlichkeit kleiden und mit der Maske des optimistischen Biedermanns „Büttenreden" halten, denen es oft an Originellität fehlt und die Versprechungen beinhalten, die Beifall und Stimmen heischen. Man klebt auch fröhlich Plakate, auf denen die Aspiranten für die „Prinzenwahl" zu

Es war einmal...

Es war einmal eine aufstrebende Stadt, die hieß Linden. Und weil eine aufstrebende Industrie-Stadt nicht von der Welt abgeschnitten sein darf, bekam sie neben dem notwendigen Güterbahnhof gegen Ende des vorigen Jahrhunderts auch einen hübschen Bahnhof für den Personenverkehr. Mit Fachwerk wurde er im Landhausstil errichtet, und die Lindener waren stolz auf ihn. Für wenige Groschen fuhren die Familien, Vereine und Verbände an den Wochenenden hinaus ins Grüne — hinaus aus dem Häusermeer — und wenn man abends zurückkehrte, gab es in der hübschen Bahnhofsgaststätte oft einen feuchtfröhlichen Kehraus. Seit 1928 (unser Bild) war Wilhelm Kühne Bahnhofswirt. Im Kriege wurde durch eine Luftmine der Bahnhof seines Landhausdachs, seiner Türen und Fenster beraubt.

Das Fragment wurde notdürftig wieder hergerichtet, und bei diesem Provisorium mit angebauter Dienstbaracke blieb es (unteres Bild). 1955 starb der Bahnhofswirt, der Glanz und Niedergang miterlebt hatte. Des Wirtes Töchterlein, Jutta, führte die Gaststätte weiter.

Die Bundesbahn aber beschäftigte sich schon mit neuen Plänen, und so verkam der Bahnhof immer mehr, bis er im April 1966 abgerissen wurde. Dort, wo er einst stand, ist heute ein Parkplatz. Ungefähr 200 Meter weiter östlich soll nun ein neuer Bahnhof entstehen. Wird es ein Bahnhof oder nur eine Haltestelle? Darüber soll Ihnen der nebenstehende Artikel Auskunft geben.

»Fischerhof« Bahnhof oder Haltestelle

Alle reden vom Wetter — wir nicht. So lautet ein Werbeslogan der Bundesbahn. Auch wir wollen hier nicht vom Wetter reden, sondern von der Bundesbahn — genauer über den Bahnhof Linden, genannt Fischerhof.

Hier, wo täglich 72 Züge ankommen und rund 5000 Menschen durchgeschleust werden, ist zur Zeit Baustelle.

Die „Kaisergabel" streckt einen Zinken zum Fischerhof aus, einen Zinken (sprich Zufahrt), der sich ebenso noch im Bau befindet wie der Tunnel, durch den noch in diesem Frühjahr die Fahrgäste der Bundesbahn gefahrlos 3 Gleise betreten können. Seit langer Zeit ist das sogenannte Empfangsgebäude des Bahnhofs Linden schon vom Namen her reine Prahlerei! Eine Baracke, ein überdachter Durchgang mit wenigen Sitzgelegenheiten, die aber bei Kälte gemieden werden. Man sitzt hier im Zug noch ehe man im Zug sitzt, und darum geht man lieber auf und ab oder nimmt auf einer Bank im Freien Platz.

Um den Besuch, der aus dem Deister oder dem Weserbergland mit dem Zug hier ankommt, mit dem Wagen abzuholen oder wieder zum „Bahnhof" hinzubringen, muß man zur Zeit einen Umweg von 5 bis 7 Kilometer Länge machen, vorbei an friedlichen Laubenkolonien („Bergfrieden" hin, „Tiefland" zurück), Straßenbaustellen, engen Straßen und sanierungsbedürftigen Bahnhofshinterland — verbauten Schuppen, Lagerplätzen, Schrott, Kohlen, Baustoffen, über Kopfsteinpflaster und Schienen, und leicht kann der Ortsfremde dann noch das „Empfangsgebäude" übersehen, das in Wirklichkeit eine armselige Baracke ist. Die Umleitung ist nur ein Übergang, der unmögliche Zustand des Bahnhofs aber besteht schon seit einem Vierteljahrhundert.

Was in Kriegs- und unmittelbaren Nachkriegsjahren als „Ausnahmezustand" hingenommen wurde, empfand man **nach** dieser Zeit, als sich alles normalisierte, ja in Glanz und Gloria erneuerte, als Zumutung. Vom kriegsbeschädigten und provisorisch hergerichteten Gebäude bis zu den „Plumps-Closetts" erinnerte das Bahnhofsgebäude bis zu seinem Abriß vor wenigen Jahren an den Bahnhof in Hydegutylevistahastalapuszta, jener verlorenen ungarischen Station, an der alle paar Tage nur ein Zug ankam, und der in dem Film „Ich denk so oft an Piroschka" liebenswert-verträumte Kulisse einer Herzensromanze war.

Die Umgebung des Bahnhofs Linden aber ist eine andere:

Industriebetriebe von Weltruf (Hanomag, Telefunken, Leichtmetall) und viele andere Betriebe, Großstadtnähe, ein 80 000 Zuschauer fassendes Stadion direkt vor der Tür, ein Verkehrsknotenpunkt, der in Hannover einmalig ist (Kaisergabel), ein Güterbahnhof, dem jetzt ein moderner Containerbahnhof zugeordnet wird, eine elektrifizierte Strecke, die dem starken Berufsverkehr zu den genannten Betrieben wie auch dem wieder steigenden Ausflugsverkehr in den Deister und das Weserbergland gerecht werden soll.

Pläne für den Bahnhof gibt es seit zwanzig Jahren, aber die Bundesbahn, Stiefkind des Wirtschaftswunders, von der Konkurrenz „Straße" hart bedrängt, fuhr auf roten Zahlen jährlich neuen Defiziten entgegen.

Der Bau der Kaisergabel und die Elektrifizierung sind jetzt aber nahezu abgeschlossen, und der Barackenbahnhof, in dem man friert, in dem es keine Gaststätte, nicht einmal einen Verkaufsstand gibt, in dem man seinen menschlichen Bedürfnissen nicht nachkommen kann und in dieser Not auf die anrollende Zugtoilette warten muß, hat nun auch bald das Zeitliche gesegnet.

Hoffnungsfroh harren Lindener und Ricklinger, noch mehr aber die Pendler aus dem südwestlichen Gebiet unseres Raumes, bis hin „wo die Weser rauscht", der Dinge, die nun, nach all den Jahren des „Primivitismus" kommen sollen.

Was wird?

Vorweg: Wer die Hoffnungen zu hoch schraubt, wer an einen „Bahnhof" denkt mit all seinen kleinen Annehmlichkeiten, dem Service, der wird bald enttäuscht sein. Der Fischerhof ist, was den Personenverkehr betrifft, bei der Bundesbahn kein Bahnhof, sondern nur ein Haltepunkt. Die Bundesbahn, immer noch ein defizites Kind des Bundes, muß scharf rechnen. Man hat zwar Grund und Boden, aber kein Geld, darauf das zu bauen, was man sich für einen verhältnismäßig stark frequentierten Bahnhof wünschen könnte. So stehen Skizzen und Entwürfe in noch nicht endgültiger Fassung auf dem Papier, Entwürfe, die Sparsamkeit ausweisen und von Bescheidenheit künden, Bescheidenheit, die hier, wie es der Volksmund so gerne will, gewiß keine Zier ist.

Gewiß — es sieht alles nett aus, aber es ist eine reine Zweckschleuse, ohne Bahnpersonal, mit Automaten, ohne Toiletten (die ohne Personal sicher auch bald unbrauchbar wären), ohne Verkaufskiosk, ohne Gaststätte. Eine Halle ohne Windfang, im Prinzip der jetzt bestehenden Baracke gleich. Eine Skizze, in der auch ein Dienstraum sowie ein Verkaufsstand, eine Toilette und ein kleiner Verzehrraum zu

Fortsetzung auf Seite 2

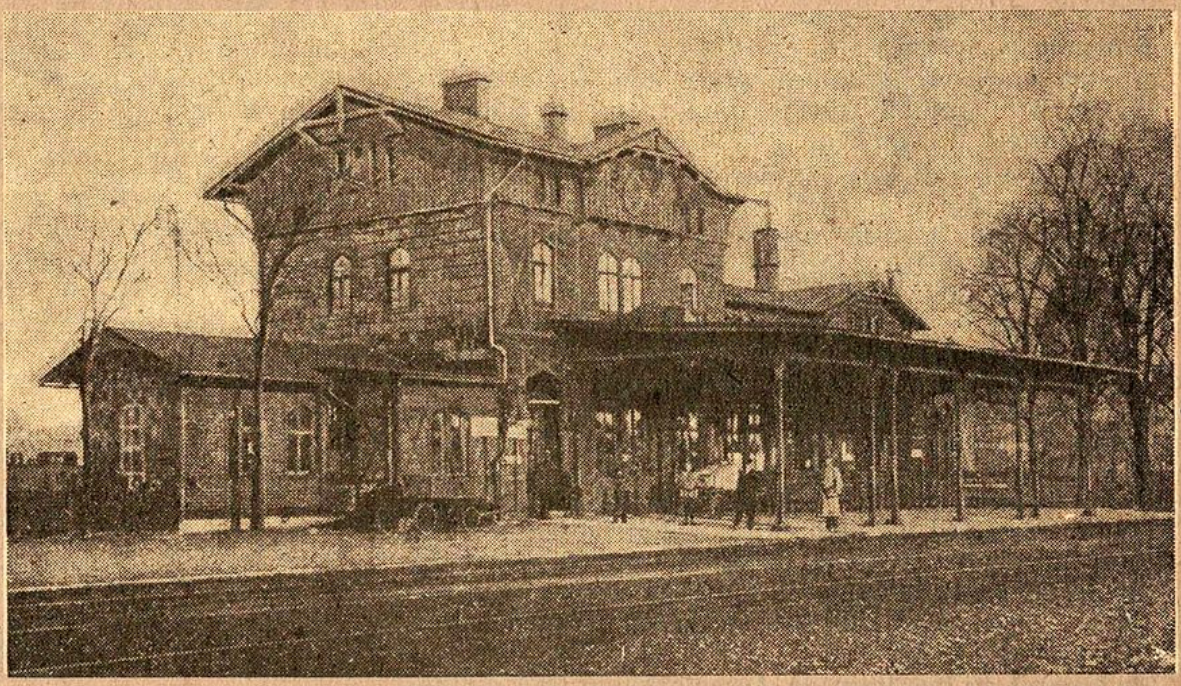
. . . ist alles vorbei

„Am Aschermittwoch ist alles vorbei." Die Karnevalszeit ist beendet, die Menschen, die sich in Masken und Kostümen als Seefahrer und Scheich, Prinzessin oder Zigeunerin auf dem Parkett bewegten, um dem Alltag eine Nase zu drehen, sind nach der Demaskierung wieder Müller, Meier, Schulze, Schmidt. Der Alltag hat sie wieder, und Masken und Kostüme schlummern in Kisten und Schränken gut verpackt und eingemottet einer neuen Session entgegen. Viele Orden wurden verteilt, Orden wider den tierischen Ernst, Ehrensenatoren ernannt, Prinzenpaare gekürt. — Am Aschermittwoch war alles vorbei.

Im Wahljahr 1969, im Jahr wo der neue Bundestag formiert, eine neue Regierung gewählt werden soll, bleiben einige Gedankenverbindungen zum Karneval, bis auch diese Wahlen vorbei sind.

„Prunksitzungen" der Parteien wird es geben und viele Reden, man wird sich maskieren und kostümieren. Man wird sich in Volkstümlichkeit kleiden und mit der Maske des optimistischen Biedermanns „Büttenreden" halten, denen es oft an Originellität fehlt und die Versprechungen beinhalten, die Beifall und Stimmen heischen. Man klebt auch fröhlich Plakate, auf denen die Aspiranten für die „Prinzenwahl" zu

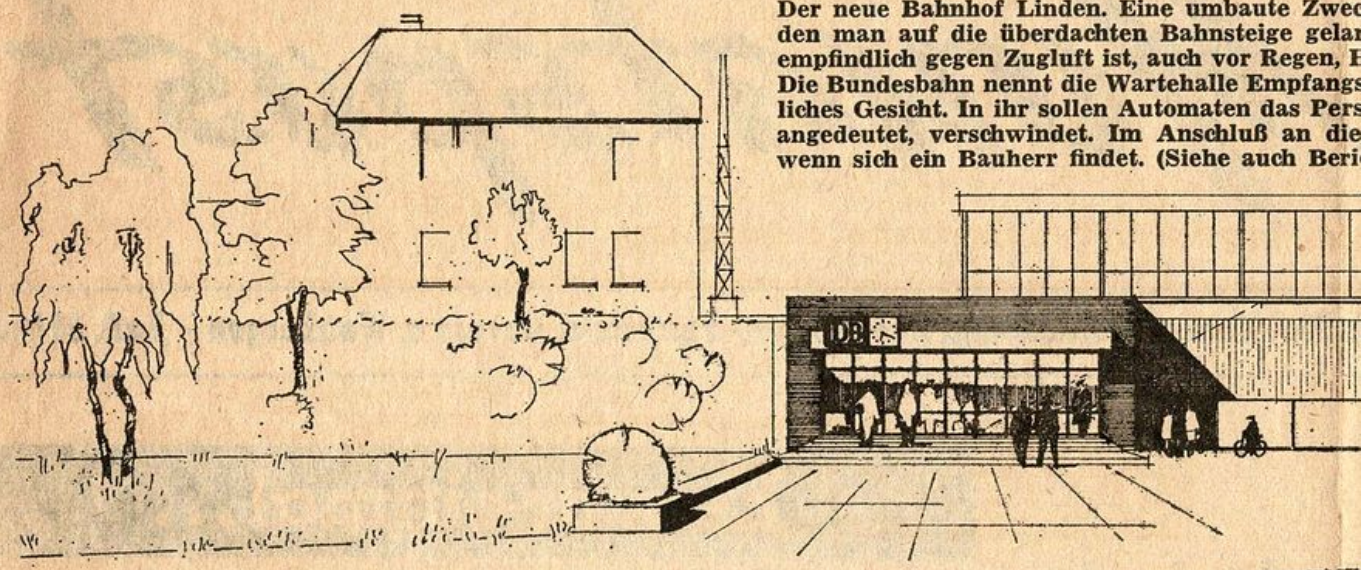
Es war einmal...



Es war einmal eine aufstrebende Stadt, die hieß Linden. Und weil eine aufstrebende Industrie-Stadt nicht von der Welt abgeschnitten sein darf, bekam sie neben dem notwendigen Güterbahnhof gegen Ende des vorigen Jahrhunderts auch einen hübschen Bahnhof für den Personenverkehr. Mit Fachwerk wurde er im Landhausstil errichtet, und die Lindener waren stolz auf ihn. Für wenige Groschen fuhren die Familien, Vereine und Verbände an den Wochenenden hinaus ins Grüne — hinaus aus dem Häusermeer — und wenn man abends zurückkehrte, gab es in der hübschen Bahnhofsgaststätte oft einen feuchtfröhlichen Kehraus. Seit 1928 (unser Bild) war Wilhelm Kühne Bahnhofswirt. Im Kriege wurde durch eine Luftmine der Bahnhof seines Landhausdachs, seiner Türen und Fenster beraubt.

Das Fragment wurde notdürftig wieder hergerichtet, und bei diesem Provisorium mit angebauter Dienstbaracke blieb es (unteres Bild). 1955 starb der Bahnhofswirt, der Glanz und Niedergang miterlebt hatte. Des Wirtes Töchterlein, Jutta, führte die Gaststätte weiter.

Die Bundesbahn aber beschäftigte sich schon mit neuen Plänen, und so verkam der Bahnhof immer mehr, bis er im April 1966 abgerissen wurde. Dort, wo er einst stand, ist heute ein Parkplatz. Ungefähr 200 Meter weiter östlich soll nun ein neuer Bahnhof entstehen. Wird es ein Bahnhof oder nur eine Haltestelle? Darüber soll Ihnen der nebenstehende Artikel Auskunft geben.



Der neue Bahnhof Linden. Eine umbaute Zwec den man auf die überdachten Bahnsteige gelan empfindlich gegen Zugluft ist, auch vor Regen, F Die Bundesbahn nennt die Wartehalle Empfangs liches Gesicht. In ihr sollen Automaten das Pers angedeutet, verschwindet. Im Anschluß an die wenn sich ein Bauherr findet. (Siehe auch Beri

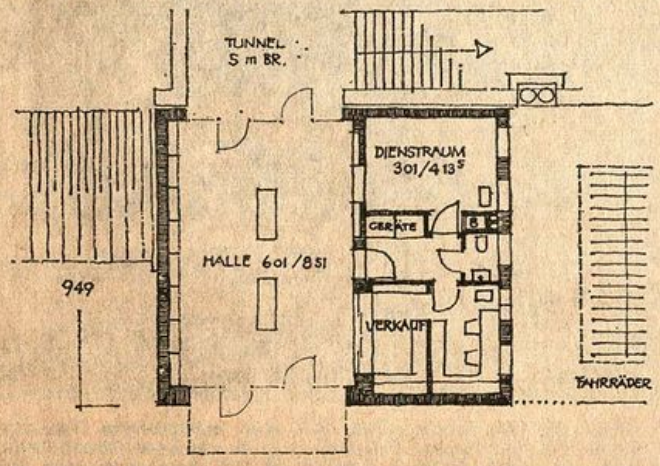
Fortsetzung von Seite 1

finden war, steht kaum noch zur Debatte. Der „Bahnhof" Linden dürfte danach nicht **mehr** als eine Haltestelle werden.

„Fahr lieber mit der Bundesbahn." An diesem Slogan ist etwas dran. Wenn das in der Werbung ebenfalls zitierte Wetter mies ist, wenn die geplagte Bandscheibe das Autofahren zur Plage macht, wenn die Nerven oder die Diabetis das Autofahren zum Risiko machen oder „einfach so", in einer Zeit, in der der Straßenbau der Motorisierung nachhinkt, ist ein öffentliches Verkehrsmittel oft angenehmer als das eigene Chauffieren. Zum Verkauf gehört heute aber auch Service. Ein wenig bitter verweist der „kleine Mann", der hier am Bahnhof Linden Stammkunde ist, auf den Bahnhof Bismarckstraße in der Südstadt, in dem es eine Toilette, einen Verkaufsstand, eine Gaststätte gibt, und es schert ihn wenig, wenn man sagt, daß dort ja auch nichts zerstört wurde, und daß er an einer Hauptfernverkehrsstrecke liegt.

Es kommt zu bestimmten Assoziationen und einiges, was vorgebracht wird, ist nicht von der Hand zu weisen.

Noch bietet sich die Chance, hier etwas mehr zu machen, hier wieder einen Bahnhof „Fischerhof" entstehen zu lassen. Eine Station, die für ein großes Industriegebiet Zubringerdienste leistet, und



Ein Grundriß, der bescheidene Maße ausweist, aber immerhin Toilette und Verkaufsstand anbietet, steht zwar noch zur Debatte, wird aber voraussichtlich nicht realisiert, weil ein Dienstraum nicht erforderlich wird, und auch der Verkaufsstand vorerst nicht eingerichtet werden soll. Dadurch wird die Wartehalle größer.

für einen großen Einzugsbereich das Tor zu einem „grünen Wochenende" sein könnte, von der die Bahn hofft, daß sie nach der Elektrifizierung auch für den privaten Ausflugsverkehr, für Schulen und Vereine Start und Endziel sein wird, solch eine Station sollte über das reine Fahrangebot hinaus ein wenig mehr zu bieten haben.

Die Lage am Hang ist hübsch, sie läßt (etwa 300 m östlich des früheren Standorts) einen Blick auf die Kaisergabel, die Sporthalle, das Stadion (und lukullisch Ambitionierten zu empfehlen, auf die Kaiser-Brauerei) zu. Raum für einen Gaststättenanbau ist vorhanden, und wenn die Bahn ihn nicht baut, baut ihn vielleicht eine Brauerei. In Verbindung mit

Die Stadt a auf unsere kriti

Kleben und kleben lassen

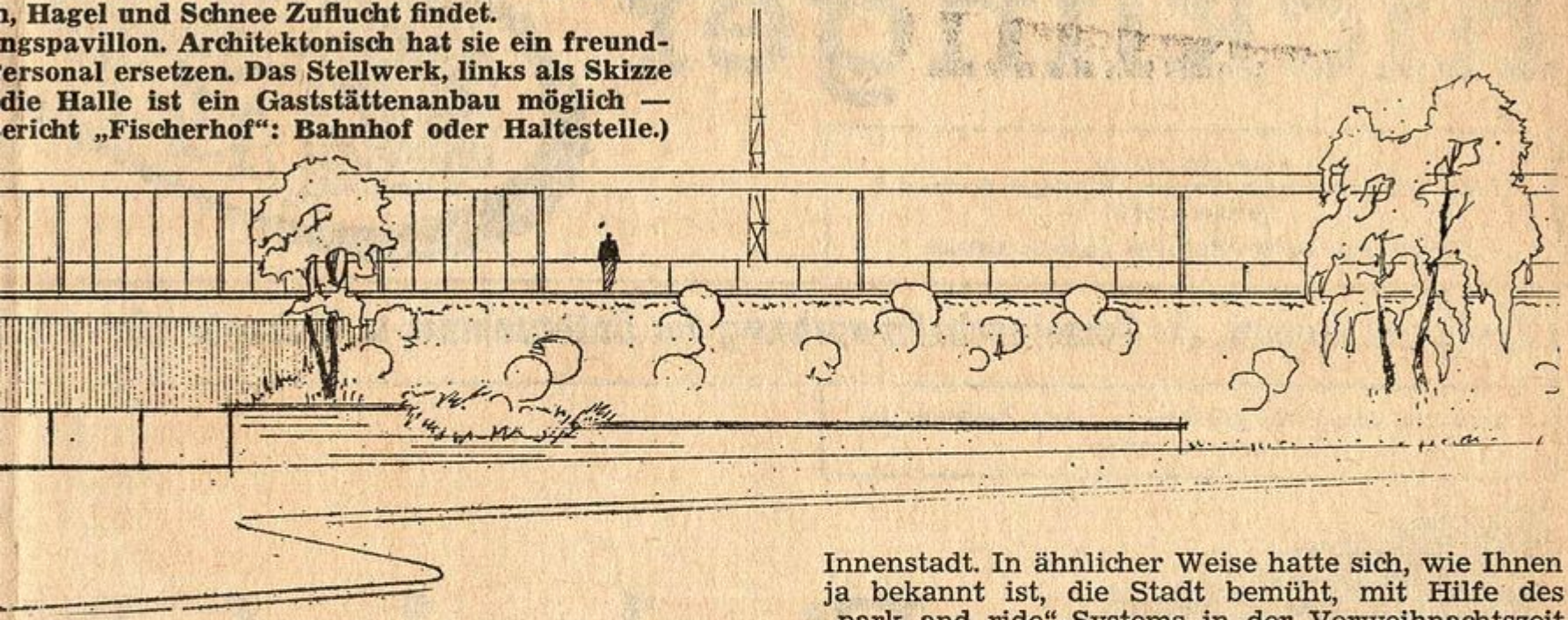
Sehr geehrter Herr Schweimler!

In Ihrer Ricklinger Monatspost Nr. 163 haben Sie den Artikel „Kleben und kleben lassen" mit der Frage beendet, was ich dazu sage, und ich möchte darauf folgendes antworten:

Es geht gar nicht so sehr darum, daß der Kämmerer unser Gegenspieler wäre bei dem Versuch, etwas Ordnung in den Plakatanschlag Hannovers zu bringen, sondern es geht darum, daß die Verwaltungsgerichte nicht immer der Meinung sind, daß die Obrigkeit alles reglementieren müsse. Das haben nicht nur die Städtereklame, die nur zögernd in dieses Geschäft eingestiegen ist, sondern vor allen Dingen die Tochter-Gesellschaften der Bundesbahn u. a. als erste erkannt, und sie gehen einfach den Weg, daß sie monatlich viele neue Anträge stellen in der Erwartung, daß davon der größte Teil zwar abgelehnt, aber auch das eine oder andere Objekt genehmigt wird. **Mit den übrigen gehen sie dann vor das Verwaltungsgericht, wo die Stadtverwaltung einen sehr schweren Stand hat, ihre ablehnende Haltung zu verteidigen.**

Ich gehöre seit Jahren dem Beirat für Außenwerbung beim Bauordnungsamt an, und die Vertreter der Werbewirtschaft sind sich in diesem Ausschuß

weckschleuse, die zu einem Tunnel führt, durch elangen kann und in der man, wenn man un-n, Hagel und Schnee Zuflucht findet. ngspavillon. Architektonisch hat sie ein freund-ersonal ersetzen. Das Stellwerk, links als Skizze die Halle ist ein Gaststättenanbau möglich — ericht „Fischerhof": Bahnhof oder Haltestelle.)



einem zur Halle geöffneten Verkaufsstand wäre das gewiß eine sich rasch amortisierende Investition.

Im „deutschen Olympiajahr" 1972 hat der Bahnhof Fischerhof, was den Personenverkehr betrifft, seinen 100. Geburtstag. Im April 1872 nämlich wurde der Personenverkehr von Linden nach Hameln eröffnet. Bliebe zu hoffen, daß zu diesem 100. Geburtstag der Station Linden ihrer Bedeutung als Berufsverkehrs-, Großstadions- und Ausflugsbahnhof entsprechend ein angemessenes Kleid geschneidert wird, in dem man sich auch wohlfühlt. Vielleicht nicken dann noch mehr Menschen als jetzt, wenn man aus werbungstönenden Munde hört: Bundesbahn — weil's bequemer ist. hosch

Innenstadt. In ähnlicher Weise hatte sich, wie Ihnen ja bekannt ist, die Stadt bemüht, mit Hilfe des „park and ride"-Systems in der Vorweihnachtszeit den Gästen in unserer Stadt den Aufenthalt so angenehm wie möglich zu gestalten.

Mit freundlichen Grüßen
Barke, Leiter des Presseamtes

Wir danken für die prompte Erledigung unseres Anliegens und bitten Sie, für kommende ähnliche Verkehrslenkungsmaßnahmen unseren Vorschlag aufzugreifen und das Schild am Ausgang der Zubringerstraße (Stammestraße, vor der Stadionbrücke) aufzustellen.

Die Redaktion

Laternen im Parkstreifen

Sehr geehrter Herr Schweimler!