# 100 Jahre Rangierbahnhof Seelze

## 1909 - 2009

## Schienengütertransport, Eisenbahner und Arbeitswelt im Wandel der Zeit

Ausgabepreis: 8,- €

Dr. Klaus Kremper
Vorstand
DB Schenker Rail

Sehr geehrte Damen und Herren,

100 Jahre Rangierbahnhof Seelze – das sind 100 Jahre erfolgreichste Güterverkehrgeschichte. Seelze ist als zentrale Drehscheibe im nationalen und internationalen Schienengüterverkehr eine der wichtigsten Zugbildungsanlagen der Deutschen Bahn AG. Die ideale Lage inmitten des Verkehrskreuzes bedeutender Nord-Süd- und Ost-West-Zugverbindungen sowie die hoch modernen Gleisanlagen mit den imposanten Ausmaßen von 5,5 Kilometern Länge und über 135 km Gleise sind ein Garant für eine zeitgemäße Schienenlogistik, wie sie von unseren Kunden gewünscht und erwartet wird. Mit Hilfe des bewährten Einzelwagenladungsverkehrs bildet der Rangierbahnhof einen unverzichtbaren Baustein in der Logistikkette unserer Kunden und sichert damit auch zukünftig unsere Produktivität und das Vertrauen unserer Kunden.

Die Zugbildungsanlage, die sich seit der letzten, 65 Millionen EUR teuren Modernisierung auf dem höchsten Stand der modernen Rangiertechnik befindet, ist eine der leistungsfähigsten und sichersten ihrer Art. Deshalb wird der Standort Seelze auch in Zukunft eine entscheidende Rolle für uns spielen.

Der Rangierbahnhof prägte in besonderem Maß auch die Struktur der Stadt Seelze. Mit dem Bau des Bahnhofs im Jahr 1909 ging nämlich nicht nur der rasante Anstieg der Einwohnerzahl einher, sondern für viele Bürger in der Gemeinde ist der Bahnhof auch zum Symbol der eingeschworenen Eisenbahnergemeinschaft geworden. Der Zusammenhalt und die Identifikation mit der Eisenbahn sind in Seelze so stark wie in kaum einer anderen Stadt.

Wenn wir unseren Kunden in Deutschland und Europa weiterhin auf erstklassigem Niveau begegnen, können wir unsere Marktposition dauerhaft ausbauen – auch in schwierigen Zeiten, wie wir sie derzeit erleben. Mit der bevorstehen europäischen Neuorganisation von DB Schenker Rail haben wir den Weg geebnet, tatsächlich Europas größte und erfolgreichste Güterbahn zu sein. Und der Standort Seelze, als wichtiger Eckpfeiler in unserem Leistungsangebot, hat einen erheblichen Anteil daran. Ich glaube fest daran, dass Seelze auch in den nächsten hundert Jahren einer der wichtigsten Knotenpunkte in dem Schienengüterverkehrsnetz von DB Schenker sein wird.

Ich wünsche allen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern am Standort Seelze ein erfolgreiches Jubiläumsjahr.

Ihr

Ulrich Bischoping
Konzernbevollmächtigter
für die Länder Niedersachsen und Bremen

Grußwort

100 Jahre Betriebswerk und Rangierbahnhof Seelze – dass sind 100 Jahre Drehscheibe im Schienengüterverkehr für den gesamten norddeutschen Raum. Von den heute noch existierenden und genutzten Rangierbahnhöfen in Deutschland weist nur noch der Rangierbahnhof Mannheim ein ähnliches Alter auf. Und auch nach der Zahl der behandelten Wagen – an der die Leistung von Rangierbahnhöfen gemessen wird - gehört Seelze nach wie vor zu den größten Rangierbahnhöfen Deutschlands, wobei diese Leistung mit deutlich weniger Gleisen als bei der „Konkurrenz" erbracht wird. In der langen Zeitspanne seines Bestehens ist der Rangierbahnhof Seelze immer entsprechend dem neuesten Stand der Technik modernisiert worden, um den gestiegenen verkehrlichen Anforderungen Rechnung zu tragen. Schon 1939/40 wurden erste Automatisierungsschritte mit der selbsttätigen Weichensteuerung und fern bedienter Gleisbremsen eingeleitet. Zwischen 1966 und 1971 folgte der Bau der sogenannten „Kybernetischen Insel". Hier wurde erstmalig bei der damaligen Deutschen Bundesbahn der Rangierbetrieb mit Hilfe von elektronischer Datenverarbeitung abgebildet und gesteuert.

Mit dem letzten großen Umbau – beendet 2006 – wurde der Bahnhof erneut und grundlegend modernisiert. Sowohl die Gleisanlagen mit Weichen, Gleisbremsen und Fördertechnik als auch die Ablaufsteuerrechner sind auf dem aktuellen Stand der Technik, Hemmschuhe gehören der Vergangenheit an. Funkferngesteuerte Rangierlokomotiven kennzeichnen den automatischen Ablaufbetrieb.

Bei all diesen Modernisierungen wurde das Prinzip des zweiseitigen Rangierbahnhofes nie aufgegeben, in dem für jede Richtung ein gesondertes Rangiersystem besteht. Es findet sich nur an wenigen Rangierbahnhöfen in Deutschland. Seelze ist also in vielerlei Hinsicht ein besonderer Rangierbahnhof.

Für den externen Betrachter nicht sichtbar, aber für die Abwicklung des Betriebes von Bedeutung ist auch die Privatisierung der DB AG und als deren Folge die Aufspaltung in unterschiedliche Gesellschaften. Bis 1994 war der Rangierbahnhof eine Dienststelle. Jetzt sind die Zuständigkeiten auf zwei verschiedene Tochterfirmen im Konzern verteilt. Während die Vorhaltung der Infrastruktur mit ihren Gleisen und Weichen, mit den Bremsanlagen und der Steuertechnik von der DB Netz AG verantwortet wird, wird der eigentliche Betrieb des Ablaufberges von der für den Güterverkehr zuständigen DB Schenker Rail durchgeführt. Es ist uns gelungen, diese gesetzlich vorgegebene organisatorische Trennung reibungslos und ohne Mehraufwand umzusetzen.

Natürlich hat der Rangierbahnhof auch eine große Bedeutung für die heimische Wirtschaft, denn mit seinen derzeit etwa 750 Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern ist der Rangierbahnhof ein sehr wichtiger Arbeitgeber in der Region Hannover. Die örtliche Politik hat dieses immer erkannt und immer an seinen Entwicklungen großen Anteil genommen.

Die Modernisierung und Leistungssteigerung unterstreicht die Bedeutung dieses Rangierbahnhofs. Seelze liegt im Verkehrskreuz von Nord-Süd- und Ost-West-Zugverbindungen und ist heute der einzige Rangierbahnhof in der Region Hannover. Er hat die Aufgaben von vielen zwischenzeitlich aufgegebenen Rangierbahnhöfen wie z.B. Bremen, Braunschweig, Lehrte, Hannover-Hainholz und Hannover-Linden übernommen. Die Anbindung der bremischen Häfen, die Expansion der Verkehre aus den niedersächsischen Seehäfen und die Verkehrszuwächse Richtung Osten (Polen, Länder der ehemaligen Sowjetunion und sogar bis China) werden die Bedeutung des Rangierbahnhofs Seelze noch ansteigen lassen. Der Rangierbahnhof Seelze macht eindrucksvoll deutlich, dass man auch mit einem Alter von 100 Jahren eine glänzende Zukunft haben kann.

Detlef Schallhorn
Bürgermeister
Stadt Seelze

Vorwort für die Jubiläumsbroschüre

100 Jahre Rangierbahnhof Seelze – ein Jubiläum mit überragender Bedeutung für die Stadt Seelze. Wenn man an Seelze denkt, dann denkt man auch unweigerlich an die Bahn. Besonders der 1909 in Betrieb genommene Rangierbahnhof hat in den letzten 100 Jahren die Entwicklung und das Leben in Seelze maßgeblich mitbestimmt. Brachte der Rangierbahnhof doch vor allem für Seelze und Letter einen ungeheueren Bevölkerungszuwachs. Zusätzlich konnten durch die Neuansiedlung der Bahn für viele Einwohner Arbeitsplätze geschaffen werden.

Auch heute, 100 Jahre nach der offiziellen Eröffnung des Rangierbahnhofs ist der Name Seelze untrennbar mit der Deutschen Bahn verbunden. Mit einer Länge von 5,5 Kilometern, 350 Metern Breite und 135 Kilometern Gleise stellt der Rangierbahnhof Seelze eine der leistungsfähigsten Zugbildungsanlagen für Güterzüge in Europa dar und prägt die Stadt. Mit rund 800 Mitarbeitern ist die Deutsche Bahn AG der zweitgrößte Arbeitgeber der Stadt.

Anlass genug, dieses Jubiläum gemeinsam mit der Deutschen Bahn zu feiern.

Die Stadt Seelze zeigt ihre Verbundenheit mit „ihrem" Rangierbahnhof durch eine Vielzahl an Aktionen unter dem Motto „Seelze zügig" von April bis Juni 2009 im Rahmen des Citymarketings.

Neben der eigentlichen Jubiläumsfeier und einem umfangreichen Rahmenprogramm setzt die Bahn auch ein Zeichen mit der hier vorliegenden Festschrift, die sowohl die Geschichte der Eisenbahn in Seelze erzählt, als auch die Menschen in den Mittelpunkt rückt, die sich in diesem Zeitraum hier angesiedelt haben und deren Familien zum Teil seit mehreren Generationen Mitarbeiter der Bahn sind.

Eine gelungene Dokumentation, die die Verbindung zwischen der Entwicklung der Bahn und der Stadt Seelze mit ihren Menschen zeigt.

Im Namen von Rat und Verwaltung wünsche ich der Deutschen Bahn AG einen erfolgreichen Verlauf des Jubiläums und viel Erfolg auch in den kommenden Jahren.

Auf das es auch in Zukunft für alle Seelzer heißt: „Seelze zügig!".

Detlef Schallhorn

Bürgermeister

Unsere Antwort: Automatisierte Zugbildung optimiert den Wagendurchsatz im Rangierbahnhof. Das bringt mehr Güter auf die Schiene, spart Energie und schont die Umwelt.

Effiziente Betriebsabwicklung durch automatisierte Steuerung des Ablaufbetriebes beschleunigt die Zugbildung. So können mehr Güter auf der Schiene ihren Bestimmungsort erreichen. Cargo automation mit dem System MSR 32 ermöglicht der Bahn die optimale Nutzung ihrer Streckeninfrastruktur. Gütertransport auf Schienen nutzt unserer Umwelt und schont Ressourcen. **www.siemens.com/answers**

Answers for mobility.

SIEMENS

*Inhaltsverzeichnis:*


## Teil 1 – Hundert Jahre Rangierbahnhof Seelze

**Die Eisenbahn in Seelze (Vorgeschichte des Rbf Seelze)**

**Seelzer Bahnhofsdaten** (Chronik Seelze Rbf 1906 – 2009)

**Die Entwicklung der Güterströme rund um Seelze**

**Infrastruktur und Stellwerke**

**Zwischen Hemmschuh und Computertechnik**

**Personal und Arbeit**

**Rangierdienst und Berufskarriere**

**Bahnschutz und Bahnbewachung**

**Die Güterwageninstandhaltung in Lohnde**

**Hilfszug Seelze – Notfalltechnik für alle Fälle**

**Von Lokomotiven, ihren Personalen und Leistungen**

## Teil 2 – Leben mit der Eisenbahn

**Leben mit der Eisenbahn – die Zusammengehörigkeit**

**Bevölkerungsentwicklung und Wohnungsbau**

**Seelzer Eisenbahnvereine**

**Die Eisenbahnerfamilie – Bahnhofsfest 2002**

**Seelzer Eisenbahner – Lebensläufe**

**Ausländische Arbeitskräfte auf dem Rbf Seelze**

**Die Zivilbevölkerung und die Luftangriffe auf den Rbf**

**Markante Bauwerke am Seelzer Rangierbahnhof**

**Quellenverzeichnis**

# Alles Gute zum 100 Geburtstag

# Gemeinsam sind wir Stark

TRANSNET

**Die Gewerkschaft für alle Eisenbahner!**

**TRANSNET**
**Gewerkschaft GdED**
**Ortsverwaltung Hannover**

**Hamburger Allee 26**
**30161 Hannover**

## *Editorial*

Gerald Miska; DB Schenker Rail Deutschland AG
Horst Henze; Museumsverein für die Stadt Seelze e.V.

Innerhalb des Stadtgebietes Seelze liegt für die Mehrzahl der Einwohner eine Art „Terra incognita“ – ein unbekanntes Stück Land: der Rangierbahnhof Seelze mit seiner riesigen Bahnanlage und den zugehörigen Betrieben. Ein Blick hinter seine Kulissen ist für Nicht-Beschäftigte des Rangierbahnhofs nur eingeschränkt möglich, am umfassendsten von der Fußgängerbrücke am Bahnhof Seelze aus. Eindrucksvoll ist nachts das Licht der zahlreichen Lampen, die das Gelände erhellen. Und nicht zu überhören sind die typischen Rangiergeräusche, die rund um die Uhr von der regen Betriebsamkeit auf den Schienen zeugen.

Es ist jetzt 100 Jahre her, dass der Rangierbahnhof Seelze – am 1.4.1909 - offiziell in Betrieb genommen worden ist. Dieses Jubiläum bietet Gelegenheit, mit einer Festschrift die Geschichte des Seelzer Rangierbahnhofs, seine Entwicklung und seinen Betrieb darzustellen. Natürlich gehören dazu auch die Menschen, die im Bereich des Bahnhofs tätig sind – viele von ihnen sind Seelzer Bürger, denen die frühere Wohnungsbaupolitik ein betriebsnahes Wohnen ermöglicht hat. Mancher Seelzer Eisenbahner ist hier schon in der dritten Generation auf dem Rangierbahnhof tätig.

Deshalb hat in dieser Schrift auch die Seelzer „Eisenbahner-Familie“ ihren Platz.

Am Zustandekommen der Festschrift waren viele Eisenbahner und Nicht-Eisenbahner beteiligt, die Berichte, Dokumente und Fotos zur Verfügung gestellt, selbst Texte verfasst oder die Entwürfe kritisch durchgesehen haben. Dafür sei ihnen herzlich gedankt. Viele Anregungen und Hinweise haben dazu beigetragen, dass das Geschehen auf dem Rangierbahnhof und um ihn herum aus unterschiedlichsten Gesichtswinkeln dargestellt werden konnte. Trotzdem werden aufmerksame und fachkundige Leser manches vermissen. Doch ohne Mut zur Lücke hätte die Broschüre nicht fertiggestellt werden können, zumal Bahnreform und Generationenwechsel dazu beigetragen haben, dass viele Unterlagen nicht mehr verfügbar sind.

Wir gratulieren dem Seelzer Rangierbahnhof herzlich zu seinem 100. Geburtstag und wünschen ihm eine weitere gedeihliche Entwicklung – im Interesse eines umwelt- und ressourcenschonenden Güterverkehrs zum Nutzen der Kunden und zum Wohle der Beschäftigten.

*Für die Richtigkeit von Informationen, Daten und Fakten kann keine Gewähr oder Haftung übernommen werden.*
*Texte oder Abbildungen dieser Broschüre dürfen nur mit Quellenangabe veröffentlicht oder gespeichert werden.*

# Seelze und Letter

Die meisten Bundesbürger werden die Ortsnamen Seelze und Letter nicht kennen.

Wer sich jedoch mit dem Schienengütertransport in Deutschland und seinen technischen Entwicklungen beschäftigt, kommt unweigerlich auf „Seelze" zu sprechen und meint damit in aller Regel den Rangierbahnhof dieses Ortes. Wenige geschichtsträchtige oder bedeutende Namen oder Bauwerke lassen sich mit dem Begriff „Seelze" in Verbindung bringen – hier versteht man meistens nur „Bahnhof". Ein Reiter-General Michael von Obentraut (späterer Namensgeber für den „Deutschen Michel") ist mit der Schlacht in Seelze während des dreißigjährigen Krieges in die Geschichte eingegangen – aber auch er blieb jenseits der Region Hannover meist unbekannt. Seelze ist also außerhalb Niedersachsens eher unbeachtet, bei der Deutschen Bahn jedoch „hoch im Kurs", wenn es um das Thema Schienengütertransport geht.

Seelze und Letter wurden im Jahr 1974 im Rahmen der Gebietsreform zusammen mit neun weiteren Ortschaften zur Großgemeinde Seelze zusammengeführt, die im Jahr 1977 zur Stadt erklärt wurde. Mit der Gründung der Großgemeinde wurde der Ort Letter zum Stadtteil von Seelze.

Seelze und Letter waren ursprünglich unbedeutende kleine Bauerndörfer – sie entwickelten sich jedoch unter dem Einfluss der Eisenbahn zu den Einwohnerschwerpunkten der heutigen Stadt Seelze. Vor dem Bahnbau und dem Beginn der Industrialisierung lebten im späteren Gesamtbereich der Stadt Seelze etwa 3500 Einwohner – im Jahr 2008 sind es etwa 34.000 Einwohner. Die Impulse für dieses Wachstum der Einwohnerzahl gingen in nicht unerheblichem Maße von der Eisenbahn aus.

Ein Großteil der heutigen Einwohner Seelzes ist in historisch und wirtschaftlich bedingten Schüben hier sesshaft geworden: Ursachen hierfür ergaben sich z.B. aus der Eröffnung der riesigen Eisenbahnausbesserungswerkstätten in Leinhausen 1878, der Ansiedlung von Fabriken in Seelze (1891 – 1903), dem Bau und Betrieb des Rangierbahnhofs ab 1906, der Ansiedlung westpreußischer Eisenbahner samt ihrer Familien ab 1920, den Zuweisungen ausgebombter Hannoveraner ab 1943 und der Aufnahme der Heimatvertriebenen aus den Ostgebieten ab 1945. Ab 1960 fanden Gastarbeiter vornehmlich aus Griechenland, Spanien und Italien auch im Bereich Seelze Arbeit. In der 80er Jahren folgen ihnen dann noch die türkischen Kollegen in großer Anzahl.

Die Stadt Seelze liegt in unmittelbarer Nachbarschaft zur Großstadt Hannover. Mit einer Fahrzeit von rund 10 Minuten gelangt man im Halbstundentakt in das Zentrum der niedersächsischen Landeshauptstadt. Das macht Seelze nicht nur als Arbeits-, sondern auch als Wohnort attraktiv.

Ein Fremder, der die Stadt heute besucht, findet eine lebendige Gemeinde vor. Wenn sich der starke Pendlerverkehr nach Beginn der morgendlichen Arbeitszeit gelegt hat, geht es zwar etwas gemächlicher zu, doch für rege Geschäftigkeit sorgt weiterhin die Vielfalt der Einkaufsmöglichkeiten, der schulischen und sozialen Einrichtungen und der hier vorhandenen Arbeitsplätze.

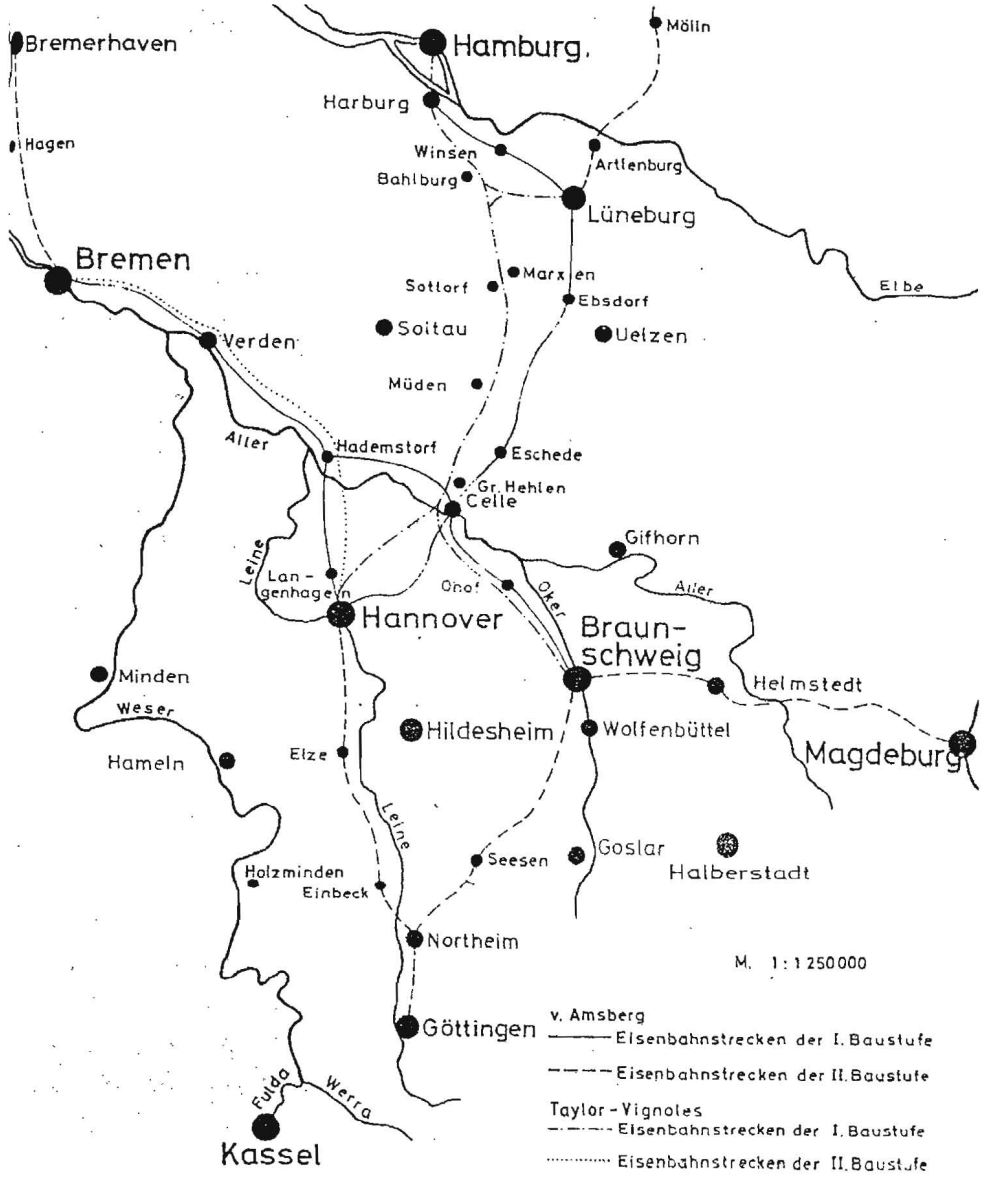
Und dazu gehören nicht zuletzt die zahlreichen Arbeitsplätze auf dem Gelände des Rangierbahnhofs.

*S-Bahn-Haltepunkt Letter mit den Anlagen des Rangierbahnhofs im Hintergrund*
*Aufn.: Nimtz*

## Seelze ohne die Eisenbahn ?

Das System „Eisenbahn“ entwickelte sich mit der Erfindung der Dampfmaschine zunächst experimentell aus militärischen Gründen (Zugmaschinen für die Artillerie; Cugnot 1769); dann jedoch zielgerichtet aus Gründen des Gütertransportes im Bereich englischer und walisischer Kohlegruben.
Die Rolle der Eisenbahn, ihre Möglichkeiten und Vorteile im Gütertransport wurden auch in Deutschland sehr früh erkannt und in Veröffentlichungen präsentiert. An die 1835 eintretende Tatsache, dass auch Reisende die Eisenbahn verstärkt nutzen, dachte man zunächst noch nicht. Deshalb darf es nicht verwundern, dass in den ersten Eisenbahnplanungen weder eine direkte Verbindung zwischen Hannover und Braunschweig noch eine Anbindung der Stadt Hildesheim vorgesehen war.

Die dargestellten Planungen der als Verkehrsexperten (über die damaligen Landesgrenzen hinaus) angesehenen Herren von Amsberg und Taylor-Vignoles berücksichtigen interessanterweise nur einen Korridor für Gütertransporte von Göttingen aus zu den Häfen an Elbe und Weser. Eine Verbindung zum expandierenden Ruhrgebiet bzw. eine Eisenbahnanbindung westlich von Hannover wird bei diesen Planungen noch nicht für erforderlich gehalten. Nur wenige Streckenabschnitte werden später analog dieser Planungsgedanken auch umgesetzt.




EISENBAHNNETZPLAN (v. Amsberg 1824)
EISENBAHNNETZPLAN (Taylor-Vignoles 1833/1834)

*(Slg. Archiv Miska)*

# Die Eisenbahn in Seelze

*Ein Intercity auf dem Weg in Richtung Hannover passiert das Stellwerk Sob des Seelzer Rangierbahnhofs*

*Aufn:: W.Nimtz*

## Die Vorgeschichte des Rangierbahnhofs Seelze

### *Das Könighaus hat es nicht eilig*

12 Jahre nachdem die erste dampfbetriebene Eisenbahn in Deutschland ihren Betrieb aufgenommen hatte, beginnt am 15. Oktober 1847 auch für den Ort Seelze das Eisenbahn-Zeitalter.
Während ringsherum bereits ein wahrer Bauboom an Eisenbahnstrecken herrscht, ist das Königreich Hannover zunächst von diesem neuen Verkehrsmittel noch nicht überzeugt. Der König selbst sieht sein Privileg des schnellen Reisens gefährdet, „weil mit der Eisenbahn dann jeder Schuster schnell und bequem reisen kann". Außerdem liegt das Königreich Hannover zwischen dem preußischen Stammland und dessen Rheinprovinzen: Das Verhältnis beider Länder ist angespannt und eine preußische Ost-Westverbindung über Hannover ist politisch nicht unbedingt gewollt. Vom Königreich Hannover wird zwar eine generelle Zustimmung signalisiert, aber der wirkliche Wille zur Umsetzung ist zunächst nicht vorhanden.
Auch das Verhältnis zum benachbarten Herzogtum Braunschweig ist nicht das beste: Ein Vorschlag Braunschweiger Kaufleute vom November 1825 für eine Eisenbahn im Dreieck Hannover – Braunschweig – Celle kommt ebenso nicht zur Ausführung wie der 1834 vorgelegte Plan des hannoverschen Bergrates Grote, von einem Bahnknotenpunkt Hannover aus den Westen des Reiches verkehrsgünstiger zu erschließen. Die Mehrzahl der damaligen Stände blockiert derartige Pläne, indem sie allerlei Nachteile für ihre Interessen bzw. Zünfte anführt. Die Konkurrenz der Fuhrleute und Flussschiffer ahnt, was auf sie zukommt, und verhindert zunächst die Realisierung von Eisenbahnprojekten.
Man muss sich jedoch mit dem Thema Eisenbahn im Königreich zwangsläufig auseinandersetzen, weil bereits 1840 mit dem Bau der Strecke Wolfenbüttel – Vienenburg hannoversches Gebiet berührt wird und mit Staatsverträgen zwischen dem Herzogtum Braunschweig und dem Königreich Hannover die Regularien ausgehandelt werden müssen.

König Ernst August von Hannover entschließt sich im Jahr 1839 zu einer Probefahrt auf der Braunschweiger Staatsbahnstrecke, und sie genügt „aus einem Widersacher einen Gönner des Eisenbahnwesens zu machen."
Für den Bau der Eisenbahnen mussten zahlreiche Grundstücke erworben werden. Auch das hierfür erforderliche Enteignungsgesetz wurde bereits fünf Jahre lang in der Ständeversammlung zurückgehalten, ehe es im September 1840 in Kraft treten kann. (Vorausgegangen war die Auflösung der Ständeversammlung durch den hannoverschen König.)

Die Gewinne und Möglichkeiten des neuen Systems Eisenbahn sprechen sich schnell im Reich herum und ändern nun auch die allgemeine hannoversche Meinungsbildung. Die erste deutsche Fernbahn Dresden – Leipzig sorgt für die Erkenntnis, dass mit einer Eisenbahn Gewinne gemacht werden können. Die an der Strecke liegende Industrie hat nun durch den preisgünstigen Warentransport bessere Absatzchancen und der Staat verdient über Steuern an diesen erhöhten Einkünften mit.

Östlich vom Königreich Hannover entstand bereits bis 1843 eine Verbindung Berlin – Oschersleben – Braunschweig und westlich vom Königreich baute die „Bergisch-Märkische Eisenbahn" ihre Strecke zwischen Köln, Hagen und Minden. Mit der Verbindung beider Strecken unter hannoverscher Flagge könnte man am Fernverkehr teilhaben und Geld für den eigenen Staatssäckel einnehmen. Ansonsten entsteht die Gefahr, dass der lukrative Fernverkehr auf andere Routen (unter bewusster Umgehung des Königreiches Hannover) abwandert. Zwischen den „Grenzbahnhöfen" Vechelde und Minden schließt man nun sehr schnell diese Verbindungslücke, so dass ab Oktober 1847 eine Reise- und Transportmöglichkeit zwischen Berlin und Köln über Hannover angeboten werden kann. *(Anm.:Preußen war jedoch zunehmend ab 1856 bestrebt, die Masse des Verkehrs über die Route Oschersleben – Börßum – Kreiensen – Holzminden – Hagen zu leiten; dieser Weg war etwas kürzer aber erheblich steigungsreicher und somit langsamer und betrieblich aufwändiger. Man mied jedoch hannoversches Territorium.)*

Die frühere Haltung des Herrscherhauses ist hierbei noch derart bestimmend, dass die Landeshauptstadt Hannover lediglich mit einer Eisenbahnstrecke tangiert und die betrieblichen Kreuzungsstationen östlich in Lehrte und westlich in Wunstorf entstehen sollen. *( Anm.: Die Haltung Hannovers ändert sich erst mit den um 1850 einsetzenden konkreten Planungen zum Bau der „Südbahn" in Richtung Göttingen, deren Streckenverlauf nun direkt auf Hannover vorgesehen ist und die ursprünglich beabsichtigte Trassierung über Hildesheim auf den Umsteigepunkt Lehrte verwirft.)* So entstand eine fast gradlinige Verbindung zwischen den „königlich" festgelegten Bahnhöfen Wunstorf und Lehrte, die durch das Gebiet der Dörfer Seelze und Letter führt. Bei einer direkten Führung der Mindener und Bremer Bahnstrecke (ohne deren Zusammenführung in Wunstorf) auf Hannover wäre die Entwicklung im Raum Seelze gänzlich anders verlaufen.

FREISCHEIN
zur Fahrt in der 2ten Wagenclasse auf den Herzogl. Braunschw. und Königl. Hannoverschen Eisenbahnen.

Vorzeiger dieses, Beamter der Herzoglich Braunschweigischen Eisenbahnverwaltung
hat die freie Fahrt zu einer Hin- und Rückreise von der Braunschweigischen Station
Braunschweig bis zur Hannoverschen Station Harburg
Tag der Abreise am Mien 1858 Gültig 9 Tage
Mit Urlaubsbewilligung. ~~Für den Dienstgebrauch~~
Braunschweig, den Mien 1858
Herzogl. Braunschw.-Lüneb. Eisenbahn- und Postdirection.

*Trotz einer gewissen politischen Abneigung arbeiteten die Eisenbahnen bereits „Staatsübergreifend": der abgebildete Freifahrschein des Jahres 1858 galt für eine Fahrt von Braunschweig bis zur hannoverschen Station in Harburg; die Vordrucke wurden von Braunschweig und Hannover gemeinsam genutzt und respektiert.*

*(Slg. Archiv Miska)*

### *Seelze bekommt einen Bahnhof*

Auf halbem Weg zwischen der Landeshauptstadt Hannover und der westlich festgelegten Kreuzungsstation Wunstorf wird der Bahnhof Seelze eingerichtet. Er wird von Anfang an von den Zügen der Mindener Relation befahren und seit Dezember 1847 auch von den Bremer Zügen.
Anfangs werden auf der Bremer Strecke vier Personenzugpaare eingesetzt, von denen zwei Zugpaare in Seelze „Station machen". Ab 1851 durchfährt auch das erste Schnellzugpaar, das zwischen Berlin und Köln über Oschersleben – Braunschweig – Hannover und Minden verkehrt, die Seelzer Station.

Insgesamt müssen die örtlichen Grundbesitzer 17 Morgen Acker- und 15 Morgen Weideland an die Bahn verkaufen, wofür 7200 Taler gezahlt werden. Der Landerwerb erfordert auch eine Flurbereinigung und die Abkehr von alten Gewohnheiten, da die Seelzer Gemeindewiese nun weder den Landwirten zur Verfügung steht, noch von den hannoverschen Kanonieren als Übungsplatz genutzt werden kann. Die neue Bahnlinie zerschneidet Felder und Fluren in Letter und behindert mit fünf beschrankten Wegübergängen den Zugang der letterschen Bauern zu ihren Feldern.

Die Anwesenheit der Eisenbahn verändert recht bald das Gesicht des bäuerlichen Dorfes Seelze

durch die nun begünstigte Ansiedlung von Gewerbebetrieben.

### *Neue politische Verhältnisse*

Forciert wird diese Entwicklung durch die Annektion des Königreiches Hannover durch das Königreich Preußen im Jahr 1866. Hannover wird damit „preußisch" und es gibt keinen Grund mehr, den Eisenbahnverkehr zwischen den preußischen Provinzen um Hannover herum zu führen. Spätestens mit der Inbetriebnahme der „Schnellbahn-Strecke" Berlin – Stendal – Lehrte ( - Hannover) im Jahr 1871 entsteht die wichtigste Ost-West-Achse (Berlin – Hannover - Ruhr/Köln) im Deutschen Reich. Und an dieser Hauptbahn liegt die Station Seelze.

*Im Jahr 1873 präsentierte sich die Eisenbahn bereits eindrucksvoll und schmuck. Der abgebildeten Hanomag-Lokomotive aus dem Werk in (Hannover-) Linden sah man schon eine gewisse Leistungsfähigkeit und Verlässlichkeit an.*

*(Hanomag / Slg. Archiv Miska)*

Aus dem Jahr 1892 liegt eine Beschreibung der Station Seelze vor:

*„ Bahnhof III. Classe; Personen- und Güterstation. Gemeinsamer Dienst für sämtliche Dienstzweige. Abrechnung besorgt Station Hannover.*
*- Durchgangsstation der Strecke Hannover – Wunstorf, 2 Haupt-, 2 Nebengleise; 1 Haupt- und ein Zwischenbahnsteig, 1 massives zweistöckiges Empfangsgebäude mit Nebengebäude (Ställe und Retiraden);*
*1 Bahnmeister-Magazingebäude (Materialschuppen), außerhalb des Bahnhofs ein massives zweistöckiges Beamten-Wohngebäude mit Hofraum, Stallgebäude und Waschhaus, eine Weichenstellerbude (Fachwerk) und Gartenanlagen.*
*- Vollständiger Nachtdienst für den äußeren Dienst und, nach der Lage der Züge, für den Personenverkehr. 7 Weichen, Beleuchtung durch Petroleum. Trinkwasser aus dem Stationsbrunnen.*
*- Billet- und Gepäckexpedition, einen Wartesaal für sämtliche Klassen. Depeschen-Annahme.*
*- Güterraum für 11,7 qm Lagerfläche, eine feste Rampe (Kopf- und Seitenrampe), eine transportable Rampe und ein Freiladegleis für 24 Achsen.*
*- 1 Stations-Assistent (als Vorstand), 1 Weichensteller, 3 Hilfsweichensteller, 2 Arbeiter für Stations- und Güterexpeditionsarbeiten.*
*- Dienstwohnungen im Stationsgebäude für Weichensteller, im Beamten-Wohngebäude für den Stations-Vorstand und für den Bahnmeister, zu letzteren beiden Dienstland.*
*- Versand: Schiffsbauholz, Asphalterde (aus den Brüchen bei Limmer), Getreide, Zuckerrüben nach Rethen, Linden und Weetzen.*
*- Empfang: Steinkohlen, Mergel, Mauersteine und Rübenschnitzel."*

Der Ort Seelze hat im Jahr 1892 insgesamt 580 Einwohner. Aufgeführt ist 1 evangelische Kirche, 1 Gemeindeschule und die Postagentur. Vermerkt ist ferner: *„Ackerbau, wenig Handel und Industrie, keine gewerbliche Etablissements"* und eine chemische Fabrik im Bau.
Um die Jahrhundertwende zieht es auch einige weitere größere Unternehmen nach Seelze, nämlich ein Asbestwerk und ein Zweigwerk der Continental-Gummiwerke.

### *Das Eisenbahnnetz entwickelt sich*

Verkehr und Industrie steigen um die Jahrhundertwende stark an. Die Eisenbahn besitzt ein fast absolutes Beförderungsmonopol über mittlere und weite Entfernungen. Ihre nicht selten zu kleinen Anlagen aus der Anfangszeit verlangen nun großzügigere Lösungen, um speziell den gestiegenen Interessen der Wirtschaft und des Militärs zu genügen. Im Zeitraum 1871 bis 1914 werden u.a. die Anlagen des Eisenbahngüter- und des Rangierverkehrs nachhaltig erweitert und in ihrer Leistungsfähigkeit gestärkt. Dazu gehört auch die Schaffung separater Güterzugstrecken, da sich bei nun zunehmender Streckenbelastung die langsamen und schwerfälligen Güterzüge jener Zeit und die schnellen Reisezüge gegenseitig behindern.

Der Durchgangsverkehr in Hannover, wovon der größte Anteil auf die Ost-West-Relation entfällt, nimmt in diesen Jahren rasant zu. Die Anzahl der Züge nur dieser Relation beträgt im Jahr 1880 täglich 68 Züge und steigert sich bis zum Jahr 1906 auf täglich 237 Züge. Im betrieblichen Nadelöhr Hannover Hauptbahnhof zeigt sich das Problem verstärkt, weil dieser

Bahnhof einerseits die wachsende Zahl der Personenzüge kaum noch aufnehmen kann und andererseits die hier durchfahrenden Güterzüge durch ihre Länge und niedrige Geschwindigkeit die Fahrten anderer Züge blockieren.

Schon 1872 wird der Entwurf einer „Güter-Umgehungsbahn" aufgestellt, auf der die Güterzüge aus Altenbeken, Braunschweig, Berlin und Göttingen den Rangierbahnhof Hainholz unter Umgehung des Stadtgebietes auf der Nordseite der Eilenriede erreichen sollen. Einwände des Militärs sollen diesen Plan vereitelt haben.

1888 wird ein neuer Plan erörtert, die industriereiche und damals noch selbständige Stadt Linden mit einer Stichbahn nach Seelze oder Wunstorf an die Bremer- bzw. Mindener-Bahn anzuschließen. Man will damit die hannoverschen Güterbahnhöfe vom hohen Lindener Frachtaufkommen entlasten. Ersatzweise (und betrieblich unbefriedigend) nutzt man die Möglichkeit, die westwärts fahrenden Lindener Frachtenzüge über Weetzen und Haste in Richtung Minden abzufahren („Deisterbahn").

Ausgehend von den Bebauungsplänen der Stadt Hannover und einer darin vorgesehenen südlichen Umgehungsbahn Lehrte – Linden – Seelze kommt es als Vorarbeit zu einer Verlegung der Altenbekener Bahn im Stadtgebiet von Hannover. Im Hinblick auf die „Industrieseite" favorisiert die Stadt Hannover unbedingt diese südliche Umgehungsbahn, kann jedoch bei der Kostenaufteilung keine Einigung erzielen. Es sollen preiswertere Kompromisslösungen gesucht und geprüft werden.

1897 erklärt sich der Staat bereit, einen Teil der Kosten zu übernehmen, und ordnet ohne Berücksichtigung der Einwände der Stadt Hannover die Vorarbeiten für eine nördliche Umgehungsbahn an.

Es dauert bis ins Jahr 1902, bis die Pläne dieser nördlichen Güterumgehungsbahn vorliegen. Sie ergeben keine befriedigende Lösung und verzögern somit nur den Bau einer Güterbahnverbindung Lehrte – Seelze. Auch legte das Militär wiederum sein Veto ein, da die Bahn den genutzten Truppenübungsplatz Vahrenwalderheide durchqueren würde.
So muss auch der Staat erkennen, dass eine südliche Umgehungsbahn die letztendlich richtige Lösung darstellt.
Ein Gesetz vom 25.6.1904 für einen ersten Bankkredit von 26 Millionen Mark gibt dann grünes Licht für den Bau dieser Strecke, der auch umgehend in Angriff genommen wird. Der Entwurf umfasst die zweigleisige Güterbahn Wunstorf - Seelze - Linden - Lehrte mit einigen Überführungen und Verbindungsbahnen an die bereits bestehenden Hauptstrecken.

Am Endpunkt Lehrte besteht bereits eine leistungsfähige Rangieranlage mit Fernzugbildungen bis nach Leipzig-Wahren, (Hamburg-)Harburg und (Berlin-)Wustermark. Das hannoversche Frachtenaufkommen plant man jedoch neu westlich der Stadt zu bündeln, zumal auch der damalige Rangierbahnhof Hainholz seinen Aufgaben wegen des ständig steigenden Verkehrsaufkommens nicht mehr gewachsen ist. Hainholz soll nach damaligen Planungsstand als Sammel- und Verteilungsbahnhof für Leinhausen, Möhringsberg und Weidendamm dienen und von anderen Zugbildungsaufgaben entlastet werden. Aufgabe eines neuen Verschiebebahnhofs ist auch die erforderliche Trennung der Güterverkehrsströme aus Richtung Westen (Ruhrgebiet) und die Zusammenfassung der bisher auf mehreren Bahnhöfen durchzuführenden Zugbildungen an einer zentralen Stelle.

***Seelze wird Standort eines Rangierbahnhofs***

Die zunächst vorgesehene Lage eines neuen Verschiebebahnhofs im Bereich des Ortes Wunstorf ist nicht realisierbar, da die Landerwerbsverhandlungen mit den dortigen Bauern wegen überzogener Forderungen ergebnislos verlaufen. Die Eisenbahnverwaltung weicht nun zwangsläufig in die Gemarkung Seelze/Letter aus, da hier das erforderliche Land günstiger zu haben ist. Grund sind die hier vorhandenen schlechten Böden, die als Ackerland kaum Ertrag bringen, lediglich als Schafweiden genutzt werden oder durch Sandgewinnung bereits ausgebeutet sind. Die Eigentümer dieser Ländereien verkaufen gerne. Dem Ankauf des Geländes gehen bereits detaillierte Betriebsplanungen für den neuen Verschiebbahnhof voraus. Erworben werden schließlich im Bereich Seelze durch die Königl.-Preußische Staatseisenbahn 120 Morgen Land zum Preis von 360.000 Mark.

Im Jahr 1906 wird mit dem Bau des Rangierbahnhofs Seelze begonnen. Erste bekannte Planungsunterlagen datieren aus dem Jahr 1905. Zur Erledigung der Erd- und Gleisarbeiten stehen auch Italiener, Kroaten und Polen als Fremdarbeiter zur Verfügung, die in Letter, Seelze und den umliegenden Ortschaften untergebracht sind. Die ruhige Zeit in diesen Dörfern ist nun vorbei und die Gastwirtschaften, Bäcker, Lebensmittelhändler und Schlachter können durch die Bau-Aktivitäten der Eisenbahn sehr gutes Geld verdienen. Die Dörfer beginnen

sich zu verändern – sie expandieren. Sind es während der Bauphase hauptsächlich Wanderarbeiter, die anschließend zu anderen Baustellen weiterziehen, so setzt durch den Zuzug von Eisenbahnerfamilien in den Jahren nach 1909 ein kräftiger Anstieg der Seelzer Einwohnerzahl ein.

Die während der Bauphase vollbrachte Leistung ist aus späterer Sicht beachtlich, wenn man berücksichtigt, dass man mit der Organisation solcher Groß-Baustellen nicht über die späteren Erfahrungen verfügt und dass nachfolgend erbaute Rangierbahnhöfe mindestens eine Zeitspanne beim Bau von rund fünf Jahren (trotz modernster Bautechnik) beanspruchen. Allein der genauen Nivelierung der Planumsschicht im Bereich der anzulegenden Richtungsgleise in Form einer leichten „Wanne" gebührt Anerkennung, wenn man bedenkt, dass hauptsächlich mit Feldbahnloren, Hacke und Spaten gearbeitet wurde. Hier mussten auf einen Schlag Ingenieure, Feldvermesser, Schmiede, Schlosser, Maurer, Stellmacher und Zimmerleute in Arbeit gebracht, untergebracht und versorgt werden. Menschen aller Berufe haben sich ein Stelldichein gegeben. Dazu muss noch die immense Menge des verbauten Materials besorgt, herantransportiert und zwischengelagert werden. Logistik, ohne dass jemand den Begriff damals kennt, der 100 Jahre später den Betrieb in Seelze Rbf prägt.

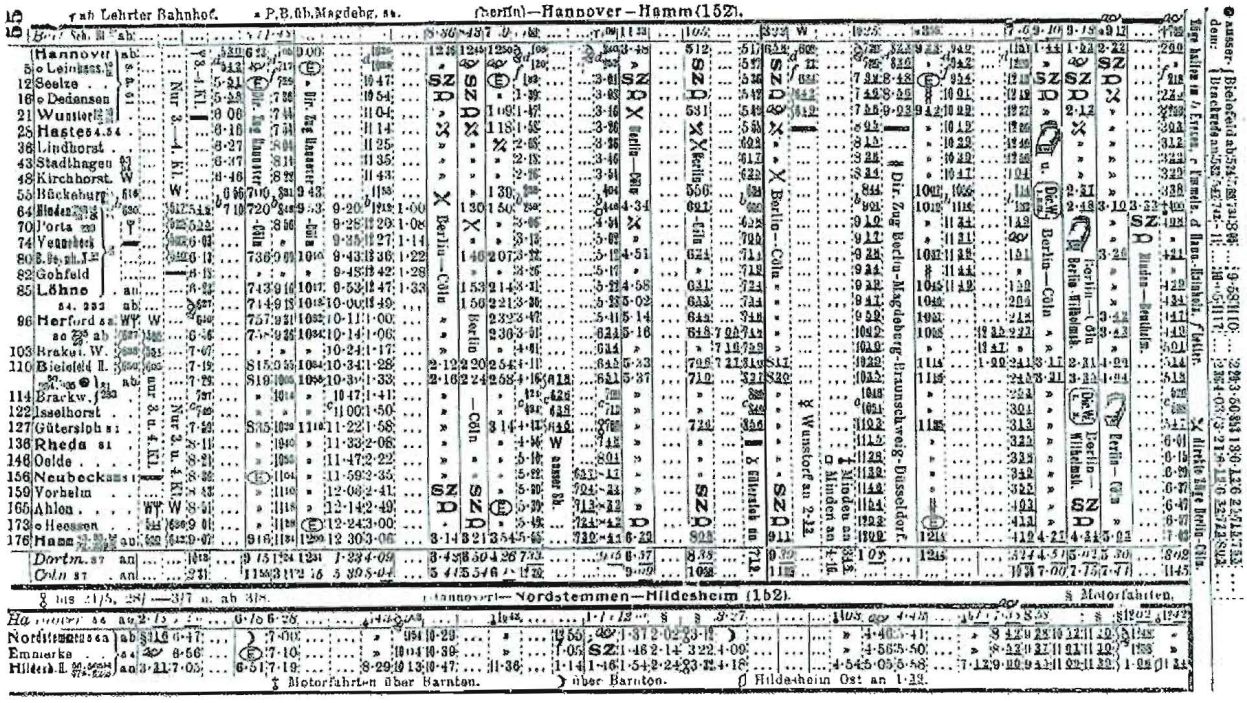
Nach den Planungen des Jahres 1905 ist der Verschiebebahnhof Seelze als zweiseitiger Flachbahnhof mit einem Ost-West- und einem West-Ost-Rangiersystem konzipiert. Seine Gesamtlänge war mit 5,5 km geplant und seine tägliche Leistungsfähigkeit war auf eine maximale Ausgangsleistung von 6000 Wagen ausgelegt. Mit Inbetriebnahme am 1. April 1909 gilt er als einer der bedeutendsten und modernsten Rangieranlagen seiner Zeit.

*Aufn.: Nimtz*

In der Nacht vom 29. zum 30. März 1906 kommt es in der Nähe des Seelzer Empfangsgebäudes zu einem der schwersten Zugunglücke der Seelzer Bahngeschichte, als ein durchfahrender Eilgüterzug einem rangierenden Nahgüterzug in die Flanke fährt. In diese Entgleisung fährt noch ein durchfahrender Güterzug der Gegenrichtung. Bei Tageslicht bietet die Unfallstelle ein großflächiges Bild der Verwüstung mit zertrümmerten Wagen und 3 umgekippten Lokomotiven. Dazwischen laufen rund 600 Gänse umher, die als ursprüngliches Ladegut nun eine kurzfristige Freiheit erhalten haben. Bei dem Unglück werden 2 Eisenbahner getötet und 3 Eisenbahner verletzt.

*Zeitgenössische Postkarte mit Bildern des Seelzer Eisenbahnunfalles aus dem Jahr 1906*

# Die Eisenbahn in Seelze




*Fahrplanauszug der Strecke Hannover – Hamm aus dem Jahr 1915. Bis zur späteren S-Bahnanbindung des Ortes Seelze ist es noch ein weiter Weg.*

*(Slg. Weist; Archiv Miska)*

*Aufn.: W. Nimtz*

*Es spricht für die Weitsicht der Planer aus dem Jahr 1906, dass die Zugbildungsanlage Seelze Rbf vom Ansatz her und in modernisierter Form auch nach über 100 Jahren ihre Aufgabe als Drehscheibe im Schienengütertransport erfüllt.*

## Die Eisenbahn in Seelze (abseits des Rangierbahnhofs)

*In den Jahren 1912 – 1916 wurde am Südrand des Rangierbahnhofs entlang der Mittellandkanal gebaut. Für die Schachtarbeiten, Erdbewegungen und Materialtransporte waren Feld- und Lorenbahnen bei den Baufirmen im Einsatz. Diese Bahnen dienten nicht den öffentlichen Transporten. Bezüglich eines Anschluss- oder Umschlagpunktes im Bereich des Seelzer Rbf sind keine Unterlagen bekannt.*

*Die gefahrene Geschwindigkeit entschuldigt die Bewegungsunschärfe im Bild: Darauf war man stolz – das zeigten die Seelzer ihren Gästen und Bekannten per Spaziergang oder Foto: Kurz vor 10.00 Uhr vormittags durcheilt der schnelle FDt 15 den Seelzer Personenbahnhof in Richtung Hannover. Der Zug startete im Sommerfahrplan 1939 um 8.23 Uhr in Dortmund und erreichte Hannover Hbf bei nur einem kurzen Halt in Hamm bereits um 10.05 Uhr. Der eingesetzte SVT 137 „Hamburg" hatte somit nur eine um zwei Minuten verlängerte Reisezeit im Vergleich zum ICE 845 des Jahres 2008. Hut ab!*

*Die alten Anlagen des Seelzer Personenbahnhofs befanden sich bis zum Jahr 1984 westlich der Straßenbrücke „Almhorster Rampe / L 390" und wurden dann östlich davon neu errichtet. Am 6.9.1978 fährt der Nv 4237 am Bahnsteig 2 mit Fahrtziel Hannover Hbf ein. Im Hintergrund rechts das Stellwerk „Srf".*

*Am selben Tag fährt 103 234 mit einem Eilzug Bremen – Hannover durch Seelze. Die Dauerleistung dieser Lok war um ein Dreifaches stärker im Vergleich zur regulär hierfür eingesetzten Seelzer Baureihe 141 und mit sechs leichten „Silberlingen" am Zughaken gab es keinerlei Probleme bei der Anzahl der Sitzplätze oder der Einhaltung der Fahrzeiten.*

## Die Eisenbahn in Seelze (Der Haltepunkt Letter)

*Ein Großteil der Lokomotiven der Baureihen 140 und 141 war im Bw Seelze beheimatet und wurde vor den meisten Nahverkehrszügen in ganz Norddeutschland eingesetzt. Sie standen stets im Schatten der größeren Schnellzug- und Güterzuglokomotiven. Sie waren so zahlreich eingesetzt, dass man von ihnen kaum noch Notiz nahm. Dabei waren sie zuverlässig und solide und sorgten nie für negative Schlagzeilen durch Ausfälle oder Verspätungen im Berufsverkehr. Diese Seite zeigt den Nahverkehr in Letter – geprägt durch Wendezüge mit Silberling bezeichneten Reisezugwagen und bespannt mit 141er- und 140er-Lok.*

*Wendezug mit Steuerwagen voraus; damals wegen der Ruckungen der 141er-Lok beim Aufschalten und Beschleunigen auch respektlos als „Ziegenbock" betitelt.*

*Aufn. aus dem Jahr 1978: Miska*

# Tradition und Moderne - seit 50 Jahren
# Kompetenz für Ihre Gesundheit!

# KREUZ-APOTHEKE

## Arzneimittel-Herstellung und -Analytik


Pharm.-Rat Constantin Meyer
Dr. rer. nat. Thomas Meyer

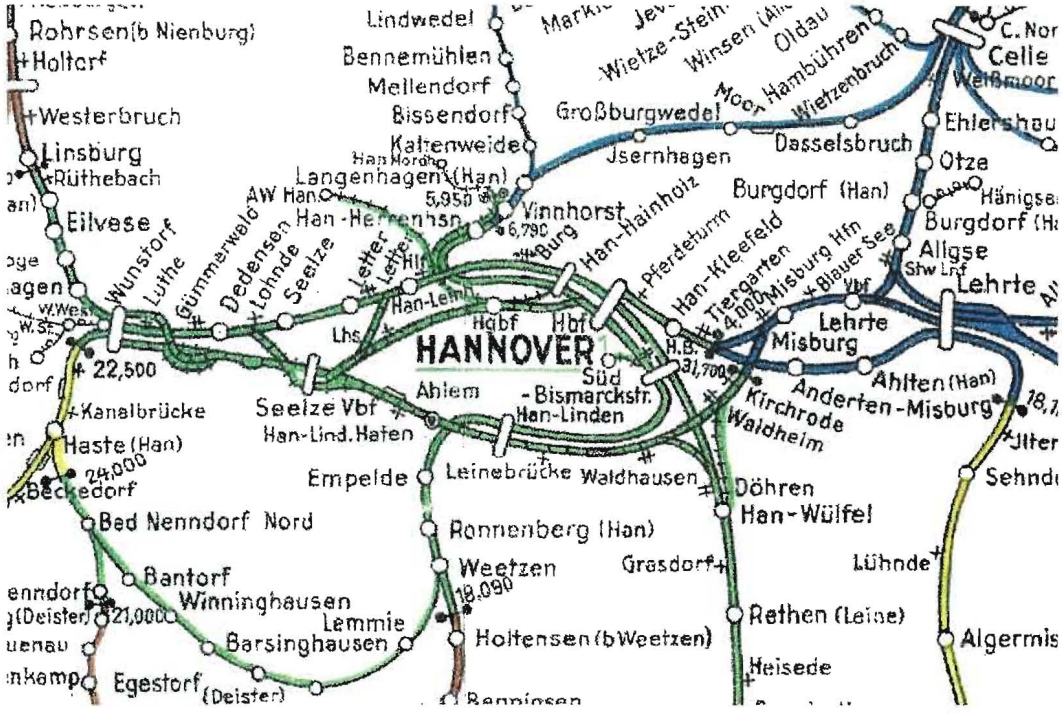
Hannoversche Str. 1
30926 Seelze

Fon 05137 / 82920
Fax 05137 / 92619

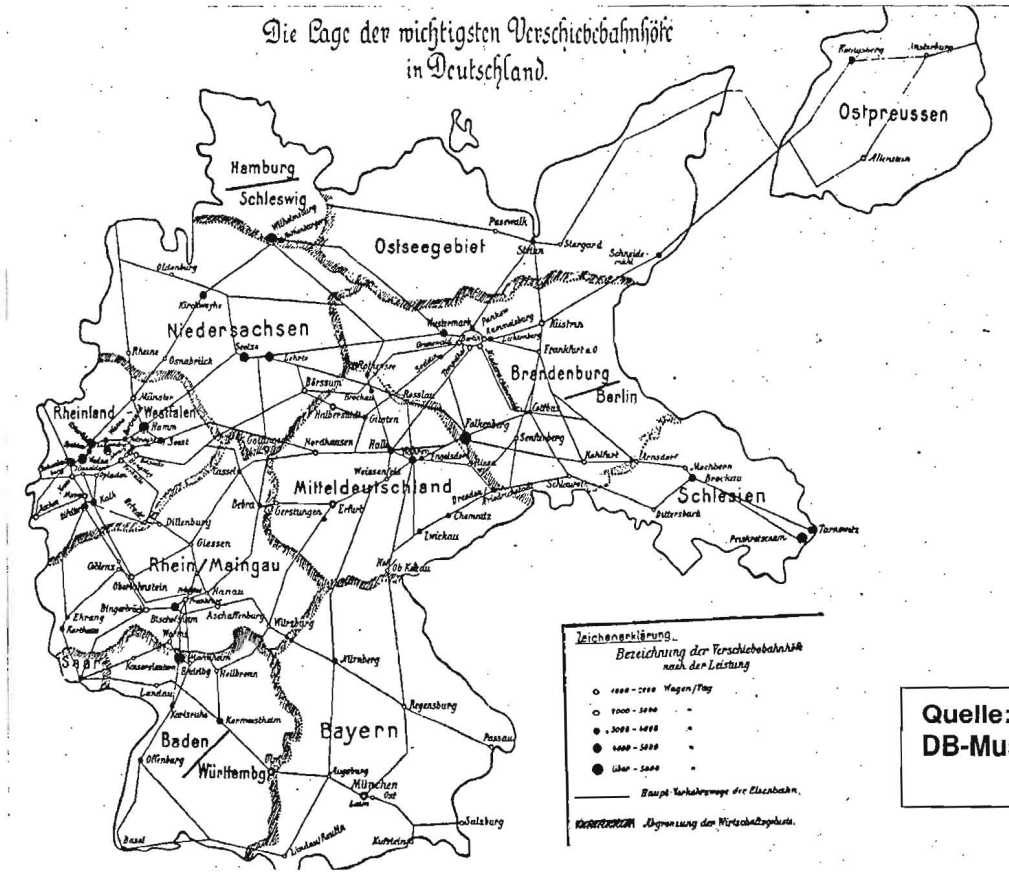
www.kreuzapotheke-seelze.de
apotheke@kreuzapotheke-seelze.de

## Die Eisenbahn in Seelze (historisches Kartenmaterial)

### Betriebskarte der Bundesbahndirektion Hannover – 1954 - (Auszug)



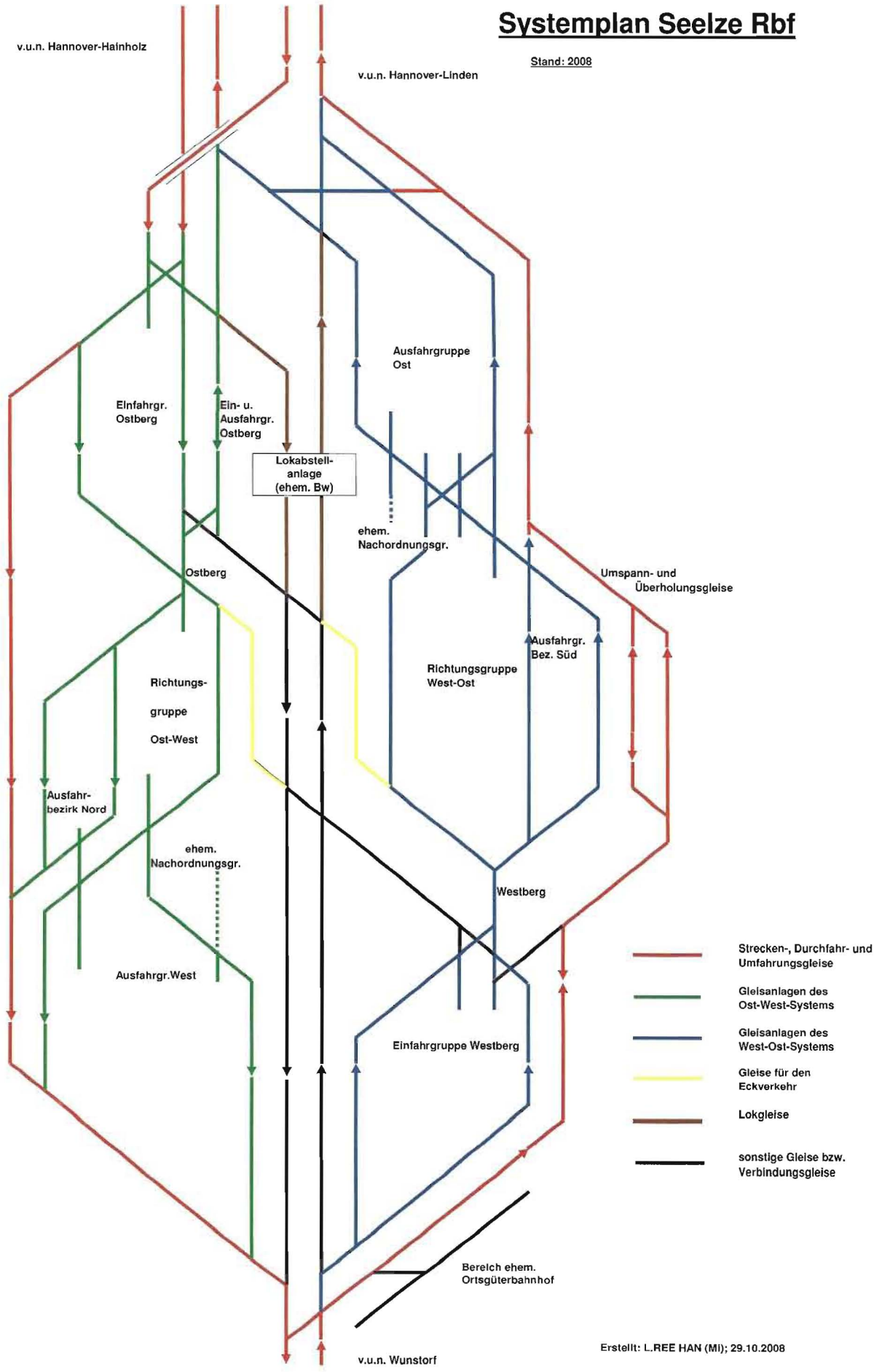

### Der Rangierbahnhof Seelze im deutschen Schienengüternetz 1924




**Quelle:**
**DB-Museum Nürnberg**

# Systemplan Seelze Rbf

Stand: 2008




Erstellt: L.REE HAN (MI); 29.10.2008

# Seelzer Bahnhofsdaten

*(Sofern nicht anders vermerkt, stammen die Abbildungen aus der Slg. Beckedorf)*

Vorgeschichte:

Mit Verlauf des Krieges 1870/71 erkannte das Militär sehr schnell die strategische Bedeutung der Eisenbahnen bei den erforderlichen Truppenverschiebungen und dem Nachschub. Da das Königreich Hannover erst im Jahre 1866 von Preußen annektiert worden war, fehlten leistungsfähige Ost-Westverbindungen im Güterverkehr. Bis 1866 war Preußen stets darauf bedacht das („feindliche") Hannoversche Staatsgebiet nach Möglichkeit zu umfahren. Da nun Hannover selbst „preußisch" war, konnte endlich der Nachholbedarf einer einheitlichen Verkehrsplanung angegangen werden. Nach den Erfahrungen des Krieges 1870/71 werden hierbei militärische Vorgaben noch vor die Wünsche der verladenden Wirtschaft bzw. den betrieblichen Erfordernissen der Bahnen gestellt. In Preussen dominierte das Militär. Der „Große Generalstab" des deutschen Militärs fordert „die Verfügbarkeit weiterer und störungsunanfälliger Aufmarschstraßen zwischen Ost und West" (gemeint sind Schienenwege). Neben der so genannten „Kanonenbahn" Berlin – Güsten – Eschwege – Gießen – Koblenz sollte die Strecke Lehrte – Hannover – Minden – Hamm durch viergleisigen Ausbau leistungsfähiger werden, um den militärischen Vorgaben zu genügen. Im Raum Hannover wurde eine „Güterumgehungsbahn" Lehrte – Linden – Seelze geplant; westlich daran anschließend eine viergleisige Streckenführung bis Hamm. (Lediglich der Abschnitt Wunstorf – Minden wird hiervon nie im Ausbau realisiert, da der Ausbruch des 1. Weltkrieges die Baumaßnahmen vereitelt.) Das für damalige Verhältnisse gigantische Bauvorhaben der Güterbahn Lehrte – Seelze zog sich über Jahre hinweg und begann zunächst östlich von Hannover. Im Mai 1906 stand eine neue reine Personenbahn über Anderten-Misburg zur Verfügung, so dass die Bauarbeiten an der eigentlichen Güterumgehungsbahn nun (vom Reisezugverkehr ungestört) im Gesamtbereich endlich aufgenommen werden konnten.

1906 DerRangierbahnhof Seelze wird als zweiseitiger Flachbahnhof mit Richtungsbetrieb für den West-Ost- und den Ost-West-Verkehr in nur dreijähriger Bauzeit errichtet. Beide Systeme erhalten einen Ablaufberg.

1909 Am 1.4.1909 nimmt der Rangierbahnhof seinen Betrieb auf. Seine Bezeichnung lautet zunächst „Verschiebebahnhof Seelze" oder „Seelze Vbf". Er untersteht der Eisenbahndirektion Hannover der Kgl. Preußischen Staatseisenbahn. Die Leistungen steigern sich ab dem Folgemonat kontinuierlich, nachdem auch die zugehörige Güterumgehungsbahn Wunstorf – Seelze - Hannover-Hgbf/ -Linden ihren Betrieb am 1. Mai aufnimmt und auch das Reststück bis Misburg (-Lehrte) am 1. Juli folgt. Zeitgleich mit der Schaffung der Dienststelle „Seelze Vbf" nehmen die Bahnmeisterei Seelze und das Bahnbetriebswerk Seelze ihre Arbeit auf. Verbaut wurden bis zur Inbetriebnahme der Anlage ca. 400 Weicheneinheiten und 90 km Gleis.

*Verwaltungspersonal des Seelzer Vbf um 1920; vorn mittig der Oberbahnhofsvorsteher Schlüter*

1914 Der 1. Weltkrieg beendet die Glanz- und Aufbauzeit der deutschen Eisenbahnen. In Seelze wird eine große Anzahl von Wagen abgebordet, damit sie als Flachwagen für militärische Transporte verwendet werden können. Die Bordteile werden im späteren Bezirk Süd eingelagert.
Der Kriegsausbruch beendet auch die erste Aufbauphase bei den Wohngebäuden: seit der Eröffnung des Rangierbahnhofs wurden allein in Letter 60 Häuser mit 250 Wohnungen errichtet, um die hierher versetzten Eisenbahner unterbringen zu können. Bereits begonnene Baumaßnahmen werden noch bis zum Jahr 1916 fertiggestellt bzw. abgeschlossen.

1916 Am 1.4.1916 wird der neue Haltepunkt Letter eröffnet, über den fortan die Bediensteten des Rangierbahnhofs ihre Arbeitsplätze auf kürzeren Wegen erreichen können.

*Nebenzettel eines Güterwagens aus dem Jahr 1915.*
*(Archiv Slg. Miska)*

1917 Im Bereich der späteren Wagenwerkstatt Lohnde (an der Westseite des Rbf) wird ein Verpflegungsdepot für den Heeresnachschub eingerichtet.
Ferner kommt es zur Einrichtung mehrerer Fahrbüros. Über diese Büros wird der Einsatz aller Fahrpersonale auf den Güterzügen disponiert, die sich neben dem Lokpersonal auch aus Zugführern, Ladeschaffnern, Ölern, Bremsern und Wagenmeistern zusammensetzen. In dieser Zeit sind bis zu 180 Mitarbeiter des Zugbegleitpersonals in Seelze zu koordinieren, was in den einzelnen Bahnhofssystemen durch Fahrmeister erfolgt, die wiederum einem Oberfahrmeister unterstellt sind.

*Die Mitarbeiter der Seelzer Wagenreparatur – verm. um 1917.*

1920 Zum 1. April 1920 werden die „Reichseisenbahnen" gegründet und die vorher separat geführten Staatseisenbahnen werden in die neue Organisation überführt. Die Deutsche Nationalversammlung hält diese Maßnahme für zwingend erforderlich, da nur ein einheitlich geführtes Eisenbahnunternehmen die immensen Forderungen der Siegermächte aus dem Versailler Vertrag erbringen kann. Die deutschen Eisenbahnen werden für die Zahlung der Kriegsschulden ausgenutzt. Schon die „Weimarer Verfassung" hatte 1919 per Artikel 89 geregelt: „Aufgabe des Reiches ist es, die dem Verkehr dienenden Eisenbahnen in sein Eigentum zu übernehmen und als einheitliche Verkehrsanstalt zu verwalten".
Aus der früheren preußischen Provinz Westpreußen, die nun zu Polen gehört, werden mehrere Eisenbahnerfamilien nach Seelze umgesiedelt. Im Bereich Lohnde entsteht der sogenannte Sammelbahnhof – ein reines Wohnviertel, das durch einen Umbau des ehemaligen Heeresdepots entsteht und 52 Wohnungen beherbergt.

1921 An der Südseite des Bahnhofs errichtet die Firma Theis AG eine Schlackenaufbereitungsanlage, um die täglich bis zu 170 t Schlacke aus den Feuerungsrückständen der Dampfloks verwerten zu können. Der Firma werden täglich 25 bis 30 Wagen Schlacke zugeführt.

1922 Am 6. Juli wird in Deutschland einheitlich die Bezeichnung „Reichsbahndirektion" (Rbd.) eingeführt. Der Bereich des Verschiebebahnhofs Seelze gehört zur Rbd Hannover.

1923 Mit der Einführung der „Kunze-Knorr-Güterzugbremse" als durchgehende Bremseinrichtung bei Zügen können (auch lange und schwere) Güterzüge nun im Regelfall ausschließlich von der führenden Zuglok aus gebremst werden – die mitfahrenden Handbremser in den Bremserhäuschen der Wagen werden eingespart. Durch Verbesserungen der Achslagerungen der Güterwagen kann man zeitgleich auch auf die „Öler" in den Güterzugbegleitmannschaften verzichten.

Die in Seelze zahlreich vorhandenen doppelten Kreuzungsweichen (DKW) sind mit bis zu 4 Weichensignalen (aus jeder Richtung ein Signal erkennbar) ausgerüstet, die im Nachtbetrieb durch Lampenwärter illuminiert werden müssen. Bedingt durch die herrschende Knappheit beim Petroleum wird das heute noch gebräuchliche und seitlich mittig angeordnete DKW-Signal eingeführt. Dieses Weichensignal kommt mit einer Lichtquelle pro DKW aus.
Aus dem gleichen Grund und ebenfalls mit Arbeitseinsparungen bei den Lampenwärtern verbunden, wird die Umrüstung aller Signalbeleuchtungen auf elektrischen Betrieb im Folgejahr zugelassen und auch umgesetzt.

1924 Die Bahnselbstanschlussanlage („Basa") wird von Hannover ausgehend installiert und zügig ausgebaut. Es handelt sich um eine neue Technik der selbsttätigen Telefonvermittlung, welche die bisherige Handvermittlung von Gesprächen ersetzt.
Um die Reparationszahlungsfähigkeit des Reiches zu erhalten, werden die Reichseisenbahnen (damals bereits teilweise „Reichsbahnen" genannt) aus dem Staatsvermögen ausgegliedert. Am 12.2.1924 wird quasi als Pfand das wirtschaftlich und finanziell unabhängige Unternehmen „Deutsche Reichsbahn" gegründet – per Reichsgesetz zum 1.10.1924 umbenannt in „Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft". Das Reich besitzt nur noch das Tarifrecht und technische Aufsichtsrechte.

*01 001 vor einem Schnellzug nach Paris bei der Durchfahrt in Letter.*
*Aufn.: Kreutzer / Slg. Beckedorf/Nimtz*

1932 Die Richtungsgruppe West-Ost wird um drei Gleise erweitert.

1937 Durch die Ausweitung der Rüstungsindustrie kommt es bei der Reichsbahn zu einer spürbaren Steigerung der Güterverkehrsleistungen. Im Vergleich zum Jahr 1932 verdoppelt sich die Transportmenge. Mit der Umstellung der deutschen Wirtschaft auf die Erfordernisse des erwarteten Krieges und mit der Sicherstellung aller Kriegs- und sonstigen lebenswichtigen Transporte nimmt die Belastung der Eisenbahn und speziell ihrer Rangieranlagen weiter zu.
Per Gesetz wird die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft zum 2. Februar in die „Deutsche Reichsbahn" umgewandelt und damit der unmittelbaren Verwaltung des Deutschen Reiches unterstellt. Die beamteten Eisenbahner werden hierdurch unmittelbare Reichsbeamte und auf den „Führer" vereidigt.

*Sichtbarer Ausdruck der ersten Modernisierungsphase ist das Stellwerk Soa in Architektur und Technik.*

1939 / 40 Die Leistungsfähigkeit der deutschen Rangierbahnhöfe wird im Hinblick auf den geplanten Krieg erhöht.

In Seelze wird die Einfahrgruppe am Ostberg um zwei Gleise erweitert, zeitgleich wird die Zahl der Richtungsgleise im Ost-West-System erhöht. Unterhalb des Ostberges entsteht das moderne Ablaufstellwerk Soa (Bauart VES) mit von dort bedienbaren Gleisbremsen. Durch den Einbau dieser Bremstechnik wird die gesamte Ablaufzone bzw. die Anbindung der Richtungsgleise an den Ablaufberg geändert. Das Stellwerk ermöglicht eine selbsttätige Steuerung von vier Weichen am Ablaufberg nach eingearbeitetem Programm. In der Einfahrgruppe Ost wird eine elektrische Gleisfreimeldeanlage in Betrieb genommen.
Die aus der Anfangszeit der elektrischen Stellwerkstechnik noch eingesetzten Anlagen der Stellwerke Swh, Swz, Sob und Sof erhalten Schalterwerke der Einheitsbauform und werden dadurch dem aktuellen technischen Entwicklungsstand angepasst.
Im West-Ost-System können die geplanten Erweiterungen und Erneuerungen wegen des Kriegsausbruches nicht mehr begonnen werden – das erforderliche Material und Personal ist nicht mehr verfügbar. Hier werden nochmals je drei neue Richtungs- und Ausfahrgleise angebaut – danach müssen die Arbeiten eingestellt werden. Ein bislang nur für Lokfahrten nutzbares Gleis wird als zusätzliches Einfahrgleis am Westberg neu an den Ablaufberg angeschlossen. Für die Durchführung der Militärsonderzüge wird auf der Südseite des Rangierbahnhofes ein zweites Überholungs- bzw. Lokwechselgleis eingerichtet.

*Während des Krieges erhält das Bw Seelze fabrikneue Güterzuglokomotiven der Einheitsbaureihe 50 zugewiesen – 50 329 im Bw Seelze des Sommers 1940.*
*Aufn.: E.Maxa*

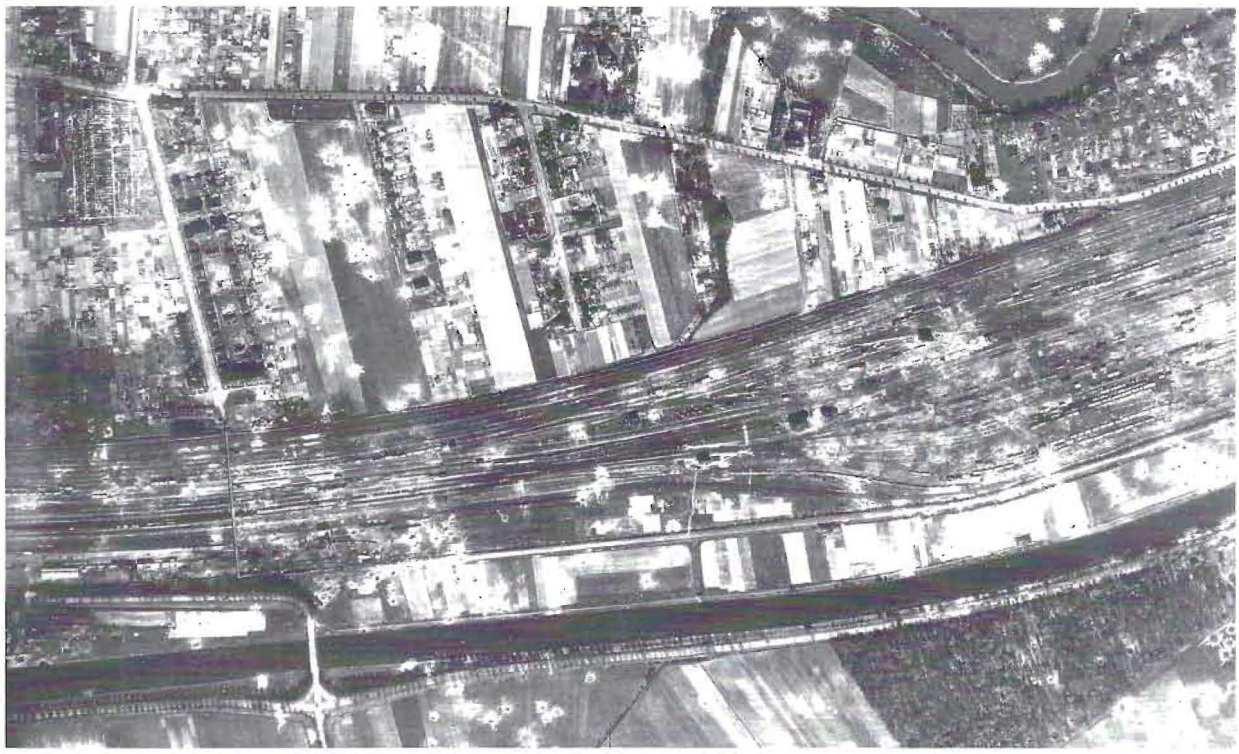
1941 Allein das Bahnbetriebswerk in Seelze weist noch eine „Gefolgschaft" von 300 Mitarbeitern aus, die sich jedoch zunehmend aus Fremdarbeitern und reaktivierten Ruheständlern zusammen setzt, um die Abgänge zur Wehrmacht auszugleichen. *(Anm.: Die genannte „amtliche" Zahl der Reichsbahn trügt, da unter dem Begriff „Gefolgschaft" nur deutsche Mitarbeiter aufgeführt werden durften.)* In Arbeit sind u.a. zwangsverpflichtete Fremdarbeiter aus Polen, Tschechien, Frankreich und Russland, die in stacheldrahtumzäunten Baracken in der Nähe des Wasserturmes untergebracht sind.
Auf der Westseite des Rangierbahnhofs werden stationäre und mobile (auf Eisenbahnwagen montierte) Flak-Stellungen eingerichtet.

1943 Am 4.1.1943 kommt es zwischen den Blockstellen Lohnde und Gümmerwald zu einem schweren Eisenbahnunglück, nachdem der SFR 2304 („Schnellzug für Fronturlauber") ein Haltesignal nicht beachtet und auf den vor Gümmerwald haltenden D 8 ungebremst mit 80 km/h aufprallt. 25 Menschen sterben und 100 werden bei diesem nächtlichen Unfall verletzt. Tragischerweise befindet sich am Schluß des D 8 ein alter 6achsiger Schlafwagen mit hölzernem Aufbau, der beim Aufprall der Lok komplett zertrümmert wird.

Es wird eine zusätzliche Einfahrmöglichkeit aus Richtung Westen in zwei Gleise der Ausfahrgruppe Ost geschaffen, um weitere Züge im Durchlauf behandeln zu können. Dies ist notwendig, weil wegen der Betriebsbeeinträchtigungen nach Luftangriffen bisherige Loklangläufe vor Güterzügen untersagt werden. Um die Einsatzbestände der Bahnbetriebswerke verfügbar zu erhalten, müssen nach maximal 200 Kilometern die Zugloks ihren Zug mit einer Rückleistung wieder verlassen und die Züge somit umgespannt werden.

1944 Der Rangierbahnhof gerät zunehmend ins Visier alliierter Luftangriffe. Die bislang nur vereinzelten Bombenabwürfe auf die Seelzer Bahnanlagen werden durch starke Flächenbombardierungen abgelöst.
Am 22. Mai werden der Lokschuppen und das Stellwerk Sol durch Bomben beschädigt. Am 15. Juli wird nachts ein

Lazarettzug bombardiert, wobei zahlreiche Tote und Verwundete zu beklagen sind. Bei diesem Angriff wird außerdem das Stellwerk Sob beschädigt und werden die Baracken der Zwangsarbeiter gegenüber der Übernachtung getroffen. 16 Zwangsarbeiter sterben, 24 werden schwer und etwa 100 leicht verletzt.
Ab August tritt eine totale Urlaubssperre für alle Eisenbahner ein, und die regelmäßige wöchentliche Arbeitszeit wird auf 60 Stunden festgesetzt.
Am 22.Oktober ist die Personenbahn im Bereich des Haltepunktes Letter nach mehreren Bombenabwürfen vollständig gesperrt.
Schon 4 Tage später werden im Bereich Seelze etwa 450 Sprengbomben, 7 Luftminen und 9000 Stabbrandbomben abgeworfen – hiervon treffen etwa 75 Spreng- und 100 Stabbrandbomben das Seelzer Bahngelände.
Am 23. November explodieren auf dem Rangierbahnhof mehrere durch Bomben getroffene Sprengstoffwagen.



*Der Seelzer Rangierbahnhof bei Kriegsende 1945: Zu erkennen sind quer zur Bahnhofsachse liegende Treffergebiete beiderseits des Westberges. Diverse Bombeneinschläge sind in Grünflächen auszumachen. Die Ablaufzone unterhalb des Westberges ist schwer verwüstet; desgleichen der Zugbildungsbereich beim Stellwerk Soz. Die Stellwerke Swh, Swb und Soz sind aufgrund ihrer Schatten klar erkennbar.* *Aufn.: Stadtarchiv Seelze*

1945 Am 3. März kommt es zu einem letzten Großangriff auf den Seelzer Bahnhof: Über 500 Sprengbomben werden abgeworfen und richten erhebliche Zerstörungen an. Über die Zahl der verletzten und getöteten Personen liegen keine Angaben vor. Nach diesem Angriff ist die gesamte Rangieranlage nur noch zu 10 Prozent betriebs- und leistungsfähig.

Am 10. April wird der Bahnhof durch amerikanische Truppen besetzt. Nach der Übergabe des Bahnhofs wird allen Eisenbahnern zunächst das Betreten des Bahnhofs und der Dienstgebäude untersagt. Erst nach dem 21.April darf der Betrieb wieder von Reichsbahnern tagsüber unterstützt werden. Man befürchtet Sabotageakte, da der Krieg noch andauert und die Reichsbahner als direkte Reichsbeamte noch immer dem Hitler-Regime verpflichtet sind.
Mit dem Einmarsch der Amerikaner wird der Eisenbahnbetrieb zunächst völlig

eingestellt. Unversehrte Güterwaggons mit Versorgungs- und Räumungsgut werden von der Zivilbevölkerung, von freigelassenen Kriegsgefangenen und von „freien Ausländern" (= ehemalige Zwangsarbeiter) geplündert, bis dies von der Besatzungsmacht unterbunden wird. Der Seelzer Rbf wird unter militärische Bewachung gestellt. Der Nachschubverkehr mit Zügen wird zunächst ausschließlich durch amerikanische Eisenbahn-Pioniere durchgeführt.

Die amerikanischen Besatzungstruppen sind jedoch an einer raschen Wiederaufnahme eines regulären Eisenbahnbetriebes interessiert, da aus Bremerhaven ihr Nachschub zur östlichen Front und später in Richtung ihrer Besatzungszone in Süddeutschland durchgeführt werden muss. An dieser strategisch wichtigen Nachschubstrecke liegt Seelze.

Die Aufräumarbeiten beginnen bereits einige Tage nach der Besetzung des Bahnhofs. Dafür wird in Letter ein Stützpunkt der Amerikaner zur Überwachung des Eisenbahnbetriebes bzw. ihres Nachschubs eingerichtet. Der Haltepunkt Letter wird hierdurch auch für einige Jahre D-Zug- und Eilzugstation, damit die hier stationierten alliierten Soldaten ein- oder aussteigen können.

Am 4. Mai erscheint eine Anordnung der Alliierten Militärbehörde mit dem Titel „Betriebsaufnahme bestimmter Eisenbahnlinien zur Beförderung von Nahrungsmitteln und zur Rückführung von Fremdarbeitern". Sie bildet die Grundlage für die Wiederaufnahme des zivilen Güterverkehrs nach Kriegsende. Da die Verwaltung der Reichsbahn aufgelöst ist, erhalten die Vorsteher der örtlichen Dienststellen ihre Weisungen unmittelbar von den Eisenbahn-Transportoffizieren der Besatzungsmächte.
**Am 8. Mai tritt die bedingungslose Kapitulation in Kraft.**

Der Güterverkehr ist in den Monaten nach Kriegsende sehr gering und wird durch die Einteilung Deutschlands in Besatzungszonen zusätzlich erschwert. Die Besatzungszonen werden am 3. Juli wirksam und kappen den früheren starken und hochwertigen Ost-Westverkehr bei Oebisfelde und Helmstedt. Die amerikanischen Besatzungstruppen ziehen sich aus dem eroberten Gebiet östlich von Helmstedt zurück (hier rücken die Sowjets nach) und übergeben den norddeutschen Bereich an die britischen Besatzungstruppen.
Am 20. August 1945 wird der Bahnhof Seelze Vbf organisatorisch der neuen „Reichsbahn-Generaldirektion der britischen Besatzungszone" mit Sitz in Bielefeld unterstellt. Fast zeitgleich werden jedoch amerikanische Soldaten der „Railway Security Division" in Letter stationiert, um auf dem Rangierbahnhof ihre Transporte aus Bremerhaven in Richtung Süddeutschland zu überwachen. In Letter wechselt man fortan das militärische Begleitpersonal dieser Züge. Die britische Besatzung verlässt Letter daraufhin Ende 1945.

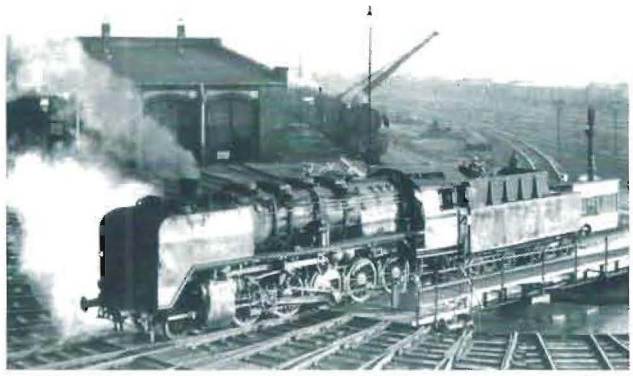
1946 Für das amerikanische Wachpersonal werden im Bahnhofsbereich Wachtürme errichtet, um die (aus der Not der Bevölkerung heraus) zum Teil bandenmäßig durchgeführte Diebstähle von Beförderungsgut zu unterbinden. Es gilt bei den langsam anfahrenden Güterzügen das Aufspringen von „Wagenknackern" zu erkennen und zu verhindern. Als Beobachtungsstelle wird auch die Seelzer Heimstättenbrücke genutzt, die in dieser Zeit den Beinamen „Chesterfieldbrücke" erhält. (Diese Vorkommnisse verwendet später der Regisseur Jürgen Roland in seinem Fernseh-Krimi „Stahlnetz – Spur 211", wofür ein Teil der Dreharbeiten im Seelzer Bahnhofsbereich stattfindet.)

Der Betrieb des Bahnhofs untersteht der Aufsicht des „2.Regional Railway Control Team" (RRCT) der britischen Armee mit Sitz in Hannover. Auf Veranlassung des RRCT erhalten alle Eisenbahner, denen eine nationalsozialistische Betätigung vorgeworfen wird, Anfang des Jahres ein Kündigungsschreiben zum 1. März. Dies trifft (unvorbereitet) einen Großteil der Führungskräfte aller Reichsbahn-Dienststellen, da allein schon die Zugehörigkeit zur NS-Partei (NSDAP) ein ausreichender Kündigungsgrund ist. Hintergrund ist die Richtlinie 24 des Kontrollrates bezüglich der Anwendung von Entnazifizierungsverfahren bei führenden Persönlichkeiten. Für die gekündigten Eisenbahner folgen bis ins Jahr 1948 teils langjährige Entnazifizierungsverfahren, in deren Verlauf alle Rechte und Ansprüche aus

dem Eisenbahnerberuf ruhen. Der Bahnhof Seelze Vbf ist hiervon betroffen und verliert seinen erst mit Kriegsende eingesetzten Dienstvorsteher.

1949 Am 7.9. wird im Bereich der Westzonen die Deutsche Bundesbahn gegründet. Der Bahnhof Seelze Vbf gehört nun zur Bundesbahndirektion (BD) Hannover.

1950 Erste Veröffentlichungen zur beabsichtigten Elektrifizierung des DB-Netzes erscheinen. In diesen Plänen endet der Fahrdraht südlich in Göttingen und westlich in Hamm und Osnabrück. Die später entscheidende Frage der Konzentration von Lokvorhaltung und Rangieraufgaben in Seelze oder Lehrte in diesem Jahr noch kein Thema.



*50er Dampflok im Bw Seelze um 1954*

1951 Eng mit der Geschichte des Rangierbahnhofs verbunden sind einige der Seelzer Vereine. Im Jahr 1951 gründen Eisenbahner den Rasensport-verein (RSV) Seelze, der unter Berücksichtigung des Schichtdienstes der Eisenbahn-Mitglieder sportliche Aktivitäten während der Freizeit ermöglichen soll.

1954 Für Oktober 1954 liegen einige (der wenigen erhalten gebliebenen) Leistungszahlen vor: Für Seelze Vbf sind 115.013 „Wagen an den Ablaufbergen und nach den Zusatzanlagen" vermerkt – das wäre eine tägliche Bergleistung von rund 4600 Wagen. Der Bahnhof Seelze Vbf rangiert hierbei zahlenmäßig noch hinter dem Bahnhof Bremen Vbf.
Die offizielle Leistungsfähigkeit des Seelzer Rangierbahnhofs ist mit 5350 Wagen im täglichen Ausgang angegeben. Die Auslastung des Bahnhofs beträgt 66 % seiner möglichen Leistungsfähigkeit.

1956 Die Kantinen des Bahnbetriebswerkes und des Rangierbahnhofes werden zusammengelegt.

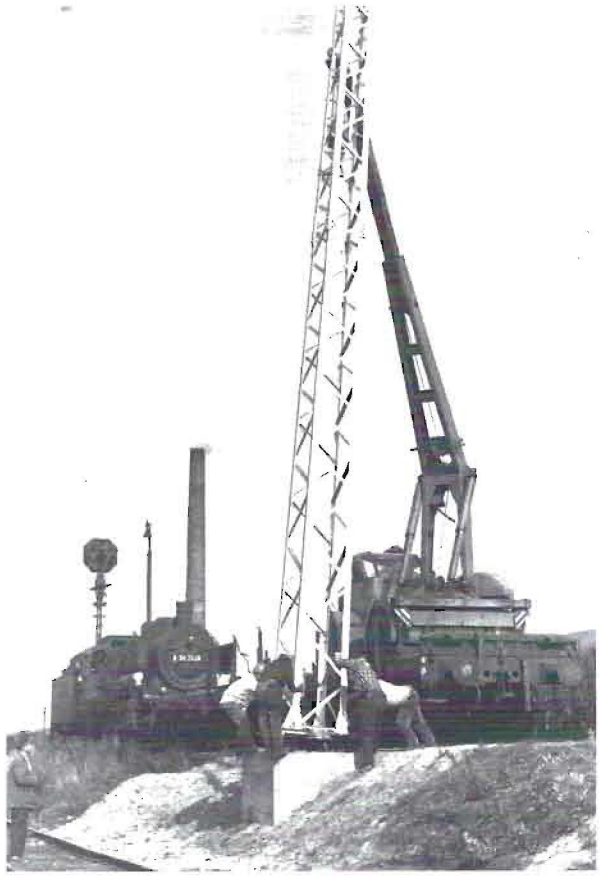
1957 Östlich vom Bahnhof Seelze wird die „Ahlemer Kurve" in Betrieb genommen. Sie schafft eine direkte Eckverbindung zwischen den Bahnhöfen Hannover-Linden und Hannover-Hgbf. Für diese Zugrelation entfällt nunmehr das „Kopfmachen" (=Wenden) der Züge in Seelze.

1958 Nach der Schließung des DB-Ausbesserungswerkes (AW) in Lübeck werden dessen Mitarbeiter fast vollständig zum AW Leinhausen und zu Seelzer Dienststellen versetzt. Im Ortsteil Letter entsteht hierdurch das „Lübecker Viertel" für 60 Lübecker Eisenbahnerfamilien. Die Maßnahme resultiert aus dem damaligen Arbeitskräftemangel.
Die steigenden Güterzugzahlen von Seelze in Richtung Süden erfordern zunehmend die Abfuhr über Hameln – Altenbeken – Kassel, da die Nord-Süd-Strecke im Leinetal sehr stark belastet ist und vorrangig den hochwertigen Reiseverkehr aufnimmt. Die Güterzugroute Seelze – Kassel wird mit dem Bau einer Umgehungskurve bei Altenbeken aufgewertet und leistungsfähiger, da das „Kopfmachen" in Altenbeken entfällt. *(Es fehlt in dieser Relation noch die Empelder Verbindungskurve, die erst 1973 in Betrieb genommen wird.)*

1959 Die Leistungsfähigkeit des Seelzer Rangierbahnhofs ist nunmehr offiziell auf 6200 Wagen pro Tag im Ausgang festgelegt (vergl. 1954). Im Direktions-bezirk Hannover ist er somit die leistungsfähigste Anlage vor Bremen (5200), Braunschweig (4900) und Lehrte (4200).
Der Raum Hannover / Bremen / Hamburg wird in das Elektrifizierungs-programm der DB aufgenommen. Innerhalb dieses Netzes liegt der Bahnhof Lehrte nur in einer Randlage, während Seelze im Schnittpunkt des E-Betriebes liegt. Dies beeinflusst die weiteren Entscheidungen und Planungen zu Gunsten Seelzes.

1960 Es beginnt die zunächst versuchsweise Nutzung von Rangierfunkgeräten im Rangierdienst.
Die ersten Gastarbeiter werden eingestellt. Anfangs sind es für den Einsatz im Rangierdienst hauptsächlich Italiener und Spanier, sowie für die Arbeit im Bw Seelze Griechen und Türken.

1961 Mit dem Jahresfahrplan wird Seelze in die Verbindungen der neuen Trans-Europ-Expreß-Güterzüge (TEEM) einbezogen.
Im Zusammenhang mit der anlaufenden Elektrifizierung im Raum Hannover (Erste Mastsetzung in Rethen am 26. August 1961) fällt die Entscheidung zur Modernisierung des Seelzer West-Ost-Systems, um die Zugbildungsaufgaben des Bereichs Lehrte – Hildesheim hierhin zu verlagern. Um Baukosten zu sparen, war in Lehrte bereits im Sommer 1960 die Ost-West-Hälfte des Rangierbahnhofs stillgelegt und ein Teil dieser Aufgaben vom Seelzer Ost-West-System übernommen worden.



*Elektrifizierungsarbeiten am Seelzer Ostberg. Im Einsatz ist eine Arbeitszuglok der Baureihe 38.* *Aufn.: E.Brummundt*

1962 Es beginnt der durch den Kriegsausbruch verhinderte Umbau des gesamten West-Ost-Systems. Gebaut wird ein höherer Ablaufberg mit neuen Talbremsen und veränderter Verteilzone. Die Richtungsgleise werden verlängert und im Zugbildungsbereich des Stellwerks Soü durch neue Fahrmöglichkeiten optimiert. In der Nähe des Ablaufberges wird das neue Ablaufstellwerk Swb (Technik A Dr S 60) mit Speichertechnik und automatischer Laufwegsteuerung über Lochstreifenleser in Betrieb genommen. Die alten Stellwerke Swb und Soz haben damit ausgedient.

1963 Am 28.September erreicht der Dg 7761 aus Frankfurt(Main) als erster Zug der elektrischen Traktionsart im Gleis 111 am Ostberg den Seelzer Bahnhof.

*Bahnhofsvorsteher Walter Peters begrüßt den ersten elektrisch einfahrenden Güterzug am Seelzer Ostberg.*

*Aufn.: A.Lissel*

1964 Mit Jahresbeginn wird der benachbarte Rangierbahnhof Lehrte stillgelegt, seine Aufgaben werden nach Seelze verlagert. Es hat in der Vergangenheit mehrfach Leistungsverschiebungen zwischen diesen beiden Anlagen gegeben, wobei dann nach 1945 gegen Lehrte auch der Wegfall der Ost-West-Zugbildungen und die Stärkung der Seelzer Nord-Süd-Verkehre spricht.
Die Bezeichnung Vbf („Verschiebebahnhof") für die Rangieranlagen der DB wird generell in Rbf geändert. Die Seelzer Bahnhofsdienststelle heißt nunmehr „Seelze Rbf".

*Blick aus dem Stellwerk Swb im Jahr 1964 auf die Richtungsgruppe des Westberges. Bergmeister Heinrich Koller und Talbremser Wilfried Pennekamp verfolgen das Geschehen.*

Bundesweit werden in der Zeit zwischen 1964 und 1970 die höchsten Beförderungsleistungen im Schienengüterverkehr erbracht. Auch der Bahnhof Seelze erreicht im Jahr 1964 seine absolute Spitzenzahl im tägl. Wagenausgang mit 7116 Wagen bei einer Bergleistung beider Systeme von 7864 Wagen.

1965 Zwischen Hannover und Hamburg wird der elektrische Betrieb aufgenommen.

1966 Der Eisenbahngüterverkehr gerät ernsthaft unter Druck, nachdem nach den Spitzenleistungen der Vorjahre es nun erstmals zu einem allgemeinen starken Rückgang der Wagenleistung kommt. Zwischen November 1966 und August 1967 bricht die Leistung um rund 15 Prozent ein – über Ursachen und Hintergründe sind keine klärenden Aufschreibungen vorhanden. Es wird erstmals klar, dass der DB-Güterverkehr modernisiert und rationalisiert werden muss, um gegenüber der LKW-Konkurrenz bestehen zu können, da nicht unerhebliche Transportleistungen zur Straße abwandern. Der bisherige Vorteil des Sammelns von Gütern zu günstigen Langstreckenverbindungen wird zum Nachteil: Die Aufenthaltszeiten der Transporte in den Rangierbahnhöfen verlängern sich, da weniger Direktverbindungen bei nachlassender Transportmenge angeboten werden können. Die Rangierbahnhöfe müssen also für den Transportfluss schneller werden.

Die Firma Siemens beginnt mit den Vorbereitungsarbeiten zur Steuerung der Ablaufstellwerksanlage durch Prozessrechner. Dieses Verfahren und die Technik soll erstmals bei der DB zur Anwendung gelangen.

*Aufnahme der Betriebsüberwachung des Seelzer Ost-West-Systems im Jahr 1965 – hier war die zentrale Kommando- und Entscheidungsstelle des aktuellen Betriebsablaufes. Abgebildeter „Chef im Ring": Bundesbahn-Inspektor Heinz Fuchs*

1967 Am 4. Februar erfolgt in Seelze eine Demonstration dieser Technik vor dem DB-Vorstand. Die Datenverarbeitungstechnik im Rahmen der integrierten Transportsteuerung im Bereich der „Kybernetischen Insel Hannover" hat in der Betriebsabwicklung Einzug gehalten. Nach der Demonstration entschliesst sich der Vorstand, die Arbeiten in einem Betriebsversuch fortzusetzen. Der Eintrag des Vorstandsvorsitzenden der DB, Dr.H.M.Oeftering, im Gästebuch lautet: „Am Tag eines denkwürdigen Versuchs, der Eisenbahngeschichte machen wird." Das Datum 4.2.1967 gilt als offizieller Versuchsbeginn der „Kybernetischen Insel Hannover".
Im West-Ost-System wird der Betriebsversuch mit dem Ziel einer Prozessrechnersteuerung fortgesetzt. Parallel dazu beginnt ein Probebetrieb des ersten Flachstellenmeldegerätes, das den unrunden Lauf von Rädern auswertet, zählt und meldet.

1968 Im Hinblick auf die Rechnersteuerung wird die Steuerung der Talbremsen weiterentwickelt und durch den Einbau von Lichtschranken, Radareinrichtungen und Meßstrecken optimiert. Zeitgleich werden die am Westberg eingesetzten Abdrückloks auf eine mögliche

Funkfernsteuerung umgerüstet – der Bergmeister steuert nun diese Loks von einem Bedienpult aus.

Auch der 1960 begonnene Versuch der Anwendung des Rangierfunks ist erfolgreich abgeschlossen, nachdem nun der Rangierfunk im gesamten Bahnhofsbereich sicher empfangen werden kann. Einheitlich werden hierfür Funkgeräte vom Typ „Teleport VI" verwendet.

Die Container-Beförderung kommt auf und schafft unter dem Namen „Delphin" erstmals eine reine Containerzugverbindung zwischen Hamburg bzw. Bremen-Grolland und 3 Binnenterminals im Süden der Republik. Der Zuglauf wird wechselnd in Seelze und Han.-Linden bearbeitet („geflügelt").

Die Strecke Hannover – Minden wird auf elektrischen Betrieb umgestellt.

1969 Die Weichen in der Verteilzone am Westberg werden für die Prozesssteuerrechnung vorbereitet, indem erstmals bei der DB elektronische Schienenkopfschalter verwendet werden, die den Einlauf und Auslauf eines Wagens im Bereich der Wirkzone einer Weiche melden und registrieren (Achszählung). Es beginnt der Einbau der Richtungsgleisbremsen (Gummibremsen) mit elektronischer, geschwindigkeitsabhängiger Steuerung über den zentralen Prozessrechner. Die kinetische Energie des ablaufenden Wagens wird lastabhängig in Formänderungsarbeit des Gummis umgesetzt.
Ebenso beginnt in den Richtungsgleisen des Westberges der Einbau der Hauhinco-Siemens-Förderanlage, die ablaufende Wagen in Richtung Osten aufdrücken soll. Dieser Einbau zieht sich bis ins Jahr 1970 hin, zumal auch diese Anlage für den Betrieb über den Rechner vorbereitet wird.
Im gesamten norddeutschen Raum wird ein Datenvormeldenetz aufgebaut, um alle Züge mit Ziel „Seelze Westberg" datenmäßig direkt vormelden zu können. Für Züge, die nicht im Zulauf datenmäßig erfasst werden können, wird in Seelze eine Dateneingabezentrale eingerichtet, welche die für die Zerlegung des Zuges erforderlichen Daten in das Rechnersystem einstellt.

1971 Im West-Ost-System des Rbf wird die erste durch einen Prozessrechner gesteuerte Ablaufstellwerksanlage der Bundesbahn für die integrierte Transportsteuerung im Bereich der „Kybernetischen Insel Hannover" in Betrieb genommen (Weichen, Talbremsen, Richtungsgleisbremsen und Förderanlagen werden automatisch gesteuert).

1973 Die „Empelder Kurve" wird eröffnet. Züge von Seelze in Richtung Süden können nun zur Entlastung der Nord-Süd-Strecke direkt in Richtung Hameln geleitet werden, ohne in Han.-Linden „Kopfmachen" (Wenden) zu müssen. Eine vorher von Seelzer Güterzügen genutzte Verbindung über Haste – Bad Nenndorf und Bad Münder verliert weiter an Bedeutung, zumal sie nicht elektrifiziert ist. *(Anm.: Die „Empelder Kurve war bereits im Jahr 1940 als strategische Umfahrungsstrecke des Knoten Hannovers geplant, wurde jedoch aufgrund der Kriegsereignisse nicht vollendet.)*

1976 Ab Fahrplanwechsel im Mai kann auch auf der Relation Seelze – Braunschweig durchgehend mit E-Traktion gefahren werden. Die Dampfloks verabschieden sich hiermit endgültig vom Seelzer Rangierbahnhof. Als letzte wichtige Abfuhrstrecke ist nur noch die Relation nach Fallersleben mit den VW-Verkehren nicht mit Oberleitung ausgerüstet – hier werden nun ausschließlich Dieselloks eingesetzt. Seelze wird als Rangierbahnhof Bestandteil des neu eingeführten Knotenpunktsystems.
Mit diesem Bedienungskonzept im Güterverkehr wird die Sammlung und Verteilung in der Fläche standartisiert und vereinfacht. Zum Konzept gehören auch die neuen Transportketten-Züge („Tk"), bei deren Nutzung das Erreichen der Frühverteilung bei den Rangierbahnhöfen gesichert ist. In puncto Wagenübergang und Pünktlichkeit erhalten erstmals aus kundendienstlicher Sicht „normale" Frachtenzüge eine gezielte Überwachung und Beachtung.

1977 Seelze wird als Zugbegleiterbahnhof aufgelassen – die letzten Zugbegleiter (die hauptsächlich bei Sonderverkehren und bei Militärzügen eingesetzt sind) wechseln zum Bahnhof Hannover Hbf.

*Ein Intercity eilt im September 1978 an Letter vorbei in Richtung Köln. Man vergleiche dieses Bild mit der unter 1924 eingefügten Aufnahme.*
*Aufn.: Miska*

1979 Am 1. August wird die Verwaltung des Rangierbahnhofes in das bis dahin als „Übernachtung" genutzte Gebäude an der Lange-Feld-Straße 121 verlegt. (Dieses Gebäude wird später nach einer Fernsehsendereihe allgemein als „Schwarzwaldklinik" bezeichnet.) In das alte Verwaltungsgebäude zieht der DB-Fernmeldedienst ein, da er für die Erweiterung seiner Anlagen dringend Platz und Räume benötigt.

*Blick auf die „Schwarzwaldklinik"*
*Aufn.: Dahlke*

Als weitere selbständige DB-Dienststelle ist bis in dieses Jahr die Güterabfertigung Seelze vorhanden. Sie wird als „Hauptdienststelle" aufgelöst und als Nebendienststelle dem Rangierbahnhof Seelze angegliedert.

Die Nachordnungsgruppe im Bezirk Nord wird stillgelegt, da die verbleibenden Aufgaben nun über den Ostberg erledigt werden können. (In den Nachordnungsgruppen erfolgt eine Gruppenbildung der Ausgangszüge bis hin zu einer Feinsortierung, um den Rangieraufwand nachfolgender Bahnhöfe zu reduzieren. Diese Sortierarbeiten werden jedoch zunehmend wieder zu den Empfangsbahnhöfen verlagert, die dadurch ihr Personal halten bzw. besser auslasten können.)

1980 Die bisher in Seelze bestehenden sechs Zugabfertigungen in den Eingangs- und Ausgangsbezirken des Bahnhofs werden im November zu einer zentralen Zugabfertigung im Gebäude 112 zusammengefasst.
Ermöglicht wird dies, nachdem für die (über die Zugabfertigungen durchzuführenden) Frachtbriefbearbeitungen verstärkt die elektronische Datenverarbeitung genutzt werden kann.

1981 Im Juni verursacht ein Blitzeinschlag im Ablaufstellwerk Swb erhebliche Schäden und setzt die rechnergesteuerte Anlage ausser Betrieb. Für rund eine Woche sinkt die Leistungsfähigkeit des West-Ost-Systems auf rund 40%. Diese Folgen in Verbindung mit der festgestellten Empfindlichkeit der Anlagen führen umgehend zu einer Verbesserung der Blitzschutzanlagen.

1982 Im Bereich des Bahnbetriebswerkes wird eine neue Betriebsküche eröffnet und die alte Kantine im Verwaltungsgebäude des Rbf daraufhin geschlossen.

Der Bahnhof Seelze Rbf hat bundesweit eine Spitzenstellung bei den ermittelten Zugbildungskosten. Die Kosten pro rangiertem Wagen betragen in Seelze nur 32,33 DM bei einem DB-Durchschnitt von 45,12 DM. Mit der Veröffentlichung dieser Werte gerät der Nachbar-Rbf Braunschweig zu Gunsten von Seelze unter Druck, da dessen Kosten als personalintensiver Gefälle-Rangierbahnhof mit 47,54 DM weit über den Seelzer Werten liegen.
Am 1. September wird auch im Ost-West-System des Rbf Seelze die Datenverarbeitung eingeführt. Damit ist nun die gesamte Rangieranlage an das Datenverarbeitungsnetz angeschlossen.

1983 Zum Fahrplanwechsel am 29.5.1983 werden die Rangierbahnhöfe Göttingen und Löhne aufgelöst und in Knotenpunktbahnhöfe umgewandelt. Wesentliche Aufgaben aus diesen Bereichen übernimmt der Seelzer Rbf einhergehend mit einer Mehrleistung von täglich 500 – 600 Wagen.
Eine ebenfalls untersuchte Übernahme von Leistungen des Braunschweiger Rbf (analog Löhne und Göttingen) kann noch nicht zeitgleich umgesetzt werden, da der Rangieranlage Seelze eine ausgeschöpfte „Leistungsfähigkeit beider Ablaufanlagen" nachgewiesen wird und die Leistungsfähigkeit der Güterumgehungsbahn mit genannten 308 Zügen pro Tag erschöpft ist.

Am 24. April erfolgt die Inbetriebnahme des neuen (Zentral-) Stellwerks Swf, das den gesamten Betrieb im Westteil des Bahnhofs einschließlich der Personenbahn zwischen der Abzw. Burg und dem Bf. Wunstorf regelt. Es ersetzt die Stellwerke Srf, Swf, Swh, Swz und die Abzw. Letter, die in der Folgezeit abgebrochen werden.
Am 2. Mai übernimmt Stellwerk Swf auch den Ablaufteil des Stellwerks Swb, womit nun auch der Bergmeister und die Betriebsüberwachung vom Ablaufberg in das Stellwerksgebäude umziehen.

*Bedienraum des Stellwerkes Swf mit Fahrdienstleiter- und Bergmeister bzw. Ablaufteil, ca. 1984. Rechts Hans Mareck als Bergmeister und vorn links Xaver Held als Disponent. Aufn.: BD Hannover*

Im Spätherbst wird ein weiteres Gleis zur Umfahrung des Ostberges durch Züge mit Ziel Westberg in Betrieb genommen. Die Maßnahme zielt auf eine höhere Auslastung des technisch besser ausgerüsteten West-Ost-Systems.
Am 5. Dezember wird ein Teil der Güterabfertigung (Außenstellenleiter, Kasse und Betreuung) in das Verwaltungsgebäude des Rbf verlegt. Der Abfertigungs- und Wagendienst bleibt zunächst noch vor Ort im alten Gebäude.

1984 Am 7. April feiert der Bahnhof Seelze Rbf mit einer Leistungsshow sein 75-jähriges Bestehen. Eine zum Jubiläum herausgegebene umfangreiche Dokumentation stellt erstmals die Geschichte und Entwicklung des Rbf nebst seiner angeschlossenen Dienststellen auch für Aussenstehende dar. Hermann Beckedorf, seinerzeit Personalratsvorsitzender beim Rbf, hatte mit viel Engagement und unermüdlicher Recherche ein Nachschlagewerk erschaffen, welches auch beim 100-jährigen Jubiläum im Jahr 2009 als Grundlage einer Veröffentlichung dient.

Im Herbst werden die neugestalteten Anlagen des Seelzer Personenbahnhofs in Betrieb genommen.
Im Juni startet im Nachbarbahnhof Hannover-Linden das Inter-Cargo-System, das im Nachtsprung mit schnellen ICG-Zügen (teilweise mit einer Höchstgeschwindigkeit von 120 km/h) die größten Wirtschaftszentren der Bundesrepublik Deutschland verbindet und garantierte Frühzustellungen dieser Transporte anbietet. Zunächst als Probe hierzu, dann ständig erweiternd auf alle Güterzüge werden erstmals Wagenliste, Bremszettel und Vormeldung über eine Datenstation per Computer-Ausdruck erstellt. Aus Sicherheitsgründen wird zunächst noch parallel das manuelle Erstellen der Unterlagen durch die Zugvorbereiter durchgeführt. Dieses hier eingeführte Verfahren „FIV" (Fahrzeug-information und Vormeldesystem) dient dem datenbegleitendem Transport zwischen Knoten- und Rangier-bahnhöfen. Der Ausdruck von Wagen-liste und Bremszettel (zuvor am Zug handschriftlich von Zugvorbereitern aufgenommen und aufgerechnet) wird im ersten Anwendungsjahr FIV durch eine konsequente Weiterentwicklung des Systems ermöglicht.

1985 In den Relationen Osnabrück, Bremen und Maschen wird die Höchstgeschwindigkeit der Frachtenzüge auf einheitlich 90 km/h heraufgesetzt.

Die im äußeren Betriebs- bzw. Rangierdienst eingesetzten Mitarbeiter erhalten neues Warn- bzw. Schutzzeug in der auffallenden Farbe „orange" mit reflektierenden Streifen. Späteren Generationen wird es einmal unvorstellbar sein, dass bis dahin schwarzes Schutzzeug getragen wurde – lediglich durch einen gelben Helm konnte man die Mitarbeiter in der Dunkelheit erkennen.

1987 Am Haltepunkt Letter wird ein Mann vom durchfahrenden D 242 erfasst und schwer verletzt auf den Bahnsteig geschleudert. Der nachfolgende Einsatz des Rettungshubschraubers verläuft dramatisch, weil dessen Rotorblätter das Geländer der Fußgängerbrücke streifen und den Hubschrauber seitlich der Personenzugstrecke abstürzen lassen. Der Hubschrauber wird hierbei total zerstört, doch seine Insassen bleiben unverletzt. Dieser Vorfall beschleunigt die Fertigstellung des Hubschrauber-Landeplatzes im Bereich östlich des Bahnbetriebswerkes.

1988 Die Petroleum-Zugschlußlampen werden Geschichte, da ein Ersatz durch rückstrahlende Zugschlußschilder zugelassen wird. Die Tätigkeit des Lampenwärters wird nicht mehr benötigt.

*Hans Raasch als Lampenwärter*
*(Aufn.: Beckedorf)*

1989 Die Wagenleistungen sind seit dem Vorjahr konstant und führen in Verbindung mit der Einführung der 39-Stundenwoche zum 1. April zu einem Personalmangel im Rangierdienst. Arbeitnehmer, die nun auf lukrativen Beamten-Arbeitsplätzen eingesetzt sind, sollen durch Neueinstellungen im Rangierarbeiterbereich ersetzt werden. Da eine Zustimmung erst im August erteilt wird und das Arbeitsmarktangebot sehr gering ist, sind die Probleme nicht sofort lösbar.

Der Seelzer Rangierbahnhof gerät in diesem Jahr verstärkt in die negativen Schlagzeilen der Seelzer Zeitungen: Das neue Umweltbewusstsein sorgt wiederholt für Veröffentlichungen, nachdem ein Transport mit Giftfässern in Seelze zurückgehalten werden musste, 70 Güterwagen mit teerhaltiger Erde monatelang auf die Entsorgung warteten und die Abwasserwerte der Wagenwäsche in Lohnde einen zu hohen Sulfatanteil aufwiesen. Diese Fälle sorgen jedoch bald für eine engere Zusammenarbeit zwischen der Stadt Seelze, ihrer Feuerwehr und der Bahn, wenn es um die Gefahrenabwehr geht.

*Geballte Kraft: zwei schwere Güterzugloks der Baureihe 151 warten mit ihren Zügen im Stellwerksbezirk Sof auf ihren Abfahrauftrag.*
*Aufn.: Zöllner*

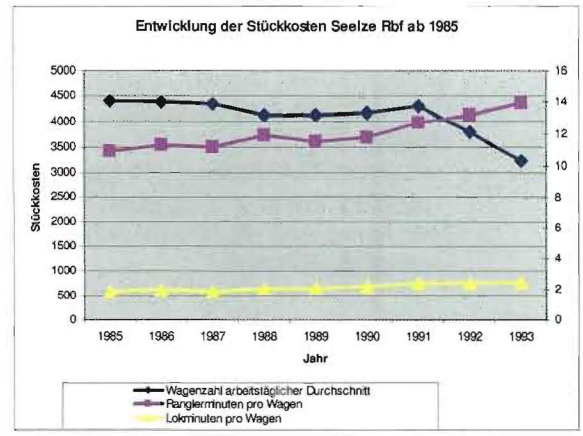
Am 9. November kommt es überraschend zur Öffnung der innerdeutschen Grenze. In der Folgezeit belebt sich der seit 1945 unterdrückte Ost-West-Verkehr wieder, und der Bahnhof Seelze Rbf wird zentrales Drehkreuz dieser Verkehre mit den vorher dominierenden Nord-Süd-Verkehren.

1990 Die Mindestgeschwindigkeit im Güter-Verkehr wird einheitlich auf 90 km/h festgesetzt – eine (bislang geregelte) spezielle Beförderung von Wagen mit bauartbedingten 80 bzw. 65 km/h entfällt.
Im Frühjahr wird für das Bahnpersonal die 38,5-Stundenwoche eingeführt. Die hieraus resultierenden Überstunden können erst im Herbst abgebaut werden, nachdem überzählig gewordenes Rangierpersonal der früheren DDR-Reichsbahn zunächst befristet auf der Bundesbahnseite aushilft. Diese Personalhilfe erfolgt auch im Stellwerksbereich und im Lokfahrdienst, wo nun Lokomotiven der Reichsbahn über Oebisfelde hinaus bis Seelze eingesetzt werden.

1991 Die Leitungswege der Güterwagen werden den neuen politischen Gegebenheiten und wirtschaftlichen Vorgaben angepasst und Seelze Rbf erhält direkte Reichsbahn-Zugbildungen. Im Rücklauf laufen Leerwagen aus dem Bereich der Reichsbahn nun nicht mehr über Oebisfelde zentral zur Verteilung nach Braunschweig Rbf, sondern erhalten bereits am Abgangsbahnhof ihre Ziele zum Laufweg über Seelze Rbf. Die Öffnung der innerdeutschen Grenze führt aber auch dazu, dass die LKW-Konkurrenz aus dem Ostblock mit Dumpingtransportpreisen neben der Güter-Eisenbahn selbst die holländischen LKW-Spediteure verdrängt.

Mit der Personaldatenverarbeitung beginnt im August das Computerzeitalter auch im Bahnhofsbüro Seelze Rbf. Angeschlossen an ein zentrales örtliches System sind alle Personalsachbearbeiter und Diensteinteiler. Das System bewährt sich umgehend, wird rasch erweitert und überregional vernetzt. Mit diesen Erfahrungen werden in nur 4 Jahren auch Computersysteme bei fast allen Produktionsraten des Bahnhofsbüros eingeführt. ( *Die erste Stufe der Umrüstung auf Computer wird im März 1995 abgeschlossen: Die manuelle Betriebsbuchführung wird durch das System RVR (Rechnergestütztes Verfahren für die Planung, Steuerung und Kontrolle des Rangierdienstes) ersetzt. Neben der täglichen Leistungserfassung übernimmt RVR auch die frühere Rangierzeitermittlung, die Kostenabrechnung und das Erstellen von Rangierplänen.)*

1993 Nach 50jähriger Eisenbahnertätigkeit geht Günter Sbresny als langjähriger Leiter des Seelzer Rbf in den Ruhestand. Seine Nachfolge übernimmt Hans May, bisher Leiter des Nachbarbahnhofs Hannover-Linden.




Bedingt durch den unerwarteten Verlust an Wagenleistung geraten die Wirtschaftlichkeitsprüfzahlen des Seelzer Rbf unter Druck. Selbst der Verzicht auf eine dritte Schicht am Ostberg mit einer Personaleinsparung im Rangier- und Zugabfertigungsdienst kann die Entwicklung nicht positiv beeinflussen. Dies wird Ende 1993 als existenzbedrohend gegenüber den Mitarbeitern dargestellt – um die Wirtschaftlichkeit wieder herzustellen, steht man vor einer weiteren Personaleinsparung von 16 Mitarbeitern oder einer Leistungszuweisung von rund 560 Wagen / Arbeitstag (woher nehmen?). Erst im März 1994 kann dem Trend durch neue Aufgaben und Leistungen entgegengewirkt werden, nachdem der Februar 1994 als schlechtester Monat mit 15,2 Rangiererminuten pro Wagen in die Geschichte eingeht.

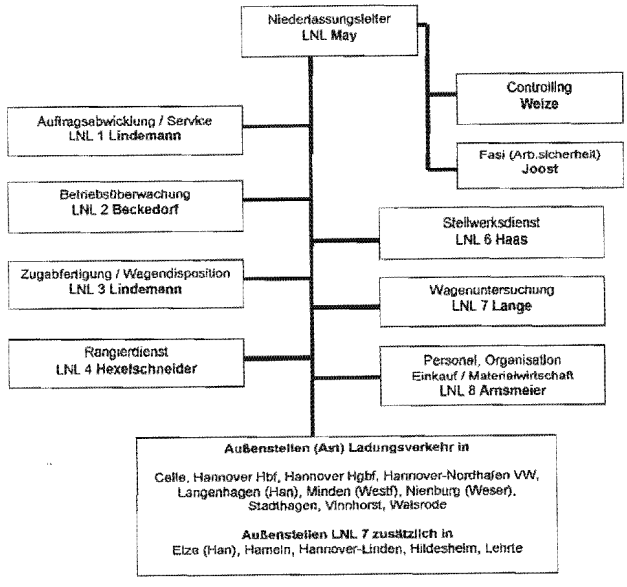
**Das neue Logo :** DR + DB = DB

*Am 24.12.1993 erscheint bei allen Seelzer Dienststellen eine Organisationsverfügung der Bundesbahndirektion Hannover , die den Übergang von der Deutschen Bundesbahn zur Deutschen Bahn AG regelt. Die Änderungen bei der Zuscheidung des Personals und der Sachanlagen waren bereits regional seit Spätsommer 1993 abgestimmt und vorgeplant.*

1994 Zum 1. Januar erfolgt die Privatisierung der Deutschen Bundesbahn und die Umwandlung zur Deutschen Bahn AG. Aufgrund des politisch-mehrheitlich eingeführten und nun umgesetzten Eisenbahn-Neuordnungsgesetzes erfolgt eine Divisionalisierung der DB. In den Jahren zuvor hatten Politiker und Medien sich mehrfach ausführlich mit dem „Haushaltsrisiko Bundesbahn" beschäftigt. So war eine politische Mehrheit bzw. eine Meinung bei vielen Bundesbürgern entstanden, dass nur mit einer Privatisierung das Finanzproblem Bahn endgültig gelöst werden kann. Selbst das Ansehen der Bahn-Mitarbeiter und speziell seiner mitunter pauschal von Medien als unflexibel dargestellten Beamten war bereits in Mitleidenschaft gezogen. Hintergrund der beabsichtigten Bahnreform ist jedoch eine EU-Forderung nach einem diskriminierungsfreien Zugang zur Eisenbahninfrastruktur für alle Eisenbahnverkehrsunternehmen („freier Wettbewerb"), der durch ein konkurrenzlos agierendes Staatsunternehmen alter Art rechtlich und wirtschaftlich nicht erbracht werden kann. Für die (bisherige) Dienststelle „Seelze Rbf" bringt es eine Aufteilung der Zugehörigkeit zwischen den neuen Unternehmensbereichen „Netz" als Eigentümer und „Ladungsverkehr" als Betreiber der Rbf-Anlage. Die Führung des Rangierbahnhofs „aus einer Hand" ist damit Geschichte.

**Organigramm der Niederlassung Seelze**

(Stand 1994 mit Bahnreform)




Abweichend von der Zielrichtung der Privatisierung der Bahn kann unter Federführung des Seelzer Leiters durchgesetzt werden, dass das Stellwerkspersonal der großen Rangierbahnhöfe zunächst noch für einige Jahre unter Führung und Verantwortung des Ladungsverkehrs bleibt.

Die Unterstellungsebenen werden völlig neu geordnet. Es verschwinden die alten Dienststellenbegriffe wie z.B. Bahnhof, Güterabfertigung, Fahrkartenausgabe, Betriebswerk, Bahnmeisterei oder Signalmeisterei bei gleichzeitiger fachübergreifender Neu-Strukturierung dieser Ebene. Entsprechend der Funktion und Aufgabenstellung erfolgt eine Zuordnung früherer Dienststellenteile u.a. zu den Geschäftsbereichen Ladungsverkehr, Netz, Stückgut, Traktion und Werke.

Am 13.7.1994 wird die Talbremsensteuerung auf Stellwerk Soa umgerüstet. Die alte „voll-manuelle" Steuerung der wasserhydraulischen Antriebe durch die beiden großen Hebel des Gleisbremsers ist nun vorbei. Die neue Technik arbeitet halbautomatisch mit einer Ölhydraulik und unter Mitwirkung von Radarantennen. Für die Eingriffe des Gleisbremsers in die automatischen Bremsvorgänge genügen nun kleine Drehschalter.

Für das Wirtschaftszentrum Hannover zeichnet es sich ab, dass es langfristig ausreicht, im Schienengüterverkehr nur noch einen Standort für die Belange des Wagenladungsverkehrs vorzuhalten. Mit Beginn des Jahresfahrplans am 29.5.1994 werden deshalb die Aufgaben neu geordnet. Auf Seelze Rbf kommen neue Aufgaben hinzu, die helfen, das Arbeitsaufkommen positiv zu verändern (z.B. Verlagerung des gesamten ICG-Verkehrs im Empfang und teilweise auch im Versand von Hannover-Linden nach Seelze; Auflösung der Knotenpunktbereiche Hannover Hgbf, Hameln und Minden; Anbindung des Bereichs Paderborn an Seelze). Diese Maßnahmen sind auch durch die Planungen zum S-Bahnbetrieb Hannover und der Erneuerung der Stellwerkstechnik im Raum Hannover begründet und zielen auf eine Produktivitätsverbesserung im Schienengüterverkehr.

1995 Für dieses Jahr liegen die Zahlen „Kosten pro Wagen" (siehe auch 1982) wieder vor: Seelze Rbf hat sich mit 38,59 DM verteuert, was wohl durch die technisch hochgerüsteten Anlagen bedingt ist. (zum Vergleich Bremen Rbf 32,26 DM, Maschen 46,66 DM und Braunschweig Rbf 44,00 DM.)

Im Sommer beginnen die Bauarbeiten für den hannoverschen S-Bahnbetrieb, die eine Erweiterung der Personenbahn von 2 auf 4 Streckengleise bringen und den Umbau des Haltepunktes Letter samt der Zuwegung zum östlichen Teil des Rangierbahnhofs bedeuten. Die Arbeiten dauern bis zum Jahr 1997 an und beinhalten zeitweise die Errichtung einer behelfsmäßigen Fußgängerbrücke vor dem Verwaltungsgebäude des Rbf.

1996 Das System FIV (siehe 1984) wird durch das „Produktionsverfahren Güterverkehr" (PVG) abgelöst. Dies erfordert in Seelze Rbf die Einrichtung einer speziellen EDV-Schnittstelle zum Betriebsführungsrechner.

1997 Die Niederlassungen des Geschäftsbereiches Ladungsverkehr werden zu Jahresbeginn konzentriert: die Seelzer Verwaltung ist nur noch „Außenstelle der Niederlassung", die nun ihren Sitz nach Hannover verlegt und Aufgaben dorthin konzentriert.

Der benachbarte Rangierbahnhof Braunschweig Rbf büßt den Großteil seiner Fernzugbildungen zu Gunsten von Seelze Rbf ein. Die früher an Seelze vorbeigefahrenen Braunschweiger Zugbildungen Hamm, Osnabrück, Maschen, Bremen und Löhne ergeben nun zusätzliche Arbeit in der Seelzer Zugbildungsanlage. Dazu kommt das Wagenaufkommen der nun von Seelze aus direkt angeschlossenen aufkommensstarken Bahnhöfe Peine und Beddingen.

Im September nimmt der Rangierbahnhof Seelze am „Tag des offenen Denkmals" teil und setzt diesen als „Tag der offenen Türen" um. Zur positiven Resonanz in der örtlichen Presse tragen auch die angebotenen Schienenbusfahrten auf dem Rbf-Areal bei, die in Zusammenarbeit mit dem Seelzer Schienenbusverein durchgeführt werden.

*Eine der Schienenbuspendelfahrten ist am Stellwerk Swf angekommen.*
*Aufn.: Slg. Beckedorf*

1998 Die Außenstellen Hannover-Linden und Seelze der Niederlassung Hannover werden mit Organisationssitz in Seelze zusammengelegt. Von Seelze aus wird nun der Güterverkehr der Bereiche Celle/Lehrte, Han.-Linden und -Wülfel, das Weserbergland und das Leinetal samt Hildesheim organisiert und durchgeführt.
Mit Fahrplanwechsel 12.1.1998 werden die bis dato in Hannover-Linden abgefahrenen hochwertigen ICG-Zugbildungen zu den Wirtschaftszentren München, Nürnberg, Mannheim, Stuttgart und Frankfurt nach Seelze verlegt. Sinn der Maßnahme ist, diese Züge möglichst mit den übrigen Frachtgutwagen auszulasten, um Zugkilometer einzusparen. Die Besonderheit dabei ist die hohe Geschwindigkeit der Züge (120 km/h), die unbedingt erforderlich war, um die angepeilten Ziele im „Nachtsprung" zu verbinden. Da ein Großteil der im normalen Frachtguttransport verwendeten Güterwagen bremstechnisch nur für eine Geschwindigkeit von 90 km/h zugelassen sind, war im Vorfeld eine bis dahin beispiellose Aktion erforderlich, um bundesweit Güterwagen herauszufiltern und zu markieren, die trotz der bremstechnisch bedingten Einschränkung zumindest eine Lauffähigkeit von 120 km/h besitzen. Die Einschränkung hinsichtlich des Bremsverhaltens konnte umgangen werden, da die Geschwindigkeiten über 90 km/h nur auf den Neubaustrecken südlich von Hannover mit einem speziellen Signalsystem gefahren werden, welches bei voller Sicherheit die Züge rechtzeitig zum Stillstand bringt. Die hierfür geeigneten Güterwagen

wurden im Lastgrenzraster (Anschrift am Wagen) mit zwei Sternen gekennzeichnet.

| | A | B | C |
|---|---|---|---|
| S | 41.5 | 49.0 | 57.5 |
| 120 | 00.0 | | |

★★

**120 Km/h**
**ZpG**
**beladen nur auf LZB-Strecken 120 Km/h**

*Lastgrenzraster eines Güterwagens*

1999 Die wenig werbewirksame Bezeichnung „Aussenstelle der Niederlassung Hannover" wird zu Jahresbeginn im Rahmen einer weiteren Organisationsänderung aufgegeben. Die Seelzer Rangierdienstführung firmiert nun unter „CargoBahnhof Seelze" und wird nach Auflösung der Niederlassung Hannover neu der Niederlassung Bremen unterstellt.

2001 Durch die ständige Weiterentwicklung des Systems PVG kommt es zur Ablösung des Betriebsführungsrechners Seelze. Die gesamte Zugbildungsanlage wird mit einer einheitlichen, modernen EDV-Anlage aus- bzw. umgerüstet. Hiermit werden nun selbst die (ansonsten mit der althergebrachter Rangiertechnik arbeitenden) Hemmschuhleger am Ostberg mit der Nutzung der EDV konfrontiert.

Am 27. April beschäftigt ein spektakulärer Unfall die Seelzer Bevölkerung: Beim Ablauf eines Güterzuges entgleisen zwei mit Propangas beladene Kesselwagen in der Ablaufzone des Ostberges. Einer der beiden Wagen stürzt hierbei um und muss vor einer Bergung zunächst umgefüllt werden. Wegen der akuten Explosionsgefahr müssen in einem Radius von 200 Metern rund um die Unfallstelle 500 Anwohner ihre Wohnungen räumen. Der Zugverkehr zwischen Wunstorf und Hannover kommt zeitweise zum Erliegen, weil die Hauptgleise im Bereich der Unfallstelle stundenlang gesperrt werden müssen.

Unglück legt den Zugverkehr lahm
Waggons mit Propangas entgleisen im Seelzer Rangierbahnhof / Hunderte Anwohner evakuiert

Im Sommer erfolgt die Ausschreibung und die Vergabe bezüglich der Modernisierung des Ost-West-Systems.

2002 Zum Jahresbeginn erfolgt die Entwurfsplanung für die Modernisierung des West-Ost-Systems – Ausschreibung und Vergabe erfolgen hier bis zum Jahresende. Im Ost-West-System wird die Ausführungsplanung und die Werkfertigung der Bremsen und Förderanlagen aufgenommen.

Eine Projektgruppe der Niederlassung Bremen gewinnt den bundesweit erstmalig ausgeschriebenen Bahn-Award in der Kategorie „Wirtschaftlichkeit". Die begehrte Trophäe wird bei einer Festveranstaltung in Köln aus der Hand des Bahnchefs Mehdorn in Empfang genommen. Die in der Projektgruppe beteiligten Herren Suckert und Petrich von der Güterzug-Fahrlagenplanung sowie die Bahnhofs-Chefs Becker (Bremen Rbf) und May (Seelze Rbf) hatten ein Konzept erarbeitet und eingereicht, das es ermöglichte Zugbildungsaufgaben des Bremer Rangierbahnhofs unter Wahrung der Beförderungsqualität zu verlagern und auf große Teile der dortigen Anlagen zu verzichten. Die Umsetzung erfolgt im ersten Schritt bereits zum Jahresfahrplan 2002 und bringt für Seelze Rbf eine Steigerung des Wagendurchsatzes von rund 700 Wagen pro Tag.

Im April gibt es weiteren Grund zur Freude, nachdem die CargoBahnhöfe Braunschweig, Osnabrück, Bremen und Seelze einen Siegerscheck über gesamt 40.000 € in Empfang nehmen. Im Rahmen eines Wettbewerbs „Endspurt

Qualität" hatten sie es geschafft die Pünktlichkeit der abfahrenden Güterzüge überdurchschnittlich zu verbessern. In Seelze wird das Geld mit einem großen Bahnhofsfest auf dem Gelände des RSV „bahn-intern, aber im Kreis der Eisenbahnerfamilie" verfeiert. Über 1000 Teilnehmer feiern bei strahlendem Sonnenschein und sehen sich als Höhepunkt der Veranstaltung ein Fußballturnier von diversen Eisenbahn-Betriebsmannschaften an. Mit dabei bei dieser rundum gelungenen Aktion sind Gäste der Stadt Seelze, der Osthannoverschen Eisenbahn und des CargoBf Braunschweig, womit im Vorgriff auf die Ereignisse des Jahres 2003 hierbei erste gute Kontakte geknüpft werden konnten.

2003 Bernd Regenhardt ist ab Januar 2003 der neue Leiter des CargoBfs. Er „residiert" jedoch nur noch kurze Zeit vor Ort in Seelze, denn am 13. August werden die bestehenden Verwaltungen der Cargobahnhöfe Seelze und Braunschweig zu einem Cargo-Zentrum (CZ) mit Sitz in Hannover vereinigt. Damit entfällt gleichzeitig die Unterstellung an die Niederlassung Bremen. Vor Ort verbleiben in Seelze der Materialdienst und einige betriebliche Führungskräfte für die Personalführung und –überwachung.

*Neue Bremsstaffeln und Beidrückeinrichtungen am Seelzer Ostberg, Sommer 2004*
*Aufn.: Nimtz*

2004 Der Ostberg wird grundlegend modernisiert und mit neuester Ablaufautomatik ausgerüstet. Der Abschluss der Bauarbeiten erfolgt mit einer Vollsperrung über die Osterfeiertage hinweg, da auch Anpassungen der Gleisinfrastruktur erforderlich sind und der Brechpunkt des Ablaufberges angehoben wird. Mit Abschluss der Maßnahme wird die Tätigkeit aller Hemmschuhleger in den Richtungsgleisen durch neue Brems- und Beidrückanlagen ersetzt. Die Ablauftechnik wird vom umgerüsteten Stellwerk „Soa" aus per Datenbildschirm und Mouse-Click gesteuert. Zeitgleich mit der neuzeitlichen Umrüstung des Stellwerks wird im April dessen Dachkanzel abgebrochen, die einst die Betriebsüberwachung des Ost-West-Systems beherbergte.

*Die offizielle Einweihung des modernisierten Ostberges fand nach Abschluss einer Erprobungs- und Testphase am 2. November 2004 statt.* *Aufn.: P.Große*

Ende des Jahres 2004 erscheinen als Abdrückloks die funkferngesteuerten Loks der Baureihe 296, deren Inbetriebnahme sich nach Einsprüchen des Eisenbahn-Bundesamtes und mehrerer ergänzender Versuchsreihen sich noch bis zum Januar 2006 hinzieht.

*Die neue Railion-Lokbaureihe 296 Im Mai 2005 in der Lokabstellgruppe.*

*Aufn.: Miska*

Im Dezember werden weitere Rangieraufgaben von Bremen zum Seelzer Rbf verlagert, wodurch die neu-installierte Technik in Seelze noch besser ausgenutzt werden kann und man auf die Rangieranlagen in Bremen Rbf nun vollständig verzichten kann.

2005 Die Nahbedienung des Raumes Walsrode erfolgt neu von Seelze aus per Lokrangierführer. Zuvor wurde dieser Bereich über den Bahnhof Celle von der Osthannoverschen Eisenbahn bedient.

2006 Die moderne Technik des Ostberges kommt nun auch am Westberg zum Einsatz und ersetzt dort die abgängige Technik aus den 60er Jahren („Kybernetische Insel").
Gefordert war im Betriebsprogramm eine Wiederherstellung der Leistungsfähigkeit der Ablaufanlage am Westberg mit 3600 Wagen/Tag. Hierzu wird ein Großteil des Oberbaus während der Modernisierungsphase des Rangiersystems ausgetauscht und die Gleisbremsen und Förderanlagen an allen 34 Richtungsgleisen erneuert. In der veranschlagten Investitionssumme von rund 40 Mio. € enthalten ist auch der Ersatz des Prozessrechners gegen eine leistungsfähigere Variante.

*Aufn.: Leine-Zeitung*

Am 10. Juli 2006 wird offiziell das modernisierte West-Ost-System in Betrieb genommen. Unterhalb des Westberges freuen sich gemeinsam (v.l.): Seelzes Bürgermeister Niebuhr sowie die Herren Fricke, Meyer, Junker, Belter und Keinert von der DB AG.

*Schönheit der Technik? Optisch beeindruckend ist die neu-installierte Technik unterhalb des Westberges allemal. Aufn.: Nimtz*

Zum Fahrplanwechsel im Dezember erfolgt die Umsetzung des Projektes 200X. Die Auswirkungen führen zu einer Verstärkung der überregionalen Güterzugverbindungen durch eine erhöhte Anzahl. Parallel dazu werden die nächtlichen Arbeitsspitzen des Rbf durch gleichmäßig über den Tagesverlauf verteilte Abfuhren etwas entschärft. Während der Planungsphase geht man von einer Steigerung des Seelzer Wagenaufkommens von bis zu 500 Wagen/Tag aus.
Die Projekt-Einführung ergibt über das gesamte Folgejahr hinweg eine merkbar erhöhte Wagenleistung mit einem Spitzenwert von 3876 Wagen im Tagesausgang.

2007 Nach vier Jahren CargoZentrum Hannover wird an dessen Betriebsschwerpunkt Seelze Rbf ein weiteres Bahnhofsfest arrangiert. Im Vergleich zum Jahr 2002 wird diesmal jedoch ein größerer Rahmen gewählt, um die fachübergreifenden Kontakte in geselliger Runde weiter zu vertiefen. Für viele Mitarbeiter, die ihre Arbeitsplätze außerhalb von Seelze haben, werden Bustransferleistungen angeboten und auch genutzt. Eine gut gelaunte „Eisenbahnerfamilie" aller Fachrichtungen trifft sich auf dem Seelzer RSV-Gelände zu einem bunten Programm, dessen Höhepunkte wieder ein Fußballturnier und eine attraktive Tombola-Veranstaltung sind.

2008 Die bisher getrennt untergebrachten Arbeitsplätze „Dispo Zba Seelze“ (= frühere Betriebsüberwachung) und „Lokeinsatzdisponent“ (= frühere Lokleitung) werden zu einer gemeinsamen Dispostelle zusammengelegt. Der erforderliche Informationsaustausch beider Stellen wird dadurch erheblich vereinfacht und verbessert.

Die Zugbildung nach Osnabrück wird gestärkt, weil über diesen Zielbahnhof nun alle Transporte mit Export-Pkw gebündelt werden („ATG-Drehscheibe“), um von dort aus rechtzeitig und vorsortiert für die Schiffsverladungen nach Emden und Bremerhaven befördert zu werden.

*Vernünftige Arbeitsteilung: Die zum Fernreiseverkehr der DB AG gehörende Lok 120 146 verlässt mit einem Güterzug am 16.10.2007 die westliche Ausfahrgruppe des Seelzer Rbf.*

*Aufn.: Nimtz*

KREKLAU & HAGEDORN
GmbH & Co Kg

Fachgroßhandel:
Schleifmittel, Maschinen
Werkzeuge und Geräte
für die gesamte Steinindustrie

Werksvertretung für
Steinbearbeitungsmaschinen

Kanalstraße 16
30926 Seelze
Tel. (05137) 4231

K & H

# Organisation und Dienststellenleitung

| | | Bahnhof Seelze Vbf / Rbf | | Bw / Bh Seelze | |
|---|---|---|---|---|---|
| 1909 | Preußische Staatsbahn<br>Eisenbahndirektion Hannover<br>Betriebsamt Hannover<br>Bahnhof Seelze Vbf | 1909 | Oberbahnhofsvorsteher<br>**Martin** | 1909 | Techn.Oberinspektor<br>**Lange** |
| | | 1913 | Oberbahnhofsvorsteher<br>**Schlüter** | | |
| 1920 | Deutsche Reichsbahn<br>Rbd Hannover<br>Betriebsamt Hannover<br>Bahnhof Seelze Vbf | | | | |
| 1924 | Deutsche Reichsb. Gesellsch.<br>Rbd Hannover<br>Betriebsamt Hannover<br>Bahnhof Seelze Vbf | 1923 | Amtmann<br>**Lohmeier** | 1926 | Techn.Rb.oberinspektor<br>**Hugo** |
| | | 1934 | Reichsbahnamtmann<br>**Fricke** | 1934 | Techn.Rb.amtmann<br>**Hoppe** |
| 1937 | Deutsche Reichsbahn<br>Rbd Hannover<br>Betriebsamt Hannover<br>Bahnhof Seelze Vbf | 1938 | Reichsbahnamtmann<br>**Jung** | | |
| | | 1939 | Reichsbahnamtmann<br>**Fraerichs** | | |
| | | 1940 | Reichsbahnamtmann<br>**Wirths** | | |
| 1945 | Deutsche Reichsbahn<br>Rb.-Generaldirektion der brit.Besatungszone<br>Bahnhof Seelze Vbf | 1945 | Reichsbahnamtmann<br>**Krebs** | 1945 | Techn.Rb.oberinspektor<br>**Werner** |
| | | 1946 | Reichsbahnamtmann<br>**Lehbrink** | 1947 | Techn.Bundesbahnamtm.<br>**Tetzer** |
| 1949 | Deutsche Bundesbahn<br>BD Hannover<br>Betriebsamt Hannover<br>Bahnhof Seelze Vbf | 1949 | Bundesbahnamtmann<br>**Funke** | | |
| | | 1957 | Bundesbahnoberinspektor<br>**Annecke** | 1955 | Techn.Bundesb.oberinspektor<br>**König** |
| 1964 | Deutsche Bundesbahn<br>BD Hannover<br>Betriebsamt Hannover<br>Bahnhof Seelze Rbf | 1957 | Bundesbahnoberamtmann<br>**Mensching** | 1956 | Techn. Bundesbahnoberamtsrat<br>**Eicke** |
| | | 1963 | Bundesbahnoberrat<br>**Peters** | | |
| 1980 | Deutsche Bundesbahn<br>BD Hannover<br>Regionalabteilung Hannover<br>Bahnhof Seelze Rbf | 1976 | Bundesbahnoberamtsrat<br>**Sbresny** | 1975 | Techn. Bundesbahnoberamtsrat<br>**Fiedler** |
| | | 1993 | Bundesbahndirektor<br>**May** | 1986 | Techn. Bundesbahnoberamtsrat<br>**Böversen** |
| 1994 | Deutsche Bahn AG<br>Geschäftsbereich Ladungsverkehr<br>Niederlassung Seelze | | Leiter NL Seelze<br>**May** | 1994 | Aufteilung der Dienststelle in:<br>***Zweigniederlassung Traktion***<br>*(Lokfahrdienst)*<br>***Zweigniederlassung Werke***<br>*(Lok- und Güterwagen-Werkstatt)*<br>***Niederlassung Ladungsverkehr***<br>*(Wagenmeister)* |
| 1997 | Deutsche Bahn AG<br>Geschäftsbereich Ladungsverkehr<br>Niederlassung Hannover<br>Aussenstelle Seelze | | | | |
| 1999 | DB Cargo<br>Niederlassung Bremen<br>CargoBf Seelze | 2003 | Leiter CargoBf<br>**Regenhardt** | 1998 | *Auflösung der Zweigniederlassungen und Übernahme in den Geschäftsbereich Ladungsverkehr* |
| 2003 | Railion Deutschland AG<br>Cargo-Zentrum Hannover<br>Standort Seelze | 2003 | Leiter CZ Hannover<br>**Fulst** | | |
| 2008 | DB Mobility Logistics AG<br>DB Schenker Rail / CZ Hannover<br>Standort Seelze | 2008 | Leiter CZ Hannover<br>**Pohlmann** | | |

Anm.: Bei der angeführten Ämter-Ebene waren bis 1993 für den Bahnhof Seelze Rbf das Betriebsamt (spätere Regionalabteilung) und das Verkehrsamt (spätere Generalvertretung) zuständig. Für das Bw Seelze lag die Zuständigkeit beim Maschinenamt Hannover.

# Die Entwicklung der Güterströme rund um Seelze

*Die Güterumgehungsbahn Wunstorf – Seelze – Lehrte gehört zu den am stärksten frequentierten Güterstrecken der DB AG. Die Aufnahme zeigt die Lok 185 232 vor einem „bunten" Frachtenzug am 19.07.2007 östlich von Seelze.*
*Aufn.: W.Nimtz*

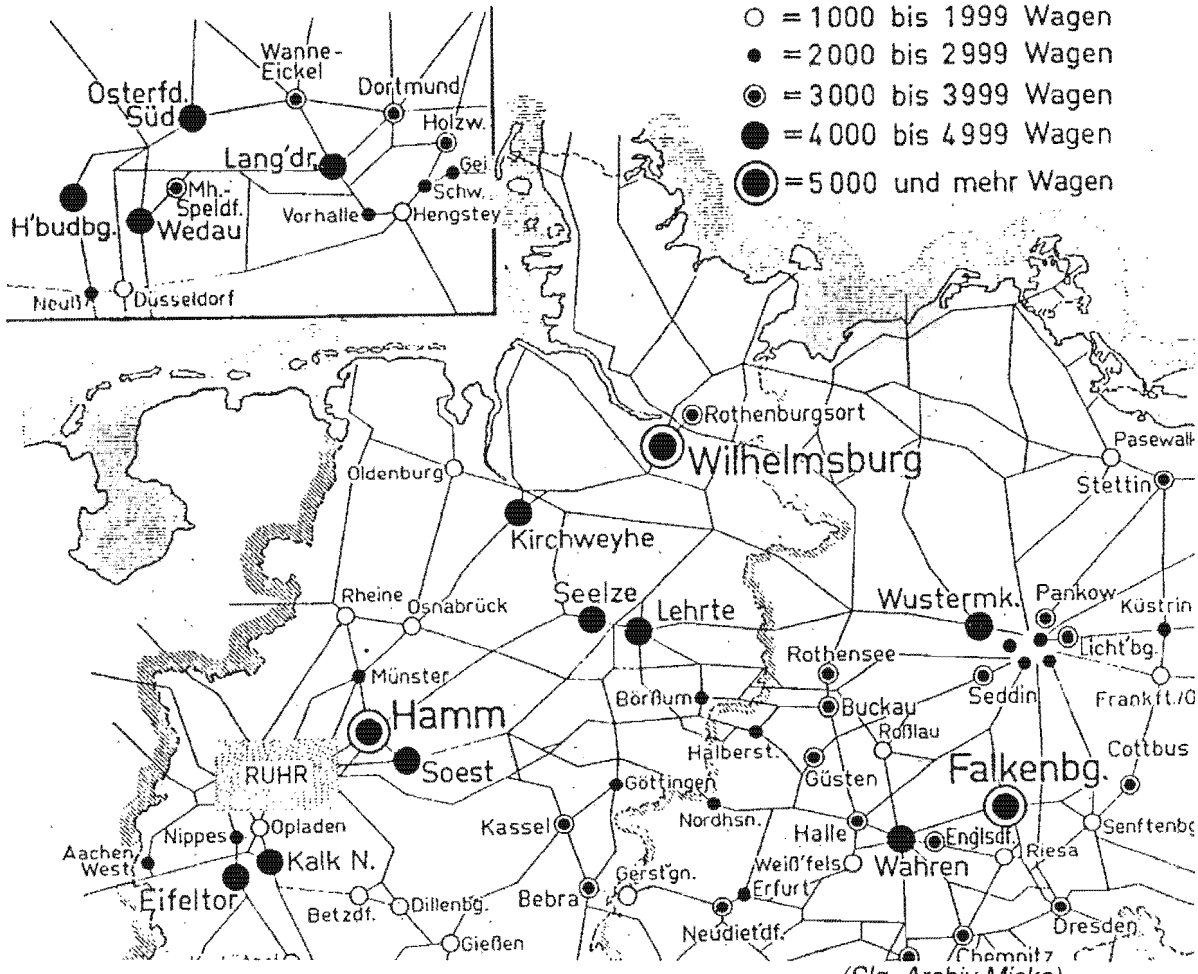
Zum Eisenbahngüterverkehr gehört es seit jeher, Wagen auf Rangieranlagen zu sammeln, sie zu Zugeinheiten zusammenzuführen („zu bündeln") und zielgerichtet über eine bestimmte Distanz hinweg zu befördern. Wenn dies richtig geplant und umgesetzt wird, erhält man als Vorteil gut ausgelastete (schwere oder lange) Güterzüge, die mit wenig Lok- und Personaleinsatz wirtschaftlich verkehren.
Entgegen dem Konkurrenten LKW benötigt der Schienengüterverkehr nicht für jeden Transport einen eigenen Fahrer, hat dafür aber den rangierdienstlichen Aufwand und den Zeitverlust in den Rangier- bzw. Behandlungsanlagen.
Vergleichbar mit der Postleitzahl eines Briefes werden die Güterwagentransporte mittels einer Richtzahl durch das Netz geleitet. Diese Leitungswege sind festgelegt (damit sich alle Mitarbeiter der Zugbildungsanlagen danach richten) und veröffentlicht (damit der Kunde im Empfang planen kann); sie können jedoch planerisch den jeweiligen Erfordernissen und Geschehnissen am Transportmarkt angepasst werden. Kann man Leitungswege von einer Rangieranlage wirtschaftlich begründet und ohne Nachteile für einen Kunden wegnehmen, dann verliert diese Anlage ihre Arbeit und damit auch ihre Arbeitsplätze im Rangierdienst. Hiervon waren in der Nachkriegszeit sehr viele DB-Mitarbeiter betroffen, die wiederholt zu neuen Arbeitsplätzen im Rangierdienst wechseln mussten. Einige der einst betriebsamen Zugbildungsanlagen präsentieren sich heute als stillgelegtes und nicht benötigtes Brachland oder wurden wie z.B. Hannover Hgbf mit neuen Anlagen für andere Nutzungen überbaut.

Als der Rangierbahnhof Seelze in Betrieb genommen wurde, gab es auf Grund der vorhandenen hohen Gütertransportmenge bereits erste Ferngüterzüge. Sie lohnen sich (damals wie heute) immer in den Relationen, in denen ein hohes Wagenaufkommen besteht, so dass mehrmals am Tag ein ausgelasteter Ferngüterzug zielgerichtet abfahren kann. Anderenfalls würde ein Transport zu lange auf einer Zugbildungsanlage auf die nächste Zugbildung warten, unnötige Zeit verlieren und die Gleiskapazität blockieren.

Es ist auch nicht im Interesse der Wagenwirtschaft, wenn der Güterwagen übermäßig lange als Unterwegs-Lagerraum dient, denn jeder Güterwagen muss Frachteinnahmen bringen – je schneller er am Ziel ist, desto öfter kann er wieder beladen werden und desto besser ist die Wirtschaftlichkeit für die Eisenbahn.

Nach den betrieblichen Planungsunterlagen des Jahres 1907 konnten über die beabsichtigten Richtungsgleise Wagen in die Relationen Bremen, Hamm, Stationen der Deisterbahn, Stationen bis Bremen und Leerwagen im Ost-West-System sortiert werden. Die Richtungsgleise des Westberges sortierten nach Lehrte, Hainholz, Göttingen und Hameln, sowie ebenfalls Leerwagen und zusätzlich Ortsgut und Dienstkohle.

# Rangierbahnhöfe 1922



(Slg. Archiv Miska)

Seelze erhält relativ früh Güterzug-Fernziele zur Ruhr und zu den Häfen (Bremen und Hamburg), wobei die Hamburger Zielbahnhöfe Harburg und Wilhelmsburg zunächst noch bis ca. 1940 über Lehrte Vbf sortiert werden. Da die Gütertransportströme vor 1945 hauptsächlich der Ost-West-Richtung folgen, ist Seelze Rbf auch Ausgangspunkt des Güterstromes in Richtung Leipzig-Wahren, der sowohl über Magdeburg als auch über Hildesheim geleitet wird. Die Fernzugbildungen in Richtung Süden sind hingegen noch nicht so aufkommensstark – hier ist in Göttingen der Endpunkt erreicht. Auch die im Jahr 1939 nachgewiesenen 3 Güterzüge mit Ziel Bebra sind Durchgangsgüterzüge (Dg), die in Göttingen aufgelöst werden und neugebildet unter ihrer alten Zugnummer nach Bebra weiterfahren.

Ein Ferngüterzug in der damaligen Zeit musste nicht unbedingt schnellstmöglich dem Zielbahnhof zugeführt werden – ein Seelzer Dg mit Ziel Leipzig-Wahren konnte z.B. in Hildesheim oder Halberstadt komplett aufgelöst und neu gebildet werden bzw. festgelegte Wagengruppen absetzen oder aufnehmen. Güterzüge verkehrten damals bereits nach z.T. veröffentlichten Fahrplänen: in den Reichsgüterkursbüchern ist diese damalige Zugbildungseigenart bei der Durchführung der Ferngüterzüge erkennbar, wenn identische Zugnummern in unterschiedlichen Seelzer Ausgangsrelationen auftauchen. Der Zwang zur Beschleunigung der Ferntransporte brachte jedoch in den Folgejahren verstärkt das Prinzip „Ein Zug – ein Ziel" zur Anwendung.
Als längster Zuglauf unter einer Zugnummer erscheint im Sommerfahrplan 1939 für Seelze Rbf der Dg 7800 mit Ziel Tetschen (dem heutigen Decin der tschechischen Eisenbahnen). Da für einen zweiten Zug dieser Verbindung das Transportaufkommen nicht ausreicht, werden zurückbleibende Wagen („Restwagen") mit dem Dg 6717 nach Leipzig-Wahren vorgefahren.

Nach dem 2. Weltkrieges befinden sich im Bereich der späteren Bundesbahndirektion Hannover die großen und leistungsfähigen Zugbildungsanlagen – wie auf einer Perlenkette aufgereiht - in der alten Ost-West-Richtung : Braunschweig Vbf, Lehrte Vbf, Seelze Vbf, Löhne und Osnabrück Rbf. Darüber hinaus gibt es noch die größeren Anlagen in Bremen Rbf (für den alliierten Nachschubverkehr zunächst genutzt) und Göttingen (ebenfalls Übergabepunkt alliierter Transporte unmittelbar vor der amerikanischen Zonengrenze gelegen).
Bis zum 30.8.1945 ist der einst dominierende Ost-West-Zugverkehr in Richtung Oebisfelde wegen Strecken- bzw. Kriegsschäden komplett unterbrochen. Die zweite Ost-West-Güterrollbahn mit Einbindung des Seelzer Rbf (Leipzig Wahren – Halle – Hildesheim – Bremen/Holland) ist nach den Zerstörungen in Halberstadt und Hildesheim ebenfalls zunächst betrieblich nicht nutzbar. Erschwerend kommt noch hinzu, dass die innerdeutschen Zonengrenzen bereits wirksam sind und das Anlaufen des Schienengüterverkehrs mit der Sowjetzone mühsam verhandelt werden muss. Es sind auch nur Transporte der Alliierten, die ab 7.10.1945 über Oebisfelde gefahren werden können, denn der allgemeine, zivile Güterverkehr mit der Sowjetzone wird erst am 1. Juni 1946 aufgenommen.

Speziell für Seelze und Lehrte bedeutet der Wegfall der Ost-Westverkehre einen großen Bedeutungsverlust. (Lehrte besaß bis Kriegsende u.a. Ost-Zugbildungen nach Magdeburg, Stendal und Wustermark/Berlin; verteilte aus Richtung Osten Wagenströme in Richtung Ruhr und Wilhelmsburg.) Obwohl die Rangieranlagen wegen der Kriegszerstörungen nur eine geringe Leistungsfähigkeit haben, ist hier bereits absehbar, dass die früheren Leistungen und Arbeitsaufgaben nicht mehr zu erhalten sind. Die politischen Ereignisse der frühen Nachkriegszeit verhindern ebenfalls die Rückkehr zu den alten Vorkriegsverhältnissen im Schienengüterverkehr.

Erschwerend kommt für Seelze und Lehrte hinzu, dass östlich der neue Braunschweiger („Hochleistungs"-)Verschiebebahnhof im Krieg in Betrieb genommen wurde, die dortigen Luftangriffe betriebsfähig überstanden hat und nun als Sammel- und Verteilpunkt des Übergangsverkehrs zur Sowjetzone dient, da der eigentliche Übergangsbahnhof Helmstedt hierfür nicht geeignet ist.

Mit der Berlin-Blockade ab 24.Juni 1948 wird zunächst der gesamte Verkehr mit der Sowjetzone unterbrochen. Ohne Berlingüter können einzelne Güterzüge wieder ab Anfang September in Oebisfelde und Helmstedt übergeben werden. Nach Ende der Berlin-Blockade am 12. Mai 1949 können über Oebisfelde wieder (die im Jahr 1947 vereinbarten) 16 Güterzugpaare durchgeführt werden. Da sie in Seelzer und Lehrter Fahrplanunterlagen nicht vermerkt sind, dürfte deren Endbahnhof Braunschweig Vbf gewesen sein.
Auch beim zweiten Transportweg über Halle und Halberstadt sieht es für Seelzer Verhältnisse nicht gut aus: Der hier vorgegebene Übergang zur Sowjetzone in Vienenburg sollte zwar ab dem 10.11.1947 geöffnet werden, kommt jedoch vor der Berlin-Blockade nicht mehr in Betrieb und wird deswegen nochmals im Helmstedter Abkommen vom 11.5.1949 gefordert und beidseitig abgestimmt. Es bleibt letztlich bei der Unterbrechung dieser früheren Güterrollbahn.

Für den Winterfahrplan 1947 / 1948 liegt erstmals nach Kriegsende ein Güterkursbuch vor – ein sicheres Anzeichen, dass die größten Zerstörungen an den Güteranlagen beseitigt sind und der geringe Güterverkehr wieder fahrplanmäßig geplant und abgewickelt werden konnte. Bei den Seelzer Güterfernverbindungen (siehe besondere Tabelle am Schluss) fällt weiterhin die südliche Begrenzung in Göttingen und die Zugbildung Vienenburg (!) mit zwei Güterzügen auf. Vielleicht ist dies bereits im Zusammenhang mit dem oben erwähnten 10.11.1947 zu sehen – als Ferngüterzugbildung in Richtung Osten nehmen diese beiden Züge hauptsächlich Wagen für den nahen Hildesheimer Bereich mit. Im Güterkursbuch

des Jahres 1950 wird Vienenburg dann nicht mehr erwähnt.
Mit der Währungsreform startet das bundesdeutsche Wirtschaftwunder und damit verbunden ist die Steigerung der Schienengütertonnage. Im Sommerfahrplan 1950 erhält Seelze Ferngüterzugbildungen über Göttingen hinaus nach Mannheim und Bebra. Über Bebra werden Wagenübergänge in Richtung Frankfurt Hgbf, Fulda, Nürnberg und Würzburg hergestellt; über Göttingen nur noch solche in Richtung Kassel. Der Berlinverkehr wird weiterhin über Braunschweig zentralisiert und der Güterverkehr mit der Sowjetzone bleibt in dieser Fahrplanunterlage unerwähnt. Lehrte Vbf ist bereits in der Bedeutung klar abgestuft und verarbeitet hauptsächlich das Aufkommen der Stückgutumladehalle und die Anbindung der Peiner Stahlwerkstransporte.
Löhne besitzt u.a. Zugbildungen nach Hildesheim und Hameln, die noch ihre Wurzeln in der alten Vorkriegsrelation Halle – Vienenburg – Löhne – Holland haben, aber mangels Transportaufkommens bis Ende der 50er Jahre eingestellt werden.

Bis zum Sommerfahrplan 1962 werden die Südverbindungen ab Seelze Rbf weiter ausgebaut: Frankfurt Hgbf, Kassel und Nürnberg sind nun derart aufkommensstark, dass sich eigene Fernverbindungen lohnen. Gestützt werden diese Güteraufkommen auch aus Richtung Braunschweig Vbf, dessen Transporte Richtung Süden zum Großteil zum Übergang auf Seelze gefahren werden. Durchgangsgüterzüge (Dg) aus Braunschweig enden in aller Regel auf dem Westberg, da die über den Ostberg laufenden Zugbildungen wie Bremen, Hamm, Osnabrück und Löhne von Braunschweig selbst bedient werden. Bemerkenswert ist nunmehr die Angabe der Güterzugverbindungen über Oebisfelde.
Der Lehrter Vbf ist über Seelze und Braunschweig an die Güterströme angebunden, bedient selbst aber nur noch Nah-Relationen wie Celle, Uelzen und Peine und steht nun unmittelbar vor der Schließung als Rbf.
Auch für Göttingen setzt ein Wandel ein, nachdem der Bahnhof nicht mehr die Aufgaben als Grenzbahnhof vor der amerikanischen Zone wahrzunehmen hat. Bis 1962 sind die dortigen Zugbildungen Hamburg-Wilhelmsburg und Bremen zu Gunsten von Seelze entfallen und die Zugbildungen Bebra und Kassel haben ihren Seelzer Transportanteil verloren.

Mitte der 60er Jahre wird die höchste Leistungszahl bei den beförderten Wagen auf den Zugbildungsanlagen erreicht. Es folgt dann auf Grund der sinkenden Wagenleistungen eine verstärkte Konzentrations- und Rationalisierungsphase, die größere Zugbildungsanlagen stärkt und kleinere Rangieranlagen überflüssig macht bzw. zu deren Stilllegung führt. Die Auslastung der größeren Zugbildungsanlagen erhält Vorrang, da nur hierdurch die Ferngüterzugverbindungen beibehalten werden können.

Spätestens mit den Beschlüssen zur Elektrifizierung im norddeutschen Raum fallen die Würfel eindeutig für die Konzentration der Güterverkehrsströme und Rangierarbeiten zum Rangierstandort Seelze.

*44 073 fährt mit einem Dg um 1960 in die Einfahrgruppe Ost ein. Rechts im Ansatz noch erkennbar der Wasserturm des Bw Seelze.*
*Aufn.: E.Brummundt*

Konnte Göttingen z.B. noch im Winterfahrplan 1958 komplett die Northeimer Zugbildungsaufgaben übernehmen, so verliert Göttingen selbst seinen Status als Rangierbahnhof im Jahr 1983 an Seelze. Andere Bahnhöfe mit einst umfangreichen Rangiergleisanlagen verlieren ihr Transportaufkommen aus dem Umfeld, da die dortigen Bedienungen wegen der langen Entfernungen zu umständlich, kostenintensiv und zeitaufwändig sind (Beispiele Isenbüttel-Gifhorn, Celle, Holzminden oder Uelzen).
Bereits um 1975 führt die DB im Güterverkehr das Knotenpunktsystem ein und vereinheitlicht und strafft damit die Bedienungsabläufe im Nahbereich zwischen Rangierbahnhof und Kundenbedienung. Ein Rangierbahnhof wie Seelze korrespondiert mittels Nahgüterzugverbindungen (Ng) mit zugeordneten Knotenpunktbahnhöfen (z.B. Stadthagen, Walsrode oder Wunstorf), die wiederum mit ihrem Rangierpersonal und Übergabezügen (Üg) die Flächen- bzw. Kundenbedienung auf

sogenannten Satelliten übernehmen. Die Rangierbahnhöfe werden untereinander mit direkten Dg-Zügen verbunden, sofern dies vom Aufkommen her vertretbar ist. Wer damals als Rangierbahnhof gelten wollte, musste Fern-Fern-Umstellungen dieser überregionalen Transporte vorweisen – im Fall Seelze z.B. die Dg-Frachten aus Richtung Oebisfelde in Richtung Süddeutschland. Vom Grundsatz her besteht dieses Bedienverfahren noch, doch es sind stetige Anpassungen an die Änderungen des Transportaufkommens erforderlich. Einige Knotenpunktbahnhöfe wurden zwischenzeitlich zu Satelliten „degradiert", und einige Satelliten haben ihren Güterverkehr komplett eingestellt.
In der Hoch-Zeit des Knotenpunktsystems kommen in Seelze Rbf noch die Zugbildungen Basel, München-Ost und Kornwestheim hinzu.

Von den im Jahr 1945 aufgeführten 5 großen Rangieranlagen scheidet nach Lehrte (1960/1964) als nächster der Bahnhof Löhne (1983) aus. Der Braunschweiger Rbf wird erstmals bereits in Frage gestellt – muss jedoch als Rangierbahnhof noch beibehalten werden, weil die Seelzer Anlage samt Zulaufstrecken ausgelastet ist. Speziell die Güterumgehungsbahn gilt als das betriebliche Nadelöhr.

Mit der Öffnung der innerdeutschen Grenze und der Wiedervereinigung in Deutschland kann man rund 45 Jahre nach Kriegsende wieder daran gehen, die unterbrochenen Ost-West-Güterströme neu zu knüpfen. Bahnhöfe wie Oebisfelde, Vorsfelde oder Eilsleben haben einst von den politisch vorgegebenen Rangieraufgaben an der Grenze gelebt und werden nun bedeutungslos. Seelze Rbf wird schnell zum Verknüpfungspunkt der Reichsbahntransporte mit dem Netz der Bundesbahn. Bereits im Jahr 1994 bestehen Ferngüterzugverbindungen zwischen Seelze Rbf und Seddin, Berlin-Pankow, Magdeburg-Rothensee, Dresden-Friedrichstadt, Leipzig-Wahren und Frankfurt (Oder). Zur Stützung dieser Fernverbindungen übernimmt Seelze bis 1997 die aufkommensstarken Bedienpunkte Peine und Beddingen und damit den Großteil der Braunschweiger Rangierleistungen.

Auch Braunschweig Rbf hat seine Aufgaben in Zusammenhang mit der innerdeutschen Grenze verloren (z.B. Vorrangieren der Postwagen DDR oder Verteilung der Leerwagenrückläufe aus dem Netz der Reichsbahn). Auch die früheren Aufgaben aus dem 1974 vereinbarten „Kleinen Grenzverkehr" mit der Zugbildung Eilsleben oder den allierten Militärtransporten entfallen mit der deutschen Wiedervereinigung.

Rund um Seelze Rbf gibt es noch verschiedene spezielle Rangieraufgaben, die sich jeweils über mehrere Jahre halten und mitunter von verschiedenen Bahnhöfen wahrgenommen werden. Erinnert sei an die Lehrter Aufgaben durch die dortige große Stückgutumladehalle, die Rolle des Bahnhofs Hannover Hgbf im Stückgutverkehr, die beim Bahnhof Hannover-Linden abgewickelten hochwertigen und schnellen ICG- und PIC-Verkehre oder an die KLV-Drehscheibe in Elze.
*(Die ICG-Transporte werden bis 1998 auf Seelze verlagert, auch um die Abfuhrhäufigkeit normaler Frachtguttransporte im Fernbereich zu erhalten bzw. zu stützen. Siehe hierzu die Ausführungen im Abschnitt „Seelzer Bahnhofsdaten".)*

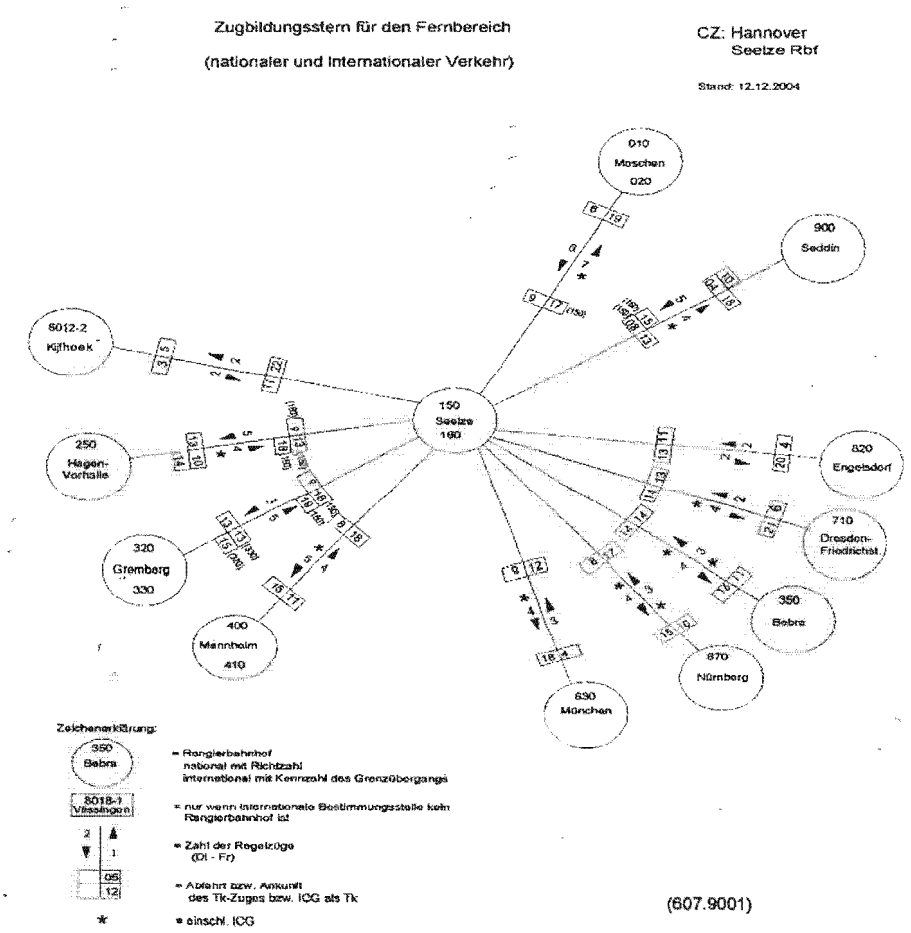
Da es keine heiligen Kühe gibt, wenn es im Schienengütertransport um sinnvolle Wirtschaftlichkeit in Verbindung mit Kundennutzen geht, werden nach den Braunschweiger Rbf-Aufgaben (1997) im Jahr 2002 auch die Aufgaben des Bremer Rbf zum Großteil auf Seelze verlagert.
Von dieser Produktionsumstellung sind sehr viele Mitarbeiter im Bremer Raum betroffen, die qualifikationsgerecht auf anderen Arbeitsplätzen untergebracht werden müssen.

Der gebündelte Transport wird in der Neuzeit zunehmend als Systemstärke der Schiene dargestellt. Ein neues Produktionssystem 200X nutzt diese Transportart ab Dezember 2006 noch konsequenter, indem es ein Zugsystem schafft, das die großen Zugbildungsanlagen in taktartiger Frequenz (also häufiger) rund um die Uhr verbindet. Damit steigt die Auslastung der Züge und die Transportdauer kann beschleunigt werden.

Der Seelzer Rbf wird von Anfang an in dieses Produktionssystem eingebunden, da die Umsetzung des Systems von leistungsfähigen, günstig im Netz liegenden Zugbildungsanlagen abhängt. Die Einführung des Systems 200X bedeutet auch die Abkehr vom früheren Rangier-Stoßgeschäft während der Nachtstunden zu einer verstetigten Produktionsweise und einer gleichmäßigeren Auslastung des Seelzer Rangierbahnhofs.

Diese Ausführungen berücksichtigen nur den „Einzelwagenladungsverkehr", für den Anlagen wie Seelze Rbf betrieben werden. Im Wechselspiel mit der Anpassung der Güterströme haben sich jedoch auch auf der Kundenseite starke Veränderungen ergeben: der Transport eines einzelnen Wagens geht von der Anzahl her zurück, da das größere Gutaufkommen einzelner Kunden zu Wagengruppen oder sogar Sonder- bzw. Ganzzügen führt. Der einzelne Wagen ist heute größer, länger und schwerer – transportiert also mehr, was über die Transportpreise auch berücksichtigt wird. Das frühere Umladegeschäft an einer Ladestraße ist heute nicht mehr vorhanden – Mähdrescher werden z.B. als letzte landwirtschaftliche Maschinen noch per Bahn zum Besteller oder Zwischenhändler geliefert, sofern am Bestimmungsort eine Entlademöglichkeit noch besteht. Es käme heute auch keiner auf die Idee, die per Lieferwagen zusammengeholte Altkleidersammlung mit entsprechendem Personalaufwand in einen gedeckten Güterwagen umzuladen, per besonderem Fließband eine Wagenladung Dünger umzuschlagen, Kleinvieh zu verladen und zu versorgen oder die Kohlenladung direkt auf der Ladestraße in mitgebrachte Säcke abzuwiegen. Kam das Bier noch in den 70er Jahren per Mittelcontainer auf Tragwagen zu regionalen Abfüllern, so wird es heute zentral abgefüllt direkt per LKW an die Verbrauchermärkte angeliefert. Das spart Arbeit und Kosten. Vieles, was einst Normalität war, wird 20 Jahre später als wirtschaftlich nicht vertretbar und unbezahlbar dargestellt und zunehmend auch so verstanden und akzeptiert.

Unberücksichtigt blieb im Text die Entwicklung und Durchführung der „Just-in-time-Verkehre" ab Mitte der 80er Jahre. Hier verknüpfen sich Logistik und Transport, und die Eisenbahn muss gegenüber dem Kunden unbedingt sicherstellen, dass derartige Transporte auch zur festgelegten Zeit beim Empfangskunden (am Fließband) stehen. Über die präzise geplante und eingehaltene Transportdurchführung können Kunden Zwischenlagerungen und Mehrarbeiten verhindern und ihrerseits Produktionskosten sparen. Die Durchführung dieser Transporte erfordert auf großen Rangieranlagen wie Seelze Rbf eine qualitativ hochwertige Arbeitsabwicklung, denn Verspätungen führen unweigerlich zu Kundenproblemen und zum Verlust der Transporte. Die Vorteile der „Just-in-time-Verkehre" wurden zunächst hauptsächlich von der Automobilindustrie genutzt.




**Zugbildungsstern Seelze Rbf 2004**

# Seelze Rbf; Entwicklung der überregionalen Güterzugverbindungen

**(Auswertungen v. Güterkursbüchern - Frachtenzüge betreffend)**
**>Die Anzahl der Ausgangszüge Dienstag-Freitag ist in Klammer gesetzt< (sofern Angaben vorhanden)**

| Seelze Rbf | Richtung Norden | Richtung Westen | Richtung Süden | Richtung Osten | Bemerk. |
|---|---|---|---|---|---|
| Sommerfahrplan 1939 | Bremen Vbf (6)<br>Bremen-Zoll (2) | Löhne (2)<br>Hamm (4)<br>Osnabrück (3)<br>Herford / Brackwede (1) | Bebra (3) (m.Grp. Gött.)<br>Göttingen (2) | Halle(S) / Leipzig W. (3)<br>Stendal (4)<br>Wustermark (4)<br>Braunschweig / Magdeburg<br>Tetschen (> Prag) (3) | 7) |
| Winterfahrplan 1947/48 | Hamburg-Harburg (2)<br>Hamburg-Wilhelmsburg (2)<br>Bremen Rbf (6) | Hamm Vbf (6)<br>Löhne (2)<br>Osnabrück (2) | Göttingen Vbf (4) | Braunschweig Vbf (6)<br>Vienenburg (2)<br>nachrichtl.:Lehrte (6) | 1) |
| Sommerfahrplan1950 | Hamburg-Harburg (3)<br>Hamburg-Wilhelmsburg (6)<br>Bremen Rbf (7) | Hamm Vbf (7)<br>Löhne (5)<br>Osnabrück (5) | Bebra (4)<br>Göttingen Vbf (4)<br>Mannheim Rbf (4) | Braunschweig Vbf (4)<br>nachrichtl.: Lehrte (3) | 2)<br>5) |
| Sommerfahrplan 1962 | Hamburg-Harburg (6)<br>Hamburg-Wilhelmsburg (6)<br>Bremen Rbf (10) | Hamm Vbf (7)<br>Löhne (4)<br>Osnabrück (4) | Bebra (4)<br>Frankfurt(M) Hgbf (4)<br>Göttingen (2)<br>Kassel Rbf (2)<br>Mannheim Rbf (7)<br>Nürnberg Rbf (6) | Braunschweig Vbf (4)<br>Oebisfelde (3)<br>nachrichtl.: Lehrte (4) | 3) |
| Winterfahrplan 1978/79 | Bremen Rbf (9)<br>Brmhv.-Geestemünde (1)<br>Brmhv.-Seehafen (3)<br>Hamburg-Eidelstedt (4)<br>Hamburg-Harburg (5)<br>Hamburg-Wilhelmsburg (4) | Hamm Rbf (6)<br>Löhne (4)<br>Osnabrück (6) | Basel (2)<br>Frankfurt(M) Hgbf (4)<br>Kassel (3)<br>Kornwestheim (2)<br>Mannheim Rbf (3)<br>München-Ost (2)<br>Nürnberg Rbf (4)<br>Würzburg Rbf (3) | Braunschweig Rbf (8)<br>Oebisfelde (6) | 4) |
| Sommerfahrplan 1994 | Bremen Rbf<br>Maschen | Hamm<br>Gremberg<br>Osnabrück<br>Kijfhoek | Frankfurt(M) Hgbf<br>Kassel<br>Kornwestheim<br>Mannheim<br>München-Nord<br>Nürnberg<br>Bebra | Braunschweig Rbf<br>Magdeburg-Rothensee<br>Seddin<br>Berlin-Pankow<br>Frankfurt (Oder)<br>Leipzig-Wahren<br>Dresden-Friedrichstadt | |
| Winterfahrplan 2007/08 | Bremen-Stahlwerke<br>Bremen-Hansaport<br>Bremen-Grollland<br>Bremen-Inland<br>Brake<br>Maschen | Hagen-Vorhalle<br>Osnabrück<br>Gremberg<br>(Wanne-Eickel) | Kassel<br>Bebra<br>Kornwestheim<br>Mannheim<br>München-Nord<br>Nürnberg | Braunschweig<br>Magdeburg-Rothensee<br>Seddin<br>Leipzig-Engelsdorf | |
| **Nachrichtl.: Lehrte** | | | | | |
| Sommerfahrplan 1939 | Hamburg-Harburg<br>Hamburg-Wilhelmsburg<br>Uelzen<br>Lüneburg | Seelze Vbf<br>Gütersloh / Minden | | Oebisfelde<br>Stendal<br>Wustermark Vbf<br>Braunschweig Ostbahnhof<br>Halberstadt / Leipzig-Wahren | 6) |
| Sommerfahrplan 1944 | Hamburg-Wilhelmsburg<br>Lüneburg<br>Uelzen | Seelze Ostberg<br>Seelze Westberg<br>Hamm<br>(Hannover-Linden)<br>(Hannover-Hgbf) | | Braunschweig Ostbahnhof<br>Magdeburg-Rothensee<br>Wustermark<br>Stendal | |
| Winterfahrplan 1947/48 | Hamburg-Harburg (2)<br>Hamburg-Wilhelmsburg (5)<br>Lüneburg (2)<br>Uelzen (3) | Seelze (6) | Göttingen (6) | Braunschweig (3)<br>Oebisfelde (1)<br>nachrichtl.: Peine (3) | |

**Bemerkungen:**

1) - Überregionaler Verkehr über Vienenburg in Ri. Sowjetzone wurde nicht aufgenommen
2) - Übergänge über Göttingen nach Bebra und Kassel; üb. Bebra weiter n. Frankfurt, Würzburg und Nürnberg
Berlinverkehr mit 7 Zügen generell über Braunschweig; teilw. Gruppenzulauf von Seelze
3) - Übergang in Bebra nur noch für Seelzer Wagen in Richtung Würzburg
4) - Hamburg-Harburg und Hamburg-Wilhelmsburg in Umstellung begriffen auf Maschen Rbf
Züge endeten bislang in Hmb.-Wilhelmsburg und besaßen meistens eine Schlußgruppe Hmb.-Harburg, die dort abgesetzt wurde.
5) - Zugbildungen Oebisfelde bzw. Ri. Sowjetzone werden generell nicht erwähnt
6) - Dg 7829 mit Gruppen Halberstadt, Halle(S) und Leizig-Wahren (sonst bunt auf Hildesheim)
7) - Dg 6175, Dg 6717 n. Wustermark werden in Lehrte aufgelöst u. neu gebildet / nehmen auch Frachten und Leerwagen Lehrte Ort u. Übg. Stendal mit.

**Quellen: Ausgewertete Güterkursbücher und Anhänge der Vorschrift 413 v. 1941**

# Richtungsgleisbelegung Seelze Rbf

| Winterfahrplan 1964 | | Winterfahrplan 1978 | |
|---|---|---|---|
| West-Ost-System | | West-Ost-System | |
| Gleis | Zugbildung | Gleis | Zugbildung |
| 31 | Misburg Hafen | 31 | Würzburg |
| 32 | Peine Ort u.Übg | 32 | München-Ost |
| 33 | Hannover Hgbf | 33 | Hannover Hgbf |
| 34 | Reserve | 34 | Stückgutwagen Hannover Hgbf |
| 35 | Nürnberg | 35 | Reserve u. Laes Fallersleben |
| 36 | leere G für Kali-bahnhöfe | 36 | Nürnberg |
| 37 | Reserve | 37 | Kornwestheim |
| 38 | leere Off Fallersleben | 38 | Hameln |
| 41 | Oebisfelde | 41 | Kassel |
| 42 | Leerwagen Hannover-Nordhafen | 42 | Basel |
| 43 | Misburg Ort, Lehrte, Aligse | 43 | leere Laes Fallersleben |
| 44 | Frankfurt (M) | 44 | Fallersleben (ohne Laes) |
| 45 | Reserve | 45 | Oebisfelde (ohne Post DDR) |
| 46 | Braunschweig und Post DDR | 46 | Göttingen u.Übg. |
| 47 | Bebra | 47 | Hannover-Nordhafen |
| 48 | Mannheim | 48 | Ortsgut Seelze |
| 49 | Offenburg | 49 | Mannheim |
| 51 | Hannover-Linden Hafen | 51 | Frankfurt (M) |
| 52 | Göttingen | 52 | Braunschweig u. Post DDR |
| 53 | Hildesheim einschl. Banteln | 53 | Wechselgleis |
| 54 | Kassel | 54 | Peine Walzwerk |
| 55 | Beladene u. private Schadwagen | 55 | Sehnde |
| 56 | Sonstige Schadwagen | 56 | Hildesheim |
| 57 | Dispo, verfügbare Wagen | 57 | Vinnhorst |
| 58 | Bm / Stoffwagen | 58 | Lehrte u. Übg. |
| 59 | Kohle Bw | 59 | Misburg |
| 61 | Alfeld, Kreiensen, Uelzen u. Übg. | 61 | Elze |
| 62 | Reserve | 62 | Reserve und Schadwagen |
| 63 | Sonstiges Ortsgut | 63 | Sonderverkehre (Rüben Rethen od. Messe) |
| 64 | Celle | 64 | Hannover-Linden u. Übg |
| 65 | Hannover-Süd, -Wülfel, -Linden u.Übg. | 65 | Celle |
| 66 | Immensen-Arpke bis Calberlah | 66 | Hannover-Wülfel u.Übg |
| 67 | Fallersleben | 67 | Eckverkehr West-West |
| 68 | Eckverkehr West-West | 68 | Eckverkehr West-West |
| Ost-West-System | | Ost-West-System | |
| Gleis | | Gleis | Zugbildung |
| 72 | Bremen | 72 | Bremen |
| 73 | Bremen | 73 | Bremen |
| 74 | Reserve | 74 | Bremerhaven |
| 75 | Osnabrück | 75 | Hamm |
| 76 | Hamburg-Harburg | 76 | Wäsche |
| 77 | Löhne | 77 | Hamburg-Wilhelmsburg |
| 78 | Minden u. Übg | 78 | Osnabrück |
| 79 | Hamm Rbf | 79 | Reserve |
| 81 | Reserve | 81 | Hamburg-Harburg |
| 82 | Wunstorf - Paderborn (!),Bantorf-Wennigsen | 82 | Haste u. Übg.; Neustadt u.Übg., Sulingen |
| 83 | Nienburg inkl. Poggenhagen,Linsburg | 83 | Hamburg-Eidelstedt |
| 84 | Stadthagen inkl. Lindhorst | 84 | Stadthagen u.Übg. |
| 85 | Hamburg-Wilhelmsburg | 85 | Löhne mit Minden |
| 86 | Reserve | 86 | Reserve |
| 87 | Eckverkehr Ost-Ost | 87 | Eckverkehr Ost-Ost |
| 88 | Hannover Hgbf | 88 | Nienburg |
| 89 | Wechselgleis und Reserve | 89 | Wechselgleis und Reserve |

*Quelle: Rangier- und Zugbildungsbehelfe*

## Vielfalt des Schienengüterverkehrs: Beobachtungen in Ahlem

Einen Eindruck vom umfangreichen Schienengüterverkehr mit seinen vielfältigen Transporten erhält man besonders gut an der Güterumgehungsbahn östlich von Seelze. Der hier befindliche **Betriebsbahnhof Ahlem** gehörte einst organisatorisch mit zum Bf. Seelze Rbf.
Aufn.: Nimtz / Zöllner

STIFTUNG BSW

BSW
Ich bin dabei

## Spenden und helfen mit dem BSW – Stiftung Bahn-Sozialwerk

› Soziale und finanzielle Hilfe in allen Lebenssituationen
› Preisgünstige Reisen und attraktive Erholungsangebote
› Zahlreiche Kultur- und Freizeitmöglichkeiten

Die Beitrittserklärung senden wir Ihnen gerne zu.
Rufen Sie uns an: 069/26 54 14 58

www.bsw24.de

## Ausgangszüge Seelze Rbf; Winterfahrplan 1964

| Abfahrt | Zug, Verkehrstage | Zielbahnhof | Gruppenbildung |
|---|---|---|---|
| 00:02 | Dg 6941 (nS) | Bremen Rbf | |
| 00:17 | Üb 15251 (nS) | Hannover-Hgbf | |
| 00:22 | Dg 7661 Mi-Sa | Hmb.-Wilhelmsburg | |
| 00:34 | Ng 9241 w(nS) | Nienburg | |
| 00:39 | Ng 8641 w(nS) | Vorsfelde | 1. Dollbergen; 2. Isenbüttel; 3. Fallersln Ort |
| 00:47 | Dg 7602 (nS) | Mannheim Rbf | |
| 00:50 | Dg 6540 (nS) | Osnabrück Rbf | |
| 01:00 | Dg 6200 (nS) | Hamm Rbf | |
| 01:12 | Dg 6219 Di | Hannover-Hgbf | |
| 01:25 | Dg 6945 (nS) | Bremen Rbf | |
| 01:25 | Dg 7405 (nS) | Uelzen | 1. Lüneburg; 2. Uelzen; 3. Celle |
| 01:35 | Dg 6821 s | Braunschweig Rbf | |
| 02:00 | Lg 10117 w(nS) | Fallersleben VW | leere Off; max. 26 Wagen |
| 02:05 | Dg 7770 (nS) | Frankfurt Hgbf | 1. Frankfurt; 2. Bebra |
| 02:06 | Ng 8713 w | Misburg | |
| 02:12 | Dg 6352 w | Löhne | 1. Löhne; 2. Minden |
| 02:12 | Ng 58310 nS | Göttingen | 1.Alfeld; 2.Kreiensen; 3. Salzderh.; 4. Göttingen |
| 02:22 | Dg 7372 w(nS) | Nürnberg Rbf | |
| 02:42 | Dg 7665 (nS) | Hmb.-Wilhelmsburg | |
| 02:53 | Lg 10115 nS | Fallersleben VW | leere Off; max. 26 Wagen |
| 02:59 | Dg 6823 nS | Braunschweig Rbf | 1. Braunschweig; 2. Peine |
| 03:00 | Dg 7667 (nS) | Hmb.-Harburg | |
| 03:13 | Ng 9102 (nS) | Hildesheim | 1. Sehnde; 2. Hildesheim; 3. Harsum |
| 03:16 | Ng 8310 w(nS) | Göttingen | 1.Alfeld; 2.Kreiensen; 3. Salzderh.; 4. Göttingen |
| 03:18 | Ng 9402 w | Nenndorf | |
| 03:22 | Dg 6825 w(nS) | Braunschweig Rbf | |
| 03:22 | Üb 15451 nS | Linden-Hafen | |
| 03:26 | Ng 8612 w | Minden | Sonntags mit Spitzengruppe Stadthagen |
| 03:35 | Ng 9372 w | Paderborn | |
| 03:38 | Üb 15453 w(nS) | Linden-Hafen | |
| 03:45 | Dg 6947 (nS) | Bremen Rbf | |
| 03:46 | Üb 15275 w(nS) | Hannover-Hgbf | |
| 03:46 | Ng 9414 nS | Hannover-Süd | |
| 03:54 | Ng 9312 w(nS) | Hannover-Wülfel | 1. Wülfel; 2. Han.-Süd |
| 03:59 | Ng 9404 w | Ronnenberg | 1. Linden; 2. Ronnenberg |
| 03:59 | Üb 15549 s | Han.-Nordhafen | |
| 04:05 | Dg 7732 (nS) | Göttingen | 1. Kassel; 2. Göttingen |
| 04:10 | Dg 7606 (nS) | Mannheim Rbf | |
| 04:22 | Dg 7776 | Frankfurt Hgbf | 1. Frankfurt; 2. Bebra |
| 04:25 | Dg 6204 w(nS) | Hamm Rbf | |
| 04:29 | Ng 8721 (nS) | Misburg-Hafen | |
| 04:30 | Ng 8655 | Wolfsburg | 1. Dollbergen; 2. Isenbüttel; 3. Fallersln Ort |
| 04:37 | Üb 15271 s | Hannover-Hgbf | |
| 04:44 | Dg 6001 (nS) | Oebisfelde | |
| 04:50 | Üb 15551 w(nS) | Han.-Nordhafen | |
| 05:11 | Üb 15249 s | Hannover-Hgbf | |
| 05:13 | Dg 7671 w(nS) | Hmb.-Wilhelmsburg | |
| 05:14 | Ng 8723 s | Misburg-Hafen | |
| 05:35 | Üb 15253 w(nS) | Hannover-Hgbf | |
| 05:43 | Üb 15277 w(nS) | Hannover-Hgbf | |
| 05:47 | Dg 6951 (nS) | Bremen Rbf | |
| 05:58 | Dg 6542 (nS) | Osnabrück Rbf | 1. Bentheim aus 7028; 2. Osnabrück |
| 06:17 | Lg 10119 w(nS) | Fallersleben VW | leere Off; max. 26 Wagen |
| 06:25 | Ng 9184 (nS) | Hildesheim | Schluß Ellwagen v. Hgbf |
| 06:34 | Dg 7608 w(nS) | Mannheim Rbf | |
| 06:34 | Ng 9314 s | Hannover-Wülfel | 1. Wülfel; 2. Linden |
| 06:41 | Dg 6829 w(nS) | Braunschweig Rbf | |
| 07:03 | Dg 7374 (nS) | Nürnberg Rbf | |
| 07:27 | Üb 15553 w(nS) | Han.-Nordhafen | |
| 07:29 | Dg 7673 w(nS+nnS) | Hmb.-Harburg | Spitze Nienburg zur Auslastung |
| 07:36 | Dg 6771 w(nS) | Peine | (Peine bunt) |
| 07:38 | Dg 6208 (nS) | Hamm Rbf | |
| 07:44 | Dg 6817 s | Braunschweig Rbf | |
| 07:46 | Ng 8614 w(sa+nS) | Minden | 1.Stadthg.; 2.Löhne; 3.Minden; 4. Nenndorf |
| 07:50 | Ng 8725 w(nS) | Misburg | |
| 08:13 | Lg 10121 w(nS) | Fallersleben VW | leere Off; max. 26 Wagen |
| 08:36 | Üb 15455 w(nS) | Linden-Hafen | |
| 08:49 | Ng 9104 (nS) | Sehnde | |
| 08:58 | Üb 15279 (nS) | Hannover-Hgbf | |
| 09:01 | Dg 6955 (nS) | Bremen Rbf | |
| 09:09 | Dg 7487 (nS) | Celle | 1. Uelzen; 2. Celle |
| 09:42 | Dg 7677 | Hmb.-Wilhelmsburg | Schluß Harburg zur Auslastung |
| 09:44 | Dg 6831 w(nS) | Braunschweig Rbf | |
| 09:52 | Dg 6546 w(nS) | Osnabrück Rbf | 1. Osnabrück; 2. Löhne |
| 10:03 | Ng 8717 w(nS) | Misburg | |
| 10:08 | Dg 7023 s | Oebisfelde | |
| 10:17 | Üb 15259 w | Hannover-Hgbf | |
| 10:23 | Dg 7610 (nS) | Mannheim Rbf | |
| 10:27 | Dg 6212 w(nS) | Hamm Rbf | |
| 10:35 | Üb 16483 w(nS) | Hannover-Linden | 1. Han.-Süd; 2. Wülfel; 3. Linden |
| 10:38 | Dg 6959 w | Bremen Rbf | |
| 10:41 | Dg 7736 w(nS) | Kassel Rbf | |
| 10:47 | Dg 7378 w(nS) | Nürnberg Rbf | 1. Gsw aus 6080; 2. Nürnberg |
| 10:57 | Dg 7778 w(nS) | Bebra | |
| 11:03 | Dg 7780 w(nS) | Frankfurt Hgbf | |
| 11:12 | Üb 15283 w(nS) | Hannover-Hgbf | |
| 11:15 | Dg 7025 w(nS) | Oebisfelde | |
| 11:34 | Dg 6360 w(nS) | Löhne | 1. Löhne; 2. Minden |
| 11:37 | Lg 10123 w(nS) | Fallersleben VW | leere Off; max. 26 Wagen |
| 11:47 | Ng 9243 | Nienburg | 1. Bremen zur Auslastung; 2. Nienburg |
| 11:52 | Üb 15285 s | Hannover-Hgbf | |
| 11:56 | Ng 8657 w(nS) | Vorsfelde | 1. Dollbergen; 2. Isenbüttel; 3. Fallersln Ort |
| 12:42 | Dg 6214 w | Hamm Rbf | |
| 13:02 | Dg 6548 w(nS) | Osnabrück Rbf | 1. Bentheim aus 7022; 2. Osnabrück |
| 13:03 | Ng 9186 sa | Hildesheim | |
| 13:26 | Ng 9406 w(nS) | Ronnenberg | 1. Linden; 2. Ronnenberg |
| 13:32 | Lg 10127 w(nS) | Fallersleben VW | leere Off; max. 26 Wagen |
| 13:45 | Dg 7614 w(nS) | Mannheim Rbf | |
| 14:01 | Dg 7734 w(nS) | Göttingen | |
| 14:02 | Dg 6963 w | Bremen Rbf | |
| 14:34 | Dg 7683 w | Hmb.-Wilhelmsburg | Schluß Harburg zur Auslastung |
| 14:37 | Üb 15261 w | Hannover-Hgbf | |
| 14:39 | Dg 7413 w(nS) | Celle | 1. Lüneburg; 2. Celle |
| 14:48 | Dg 7382 w(nS) | Nürnberg Rbf | |
| 14:52 | Ng 8729 w | Misburg-Hafen | |
| 14:58 | Ng 8616 sa | Löhne | |
| 15:00 | Üb 15457 w(sa) | Linden-Hafen | |
| 15:05 | Ng 9245 sa | Nienburg | 1. Wunstorf; 2. Nienburg |
| 15:06 | Dg 6835 w(nS) | Braunschweig Rbf | |
| 15:32 | Dg 6216 w(nS) | Hamm Rbf | |
| 15:32 | Üb 15291 w | Hannover-Hgbf | |
| 15:42 | Ng 9388 sa | Hameln | |
| 15:44 | Dg 7618 w(nS) | Mannheim Rbf | |
| 15:50 | Dg 7786 w(nS) | Frankfurt Hgbf | 1. Frankfurt; 2. Bebra |
| 16:27 | Ng 8618 w(sa) | Löhne | 1.Stadthgn.; 2. Löhne; 3. Minden |
| 16:46 | Ng 9188 w(sa) | Hildesheim | |
| 16:53 | Üb 15559 w | Han.-Nordhafen | |
| 16:58 | Dg 6837 nS | Braunschweig Rbf | |
| 17:01 | Dg 6005 w | Oebisfelde | |
| 17:12 | Lg 10129 w | Fallersleben VW | leere Off; max. 26 Wagen |
| 17:32 | Dg 6969 w | Bremen Rbf | |
| 17:43 | Üb 15289 w | Hannover-Hgbf | |
| 18:08 | Dg 7386 w | Nürnberg Rbf | |
| 18:13 | Ng 9378 w(sa) | Hameln | |
| 18:17 | Ng 8623 sa | Hannover-Linden | |
| 18:23 | Ng 9112 w | Sehnde | 1. Sehnde; 2. Hildesheim; 3. Harsum |
| 18:25 | Ng 9247 w(sa) | Nienburg | 1. Wunstorf; 2. Nienburg |
| 18:55 | Dg 7589 w | Hmb.-Wilhelmsburg | Schluß Harburg zur Auslastung |
| 19:01 | Dg 7626 w | Mannheim Rbf | |
| 19:06 | Dg 6971 w(nS) | Bremen Rbf | |
| 19:19 | Üb 15265 w | Hannover-Hgbf | |
| 19:27 | Dg 6554 w | Osnabrück Rbf | |
| 19:31 | Lg 10131 w | Fallersleben VW | leere Off; max. 26 Wagen |
| 19:39 | Dg 7738 w | Göttingen | 1.Alfeld; 2.Kreiensen; 3. Salzderh.; 4. Göttingen |
| 19:46 | Dg 6839 w | Braunschweig Rbf | |
| 20:20 | Ng 9186 w | Sehnde | |
| 20:21 | Dg 6220 w | Hamm Rbf | |
| 20:54 | Dg 6973 w | Bremen Rbf | |
| 21:22 | Dg 6364 w | Löhne | |
| 21:35 | Dg 7742 w | Kassel Rbf | |
| 21:38 | Dg 7695 w | Hmb.-Wilhelmsburg | Schluß Harburg zur Auslastung |
| 21:47 | Ng 9198 w(sa) | Hildesheim | |
| 21:53 | Dg 7828 w | Mannheim Rbf | |
| 22:01 | Dg 7388 w | Nürnberg Rbf | |
| 22:29 | Dg 6775 w | Peine | (Peine bunt) |
| 23:02 | Dg 7699 w(sa+nS) | Hmb.-Harburg | |
| 23:09 | Dg 7403 w | Celle | 1. Lüneburg; 2. Uelzen; 3. Celle |
| 23:28 | Lg 10135 w | Fallersleben VW | leere Off; max. 26 Wagen |
| 23:30 | Dg 6224 w | Hamm Rbf | |
| 23:31 | Üb 15293 w | Hannover-Hgbf | |
| 23:35 | Dg 7772 w(sa) | Bebra | |
| 23:48 | Dg 6843 w(sa) | Braunschweig Rbf | |
| 23:50 | Dg 6368 w | Löhne | 1. Löhne; 2. Minden |

*Bis zum Juni 1963 dominierten die kräftigen Dampfloks der Baureihe 44 vor den Güterfernzügen, bevor E-Loks die ersten Leistungen auf der Nord-Süd-Strecke übernahmen. Die abgebildete 44 765 schied bereits vor dem Sommer 1962 aus dem Seelzer Bestand aus, so dass die Aufnahme vermutlich im Jahr 1960 entstand. (Aufn.: Slg.Beckedorf/Nimtz)*

## Ausgangszüge Seelze Rbf; Winterfahrplan 1978

| Abfahrt | Zug, Verkehrstage | Zielbahnhof | Gruppenbildung |
|---|---|---|---|
| 00:01 | Ng 64801 nS | Hildesheim | |
| 00:06 | Sg 51331 (so+nS) | München-Ost Rbf | |
| 00:09 | Ng 64803 (so+nS) | Hildesheim | 1. Sehnde; 2. Hildesheim |
| 00:14 | Dg 55762 (so+nS) | Hmb.-Eidelstedt | 1. Gsw Altona; 2. Eidelstedt |
| 00:15 | Ng 64361 (so+nS) | Hameln | |
| 00:23 | Dg 54701 So | Frankfurt Hgbf | |
| 00:37 | Dg 44431 (so+mo) | Oebisfelde | |
| 00:50 | Dg 53701 (so+nS) | Basel Bad. Rbf | |
| 00:56 | Dg 53371 (so+nS) | München-Ost Rbf | |
| 01:01 | Dg 53329 (so+nS) | Nürnberg Rbf | |
| 01:07 | Dg 55411 (so+nS) | Braunschweig Rbf | |
| 01:10 | Dg 54703 (so+nS) | Frankfurt Hgbf | |
| 01:15 | Dg 55720 (so+nS) | Hmb.-Wilhelmsburg | |
| 01:39 | Dg 55460 (so+nS) | Bremen Rbf | |
| 01:42 | Dg 53351 So | Würzburg Rbf | |
| 01:42 | Ng 64852 w | Uelzen | 1.Lüneburg; 2. Uelzen; 3. Celle |
| 01:54 | Ng 63743 (so+nS) | Peine | 1. Peine Ort u.Übg; 2. Peine Walzwerk |
| 01:59 | Ng 65461 Di-Fr | Hannover-Nordhafen | |
| 02:02 | Dg 54424 (so+nS) | Löhne | |
| 02:07 | Dg 55443 (so+nS) | Fallersleben VW | 1. Frachten; 2. leere Laes z.Auslastung |
| 02:08 | Dg 54751 (so+nS) | Kassel Rbf | |
| 02:20 | Dg 56452 (so+nS) | Emden Rbf | |
| 02:22 | Lg 59153 (so+nS) | Fallersleben VW | leere Laes |
| 02:32 | Ng 62831 (so+nS) | Hannover Hgbf | Gsw Hgbf |
| 02:38 | Sg 51409 (so+nS) | Hannover-Linden | |
| 02:42 | Dg 53434 (so+nS) | Hamm Rbf | 1. Post Hamm; 2. Post Bielefeld; 3. Hamm |
| 02:48 | Ng 65451 w(nS) | Hannover Hbf | 1. Linden-Hafen; 2. Ronnenberg, 3. Han.-Linden; 4. Han.-Süd |
| 02:48 | Ng 65453 nS | Hannover Hbf | analog 65451; jedoch ohne Ronnenberg |
| 02:58 | Ng 65401 nS | Lehrte | 1. Dollbergen, 2. Lehrte inkl.Burgdorf |
| 03:11 | Sg 51417 (so+nS) | Hannover-Linden | |
| 03:14 | Ng 63602 (so) | Vinnhorst | |
| 03:18 | Ng 65403 W(nS) | Lehrte | 1. Dollbergen, 2. Lehrte inkl.Burgdorf |
| 03:21 | Ng 64651 W | Alfeld | 1. Alfeld; 2. Elze |
| 03:24 | Ng 63600 W(Sa) | Soltau | 1. Walsrode; 2. Soltau |
| 03:24 | Ng 63604 Sa | Soltau | 1. Walsrode; 2. Soltau |
| 03:24 | Dg 53321 (so+nS) | Nürnberg Rbf | |
| 03:28 | Ng 64371 nS | Hameln | |
| 03:30 | Ng 65425 (so+nS) | Hannover-Hgbf | 1. Gsw; 2. Frachten |
| 03:40 | Dg 55415 (so+nS) | Braunschweig Rbf | |
| 03:44 | Gag 58492 w(mo) | Barenburg | (Spitze Gruppe Sulingen zustellen) |
| 03:48 | Ng 64661 w | Hannover-Wülfel | inkl. Rethen, Sarstedt |
| 03:51 | Sg 51427 (so+nS) | Hannover-Linden | |
| 03:52 | Ng 63460 w(mo) | Wunstorf | 1. Gsw; 2. Haste; 3. Wunstorf; 4. Neustadt |
| 03:55 | Dg 53361 (so+nS) | Göttingen Rbf | 1. Container Gött.; 2. Frachten |
| 04:00 | Ng 64262 (so+nS) | Stadthagen | |
| 04:00 | Dg 53723 (so+nS) | Mannheim Rbf | |
| 04:02 | Ng 65463 W(Mo+Sa) | Hannover-Nordhafen | |
| 04:06 | Ng 64805 (So) | Hildesheim | 1. Hildesheim; 2. Sehnde |
| 04:08 | Ng 64363 (so+nS) | Hameln | 1. Eilwagen; 2. Frachten |
| 04:14 | Dg 61300 (so+nS) | Brmhv.-Seehafen | einschl. Geestemünde |
| 04:20 | Dg 55702 (so+nS) | Hamburg-Harburg | 1. Nienburg; 2. Harburg |
| 04:24 | Dg 54705 (so+nS) | Frankfurt Hgbf | |
| 04:32 | Ng 62833 (so+nS) | Hannover Hgbf | Gsw Hgbf |
| 04:36 | Dg 54404 (so+nS) | Osnabrück Rbf | |
| 04:42 | Dg 53353 (so+nS) | Würzburg Rbf | |
| 04:52 | Dg 44435 (so+mo) | Oebisfelde | |
| 04:52 | Dg 55466 (so+nS) | Bremen Rbf | |
| 05:08 | Ng 65405 (so) | Misburg | |
| 05:14 | Dg 54723 (so+nS) | Kassel Rbf | |
| 05:23 | Dg 55417 (so+nS) | Braunschweig Rbf | |
| 05:40 | Ng 65467 w(nS) | Hannover-Nordhafen | |
| 06:12 | Ng 65469 Sa | Hannover-Nordhafen | |
| 06:25 | Dg 55445 (so+nS) | Fallersleben VW | 1. Frachten; 2. leere Laes z.Auslastung |
| 06:27 | Sg 51403 (so+nS) | Hannover-Linden | |
| 06:42 | Ng 64673 (nS) | Rethen | |
| 06:51 | Dg 55726 (so+nS) | Hmb.-Wilhelmsburg | |
| 07:02 | Dg 52821 (so+nS) | Hannover Hgbf | |
| 07:03 | Dg 53440 (so+nS) | Hamm Rbf | |
| 07:09 | Dg 53325 (so+nS) | Nürnberg Rbf | |
| 07:21 | Ng 64264 (so+nS) | Löhne | 1. Löhne; 2. Stadthagen; 3. Neustadt, 4. Wunstorf (Gr. 3 u. 4 ausser Sa.) |
| 07:28 | Dg 54755 (nS) | Kassel Rbf | |
| 07:29 | Ng 65471 w | Hannover-Nordhafen | |
| 07:34 | Dg 55756 (so+nS) | Hmb.-Eidelstedt | |
| 07:35 | Dg 53725 (so+nS) | Mannheim Rbf | |
| 08:00 | Ng 63610 w(sa+nS) | Vinnhorst | |
| 08:03 | Dg 55421 (so+nS) | Braunschweig Rbf | |
| 08:11 | Dg 53375 (nS) | München-Ost Rbf | |
| 08:27 | Dg 55470 (so+nS+nnS) | Bremen Rbf | |
| 08:31 | Ng 64807 (so+nS) | Hildesheim | 1. Hildesheim; 2. Sehnde |
| 08:42 | Ng 64665 w(sa+nS) | Hannover-Wülfel | 1.Wülfel; 2. Han.-Süd; 3. Han.-Linden |
| 08:42 | Ng 65455 Sa | Hannover-Linden | |
| 08:47 | Dg 53707 (so+nS) | Basel Bad. Rbf | |
| 08:54 | Ng 63747 (so+nS) | Peine | 1. Peine Ort u.Übg; 2. Peine Walzwerk 3. Lehrte ohne Dollbergen; 4. Misburg |
| 08:58 | Dg 44437 (So+Mo) | Oebisfelde | |
| 09:22 | Ng 64653 w(sa+nS) | Elze | |
| 09:27 | Dg 44463 (so+nS) | Braunschweig Rbf | Vorrang Frachten Berlin |
| 09:27 | Ng 62835 w(nS) | Hannover-Hgbf | Gsw Hgbf |
| 09:30 | Ng 64854 (so+nS) | Celle | 1.Dollbergen; 2.Lüneburg; 3. Uelzen 4. Celle |
| 09:34 | Ng 65431 (so+nS) | Hannover Hgbf | 1. Gsw; 2. Frachten |
| 10:01 | Dg 54408 (so+nS) | Osnabrück Rbf | 1. Eilwg. aus 65450; 2. Osnabrück |
| 10:09 | Ng 65473 w(nS) | Hannover-Nordhafen | |
| 10:20 | Dg 53357 (so+nS) | Würzburg Rbf | |
| 10:28 | Dg 55732 so | Hmb.-Wilhelmsburg | |
| 10:31 | Ng 64367 w(nS) | Hameln | |
| 10:45 | Dg 53363 (so+nS) | Göttingen Rbf | 1. L0; 2. Göttingen inkl. Bebra |
| 10:58 | Dg 54725 (so+nS) | Kassel Rbf | |
| 11:22 | Lg 59163 (so+nS) | Fallersleben VW | leere Laes |
| 11:24 | Dg 55706 (so+nS) | Hamm Rbf | |
| 11:33 | Dg 44449 (so+nS) | Oebisfelde | |
| 11:33 | Dg 55476 so | Bremen Rbf | |
| 11:39 | Dg 55704 so | Hamm Rbf | |
| 11:50 | Ng 65475 S | Hannover-Nordhafen | |
| 11:50 | Dg 54711 (so+nS) | Frankfurt Hgbf | |
| 11:56 | Sg 51411 w(nS) | Hannover-Linden | |

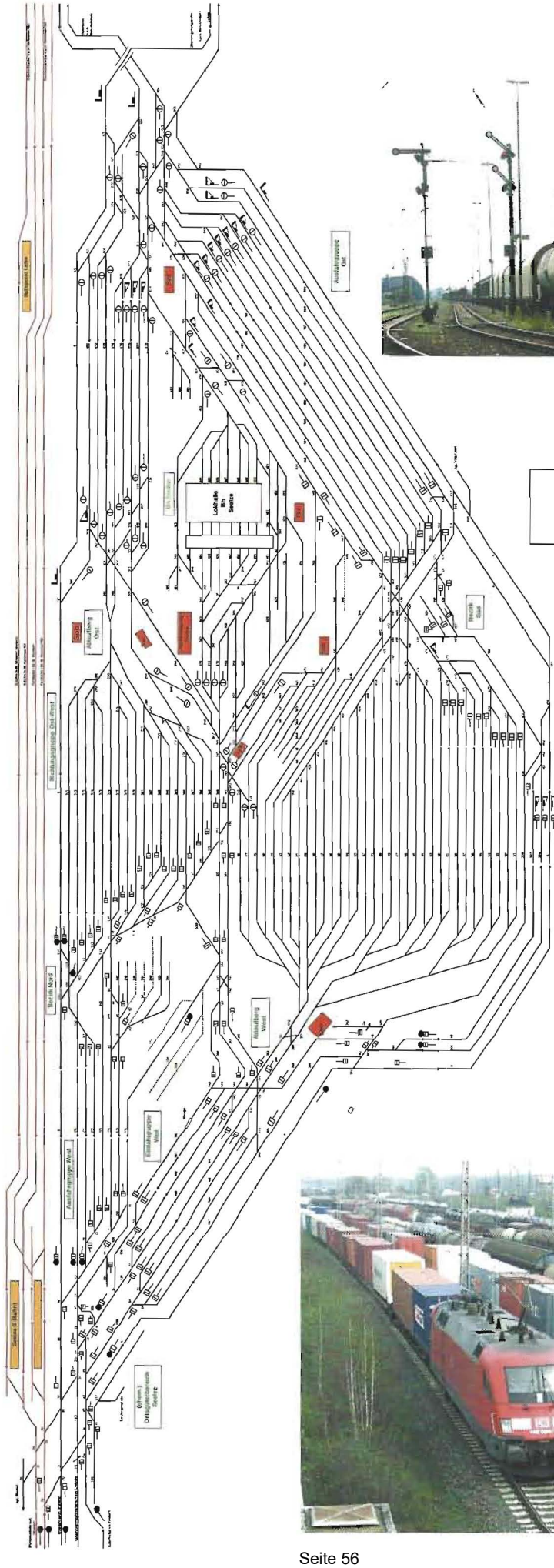
| Abfahrt | Zug, Verkehrstage | Zielbahnhof | Gruppenbildung |
|---|---|---|---|
| 12:25 | Dg 44408 S | Amersfort | einschl. Oldenzaal |
| 12:28 | Dg 55478 (so+nS) | Bremen Rbf | |
| 13:03 | Dg 53446 (so+nS) | Hamm Rbf | 1. Gsw aus 62418; 2. Hamm |
| 13:09 | Dg 54432 w(nS) | Löhne | 1. Gsw aus 62418; 2. Löhne |
| 13:45 | Ng 63466 S | Nienburg | 1. Nienburg; 2. Sulingen |
| 13:51 | Dg 55736 w(nS) | Hmb.-Wilhelmsburg | |
| 14:17 | Ng 65435 (so+nS) | Hannover-Hgbf | |
| 14:35 | Ng 62839 w(nS) | Hannover-Hgbf | Gsw Hgbf |
| 14:39 | Dg 54412 (so+nS) | Osnabrück Rbf | 1. Gsw aus 62418; 2. Osnabrück |
| 15:06 | Dg 55482 (nS) | Bremen Rbf | |
| 15:11 | Ng 65459 w(sa+nS) | Hannover-Linden | 1. Linden; 2. Linden-Hafen |
| 15:12 | Ng 65479 w(sa+nS) | Hannover-Nordhafen | |
| 15:12 | Dg 55770 w(sa+nS) | Hmb.-Eidelstedt | |
| 15:12 | Dg 55738 S | Hmb.-Wilhelmsburg | einschl. Eidelstedt |
| 15:16 | Ng 64856 w(nS) | Uelzen | 1. Uelzen; 2. Celle |
| 15:34 | Ng 63462 S | Wunstorf | 1. Gsw; 2. Haste; 3. Wunstorf; 4. Neustadt |
| 15:41 | Dg 61308 w(sa+nS) | Brmhv.-Geestemünde | einschl. Brmhv.-Seehafen |
| 15:41 | Dg 61304 sa | Brmhv.-Seehafen | |
| 15:46 | Dg 54434 S | Löhne | einschl. Stadthagen und Hamm |
| 15:50 | Dg 55710 S | Hamm Rbf | |
| 15:51 | Ng 65407 w(sa+nS) | Lehrte | 1.Dollbergen; 2.Lehrte; 3. Misburg |
| 15:56 | Dg 55772 S | Puttgaden | 1. Lübeck; 2. Puttgaden |
| 16:00 | Ng 65437 So | Hannober Hgbf | bunt; inkl. Gsw |
| 16:34 | Dg 55427 S | Braunschweig Rbf | einschl. Oebisfelde, Peine u. Frachten Fan.VW |
| 16:45 | Ng 65481 nS | Hannover-Nordhafen | |
| 16:49 | Ne 62425 sa | Hannover-Linden | |
| 16:57 | Ng 64813 w(sa) | Hildesheim | 1. Hildesheim; 2. Sehnde |
| 17:12 | Ng 63614 w(sa+nS) | Soltau | 1. Vinnhorst; 2. Walsrode; 3. Soltau |
| 17:13 | Dg 55712 w(nS) | Hamm Rbf | |
| 17:34 | Lg 59171 w(sa) | Fallersleben VW | leere Laes |
| 17:42 | Ng 63464 w(sa+nS) | Wunstorf | 1. Gsw; 2. Haste; 3. Wunstorf; 4. Neustadt |
| 17:58 | Dg 55490 w(nS) | Bremen Rbf | |
| 18:29 | Dg 54414 w(sa) | Osnabrück Rbf | |
| 18:35 | Dg 55431 w(sa+nS) | Braunschweig Rbf | |
| 18:37 | Dg 53335 sa | Nürnberg Rbf | |
| 18:42 | Dg 55774 sa | Hmb.-Eidelstedt | |
| 18:47 | Dg 53450 sa | Wanne-Eickel | 1. Wanne einschl. Hamm; 2. Löhne z.Ausl. |
| 18:54 | Dg 61310 sa | Brmhv.-Seehafen | 1. Geestemünde; 2. Seehafen |
| 19:01 | Dg 55742 w(nS) | Hmb.-Wilhelmsburg | |
| 19:13 | Dg 44445 (so+mo) | Oebisfelde | |
| 19:17 | Dg 53452 w(sa) | Hamm Rbf | |
| 19:33 | Ng 65441 w(sa) | Hannover- Hgbf | |
| 19:36 | Ne 62427 w(sa) | Hannover-Linden | |
| 19:36 | Ne 62053 sa | Hannover-Hgbf | |
| 19:54 | Ng 65483 w(sa) | Hannover-Nordhafen | |
| 19:55 | Dg 55492 w(sa) | Bremen Rbf | |
| 20:15 | Dg 55776 w(sa) | Hmb.-Eidelstedt | Spitze Gsw |
| 20:19 | Ng 64858 w(sa) | Uelzen | 1. Lüneburg; 2. Uelzen; 3. Celle |
| 20:25 | Dg 55714 w(sa) | Hamm Rbf | Spitze Gsw |
| 20:50 | Dg 55429 w | Braunschweig Rbf | Sa= inkl. Peine u. Frachten Fan.-VW |
| 20:51 | Dg 54416 w(sa) | Osnabrück Rbf | Spitze Eilgut |
| 21:10 | Dg 61312 w(sa+nS) | Brmhv.-Geestemünde | einschl. Seehafen |
| 21:21 | Dg 53454 w(sa+nS) | Hamm Rbf | |
| 21:31 | Dg 54436 w(sa) | Löhne | |
| 21:41 | Dg 53367 w(sa) | Göttingen Rbf | |
| 22:00 | Dg 54729 w(sa) | Kassel Rbf | 1. Baunatal; 2. Kassel |
| 22:06 | Dg 53337 (sa+so) | Nürnberg Rbf | |
| 22:06 | Dg 55716 w(sa) | Hmb.-Harburg | 1. Nienburg; 2. Harburg |
| 22:10 | Dg 55496 w(sa+nS) | Bremen Rbf | |
| 22:15 | Dg 53739 (sa+so) | Mannheim Rbf | |
| 22:15 | Dg 53735 sa | Mannheim Rbf | einschl. Basel |
| 22:31 | Dg 55433 w | Braunschweig Rbf | Sa= inkl. Peine u. Frachten Fan.-VW |
| 22:37 | Dg 53369 sa | Göttingen Rbf | einschl. Kassel |
| 22:45 | Ng 65445 w | Hannover Hgbf | 1. nur an Sa: Gsw; 2. Hgbf |
| 22:57 | Dg 54719 (sa+So) | Frankfurt Hgbf | |
| 23:02 | Dg 44447 mo+sa | Oebisfelde | |
| 23:27 | Dg 53458 w(sa) | Hamm Rbf | Spitze Gsw |
| 23:34 | Dg 55498 w(sa) | Bremen Rbf | |
| 23:49 | Dg 53359 (sa+So) | Würzburg Rbf | |
| 23:50 | Dg 54418 w(sa) | Osnabrück Rbf | Spitze Gsw |

**Bedarfszüge bleiben unberücksichtigt.**

Fahrzeuge mit Bergverbot sind an der Spitze der Ausgangszüge einzustellen; abweichend am Schluss einzustellen sind sie nur bei den Zugbildungen Braunschweig, Hannover Hgbf, Hannover-Linden, Kassel Rbf, Osnabrück, Hmb.-Wilhelmsburg und Geestemünde (gilt i.d.R. auch für Wagen mit Ablaufverbot)

*140 619 vor einem aus Richtung Westen einfahrenden Dg am 6.9.1978. Rechts wartet die Rangierlok die Einfahrt ab, um ebenfalls in Richtung Einfahrgruppe hinter den nächsten abzudrückenden Zug zu fahren.*

Aufn. Miska



# Zugbildungsanlage Seelze Rbf

# Infrastruktur und Stellwerke

*Die „Porschelok" 182 004 bei der Ausfahrt auf der Westseite des Seelzer Rbf am 16.10.2007.*
*Aufn.: W.Nimtz*

In den 100 Jahren des Bestehens des Seelzer Rbf gab es nie einen Stillstand in der Entwicklung des Eisenbahngüterverkehrs. Technische Entwicklungen, wirtschaftliche Schwankungen, neue Transportmärkte bzw. Gutarten oder politische Entscheidungen haben stets die Arbeit auf einem Rangierbahnhof nachhaltig beeinflusst. Wo früher einst Stückgutwagen, Möbeltransporte, Zement, Rüben und Kohlen umrangiert wurden, werden heute überwiegend Chemiegut, Stahl, Autologistik und Holztransport umgeschlagen.
Bedingt durch die Strukturreform der Ballungszentren ist ein großer Teil des früheren Massengutverkehrs nicht mehr vorhanden oder wurde durch andere Güter ersetzt.
Gefragt sind heute schnelle und logistisch sehr gut verknüpfte Transporte, die preislich attraktiv und qualitätsmäßig optimal durchgeführt werden müssen. Die Güterkunden von heute haben die Möglichkeit zwischen Konkurrenzbahnen zu wählen. Aber auch das Erscheinungsbild der Güterzüge hat sich seit 1909 drastisch gewandelt: die Züge sind nicht nur länger und schwerer geworden, die eingestellten Wagen besitzen eine höhere Lastmöglichkeit und ein größeres Ladevolumen, das auch ausgenutzt wird. Man sieht heute kaum noch zweiachsige Ladungswagen oder leichte Stückgutwagen; statt dessen schwere Sechsachser mit Stahlcoils oder mehrteilige, lange Containertragwagen. 8 Wagen mit Stahlcoils hätten im Eröffnungsjahr 1909 ausgereicht, um eine damalige Zuglok bis an ihre Leistungsgrenze auszulasten; der Zug hätte eine Länge von ca. 150 Metern gehabt – geplant waren aber bereits damals Gleisanlagen über 600 Meter Länge. Heute sind nach Möglichkeit alle Gleisanlagen auf eine Wagenzuglänge von 700 Meter konzipiert.

Der personalintensive Einzelwagengüterverkehr wird bislang seit der Bahnreform 1994 fast ausschließlich von der Railion Deutschland AG abgewickelt, die somit auch alle großen Zugbildungsanlagen nutzt. Wer heutzutage als Eisenbahn-Transporteur Infrastruktur benötigt, mietet sich diese beim DB-Netz an, erhält sie zur Nutzung zugewiesen und wird entsprechend mit Kosten belegt. Der DB-Güterverkehr tritt somit seit der Privatisierung im Jahr 1994 als „zahlender Mieter" in Seelze Rbf auf.
Der Einzelwagenverkehr bzw. der DB-Frachtsektor muss weiterhin so organisiert werden, dass er kein Zuschussgeschäft darstellt. Das ist eine mehrheitlich gefasste politische Vorgabe, die nicht immer zu Verständnis geführt hat, wenn z.B. einzelne Bedienpunkte in der Fläche nicht mehr angefahren werden konnten und somit der Zulauf für die großen Rangierbahnhöfe verringert wurde. Die lukrativeren Ganzzugverbindungen, die am Rangierbahnhof vorbei fahren und seine umfangreichen und kostenintensiven Anlagen kaum benötigen, werden gerne von Konkurrenzbahnen beworben und übernommen – vor den bunten Frachtenzügen sind jedoch in aller Regel rote Railion-Loks zu sehen.

Für die Schenker Rail Deutschland AG als einzigem Anbieter von flächendeckenden nationalen wie internationalen Einzelwagenverkehr ist der Rbf Seelze ein unverzichtbarer Eckpfeiler im Leistungsangebot.

Bei der Railion Deutschland AG dient der Bf Seelze Rbf als zentrale Drehscheibe des Einzelwagenverkehrs. Die gesamte Zugbildungsanlage spielt eine große Rolle in allen Planungen im Zusammenhang mit der Weiterentwicklung der Produktionsstruktur, sowohl bei den Fernzugbildungsaufgaben als auch bei einer weiteren Konzentration der Nahbereichsbedienungen. Ein Gutachten im Vorfeld der letzten umfangreichen Modernisierungsprojekte aus dem Jahr 1999 bescheinigt, dass es für den Seelzer Rbf im Gesamtkontext des Einzelwagenverkehrs der DB AG keine Alternative gibt. „Eine Reduzierung des Aufgabenumfanges und der damit verbundenen Anforderungen an den Umfang und die Funktionalität der Infrastruktur ist in Seelze nicht beabsichtigt."

Die Anlagen eines Rangierbahnhofes sind von der Vorhaltung und Unterhaltung her sehr aufwändig, da sie entsprechend ihrer Leistungsfähigkeit ausreichend dimensioniert sein müssen. Eigentümer der Anlage „Seelze Rbf" ist das Geschäftsfeld „Netz" der DB AG, die diesen Rangierbahnhof an Transporteure vermietet. Wer in Seelze nun Infrastrukur anmietet, um darauf zu rangieren, der zahlt dann auch entsprechende Miete. Hauptnutzer in Seelze ist die Railion Deutschland AG. Fakt ist: Anlagenteile, die nicht ausreichend genutzt werden, verteuern die Transporte durch unnütze Anlagenvorhaltung bzw. Mietzahlungen – Anlagenteile, die übermaßen beansprucht werden, gefährden die Transporte durch eventuelle Qualitätsmängel.
Es besteht also immer eine Gratwanderung in Verbindung mit den zu bewältigenden Gütertransportleistungen und den Alternativmöglichkeiten im Umfeld.

Diese Gedanken hatten bereits die Planer des Seelzer Rangierbahnhofs im Jahr 1905. Man ging zunächst „preußisch-sparsam" an die Infrastrukturplanung heran. Ziel war es ja, die umliegenden Rangieranlagen zu entlasten (nicht zu ersetzen!) und den Gütertransport schneller und wirtschaftlicher zu gestalten. Es hat sich eigentlich seitdem wenig in der Betrachtungsweise geändert. Alle bekannten Entwurfspläne zeigen einen zweiseitigen Rangierbahnhof als Flachbahnhof mit einer Aufgliederung beider Rangiersysteme in Einfahr-Richtungs-, Stations- und Ausfahrgruppen.

So sollten z.B. 3 Einfahrgleise am Ostberg und 4 Ausfahrgleise in Richtung Osten zunächst ausreichen. Vor dem Westberg wurden 2 Einfahrgleise für erforderlich gehalten – als Erweiterungsmöglichkeit schuf man Platz für zusätzliche 3 Einfahrgleise. Damit war planerisch eine Tagesleistung von rund 30 Güterzugpaaren pro Rangiersystem gegeben. Es war also noch ein weiter Weg zu den rund 150 Eingangszügen und 52 Richtungsgleisen des Jubiläumsjahres 2009. Die Betriebsplanung des Jahres 1907 verlangt im Ost-West-System nur den sofortigen Bau von 8 Richtungsgleisen (+ Erweiterungsmöglichkeit für 5 Richtungsgleise); im West-Ost-System von 12 Richtungsgleisen. Stärker ausgeprägt sind von Anfang an die Nachordnungsgruppen für die „Stationszugbildungen" bzw. die „Feinsortierung" der Ausgangszüge.

Glücklicher Zufall war, dass in der Gemarkung Seelze / Letter ausreichend Platz zur Verfügung stand, um die Rangieranlage funktional in die genannten Gruppen zu gliedern – hiervon profitierte später der Standort Seelze, als Anlagen wie Lehrte, Göttingen und Löhne zu Gunsten von Seelze aufgelassen wurden. Diese Rangierbahnhöfe besaßen nicht die volle Gruppenausbildung ihrer Anlagen und arbeiteten dadurch etwas unwirtschaftlicher.

Ein weiterer glücklicher Zufall ist die Tatsache, dass das Gelände im Raum Seelze keine Erhebungen aufweist. Die damals erbauten Rangierbahnhöfe wurden bevorzugt als Gefällebahnhöfe angelegt, um durch das Rangieren mit Schwerkraft die teuren Rangierlokomotiven einzusparen. Der Nürnberger Rangierbahnhof bewies ab 1903 seine enorme Leistungsfähigkeit bei einer Höhendifferenz von ca. 24 Metern zwischen Einfahr- und Ausfahrgleisen. Da diese Aufschüttungen im Raum Seelze unmöglich waren, hatte dann zu Bundesbahnzeiten der Seelzer Rbf nie unter den hohen Personalkosten und der deswegen schlechten Wirtschaftlichkeit der Gefällebahnhöfe zu leiden.

Bei den nach der Jahrhundertwende geplanten größeren Rangierbahnhöfen trennte man die unterschiedlichen Gleisbereiche voneinander und führte dadurch ein wirtschaftliches Fließbandverfahren in diesen Zugbildungsanlagen ein. Einfahrgruppe (hier endeten alle einfahrenden Züge), Richtungsgruppe (hier sortierte man die Wagen in die einzelnen Ausgangsrichtungen), Ordnungsgruppe (hier konnte noch eine Feinsortierung innerhalb eines Ausgangszuges erfolgen) und Ausfahrgruppe (hier verließen alle Züge den Bahnhof) lagen hintereinander – die

Rangierarbeiten wurden von Gruppe zu Gruppe weitergereicht.

Die Seelzer Anlage besitzt zwei derartige Rangiersysteme spiegelbildlich nebeneinander, da nach damaligem Stand der Technik die Tages-Wagenleistung am Ablaufberg mit nur einer Anlage nicht zu schaffen gewesen wäre. So verteilte das eine Rangiersystem in Richtung Norden und Westen, während das andere System die Züge in Richtung Süden und Osten bildete.
Der „Pferdefuß" bei derartigen Anlagen ist der sogenannte Eckverkehr, wenn Wagen z.B. vom Westen zulaufen und in Richtung Norden ablaufen, so dass sie das Rangiersystem wechseln müssen. Diese Wagen müssen zweifach rangiert werden, was man durch Steuerung der Güterströme im Vorfeld versucht zu vermeiden. Eine Anlage mit nur einem Rangiersystem vermeidet den Eckverkehr; jedoch war im Planungsjahr 1905 die später in Seelze mehrmals erreichte Spitzentagesleistung am Ablaufberg von 8000 Wagen nicht durch ein System zu erbringen. Spätere Untersuchungen der TU Hannover aus dem Jahr 1937 führten zu der Erkenntnis, dass ein zweiseitiger Flachbahnhof nur dann die ideale Lösung darstellt, wenn der Wagenanfall mit einer Ablaufanlage nicht bewältigt werden kann und der Eckverkehr gering ist. Dies war in Seelze Rbf zu erwarten, denn in den betrieblichen Planungen des Jahres 1907 hält man für jedes Rangiersystem nur 1 kurzes Richtungsgleis für die Wagen des Eckverkehrs für erforderlich. Ebenfalls ging man 1937 in der Untersuchung der TU Hannover von einer möglichen Spitzenleistung an Ablaufbergen von täglich bis zu 6000 Wagen aus – ein Wert der vom Seelzer Rbf überschritten wurde und somit das zweiseitige Rangiersystem nicht in Frage stellte. Die moderne Vorzeigeanlage des Rangierbahnhofs Hamm erreichte in Vorkriegszeiten rund 5000 Wagen als tägliche Bergleistung.
*(Anm.: Die absolute DB-Spitze bei der täglichen Bergleistung eines Rangierbahnhofs erreichte der Seelzer Rbf im Jahr 1970 mit 8.156 abgelaufenen Wagen.)*

Die Masse aller behandelten Güterwagen durchläuft beide Rangiersysteme in der Reihenfolge Einfahr-, Richtungs- und Ausfahrgruppe. Je weniger Abweichungen, desto einfacher und desto wirtschaftlicher.
Erforderliche Abweichungen plante man vorab mit ein, um sie hinterher nicht dispositiv regeln zu müssen. Dispositive Regelungen erfordern eine Kommunikation zwischen allen Beteiligten und der Rangierdienst ist ein Geschäft mit sehr vielen Beteiligten!

Bis weit in die Bundesbahnzeit hinein wurden den Güterzügen Pack- oder Begleitwagen zugestellt, in denen z.B. die Frachtpapiere mitgegeben wurden. Diese Wagen wurden in spezielle Packwagengleise ausrangiert, abgestellt, für den Ausgangszug wieder aufgerüstet und von der Ausgangszuglok dort wieder aufgenommen. Die Seelzer Packwagengleise befanden sich westlich vom Bw und lagen gut erreichbar für die abgehenden Zugloks und die Frachtbriefüberbringung der Zugabfertigung. Ähnlich verhielt es sich mit der Dienstkohle für die Lokomotiven, wo täglich diverse Wagen zwischen Eingang und Bahnbetriebswerk verschoben werden mussten. Waren diese Wagen entleert, wurden sie als Bestand gemeldet, vom Wagenbüro verfügt und vom Rangierdienst in die Ausgangszüge gebracht.

Analog der Packwagen musste auch Pflege und Wartung der damaligen Petroleum-Zugschlusslampen geregelt sein. In der Einfahrgruppe wurden sie am Ablaufberg vom Abhänger vom Zug genommen und mussten dann geputzt und aufgefüllt vor Abfahrt eines Zuges wieder in den Ausfahrgruppen zur Verfügung stehen. Zum Transport der Zugschlusslampen und der Frachtpapiere bestanden zeitweise Pendelverkehre zwischen den einzelnen Rangierbezirken. Im Jahr 2008 werden am Schlußwagen eines Güterzuges zwei mit rückstrahlender Folie beklebte Metalltafeln angebracht; die einstigen „Lampenwärter" wurden längst in den Ruhestand versetzt.
Das System der Fließbandarbeit ist nicht anwendbar, wenn der Eingangszug „Ablauf- oder Bergverbote" mitbringt; d.h. Wagen oder Wagengruppen, die nicht über den Ablaufberg in die Ausgangsrichtung sortiert werden dürfen. Um diese „störenden Elemente" zu meistern, werden sie bei den Eingangszügen an festgelegten Stellen nach einer Zugbildungsvorschrift angebracht, um das Abdrückgeschäft nicht allzu sehr zu verzögern. Diese Wagen werden direkt von der Einfahr- zur Ausfahrgruppe mit einer besonderen Rangierlok überführt und dort in den Ausgangszug eingestellt. Neben der zusätzlichen Rangierarbeit fallen auch zusätzliche Dispositionstätigkeiten bei diesen Wagen an, da sie bei den Regelzugbildungen aus der Richtungsgruppe last- und metermäßig berücksichtigt werden müssen. Auch ist die Beförderung derartiger Wagen mitunter auf einen bestimmten Ausgangszug vorgeschrieben, so dass vorübergehende Abstellungen im Gleisbereich erforderlich werden.
Abgewichen werden muss zwangsläufig auch von der Fließbandarbeit, wenn Schadwagen

aufkommen, die der Werkstatt in Lohnde zugeführt werden müssen. Von der Einfahrgruppe her können sie in ein spezielles Sammelgleis ablaufen, um von dort direkt zur Werkstatt gebracht zu werden – in der Ausfahrgruppe müssen sie aus fertigen Ausgangszügen nachträglich ausrangiert und dem Sammelgleis zugeführt werden.

*Blick vom Stellwerk Sof am 31.7.2007 auf einen in die Seelzer Einfahrgruppe am Ostberg einfahrenden Güterzug.*
*Aufn.: W.Nimtz*

**Die Gleisgruppen des Seelzer Rbf:**

Beginnen wir zunächst mit den Seelzer **Einfahrgruppen**, die heute mit jeweils 8 Gleisen in beiden Systemen zur Verfügung stehen. Sie sind signal- bzw. fahrstraßenmäßig aus allen Eingangsrichtungen erreichbar. Ein Eingangszug aus Richtung Braunschweig kann somit durchaus an der östlichen Einfahrgruppe vorbei fahren, wenn sein Zuginhalt hauptsächlich für Ausgangszüge in Richtung Süden ist, welche i.d.R. über die westliche Einfahrgruppe ihren Wagenzulauf erhalten.

Hiermit beginnt die Tätigkeit des Disponenten der Zugbildungsanlage Seelze – des früheren Leiters der zentralen Betriebsüberwachung. Mit Abfahrt des zu erwartenden Eingangszuges von seinem letzten Behandlungsbahnhof liegen beim „Dispo Zba" alle Informationen über den Inhalt, die Besonderheiten, Zuglauf, Last und Länge vor. Das Produktionsverfahren Güterverkehr („PVG") stellt dem Dispo diese Transportdaten bundesweit zur Verfügung. Der Dispo kann erkennen, ob er auf Grund des Zuginhalts von der planmäßigen Einfahrgruppe abweichen muss, um unnötige Eckverkehre zu vermeiden und kann ggf. rechtzeitig die hierfür erforderlichen Absprachen durchführen. Er achtet auf die Zuglänge, da nicht alle Einfahrgleise in Seelze eine Maximallänge von 700 Metern besitzen. Sofern Ablaufverbote oder besondere Wagengruppen („Spitzengruppe") hinter der Zuglok eingereiht sind, besteht die Möglichkeit diese „Spitzen" mit der Zuglok in andere Bahnhofsbereiche zu überbringen. Klare, schnelle Entscheidungen, Absprachen und Weitergaben dieser Informationen sind hier unabdingbar. Die rechnergesteuerte Informationstechnik hilft dem Disponenten, dass er mit einem Vorlauf einiger Stunden erkennen kann, wie die Belastung eines Rangiersystems sich entwickeln wird. Er kann rechtzeitig dafür Sorge tragen, dass ein Rangiersystem aufnahmefähig bleibt, indem er Platz schafft zur Verarbeitung der eingehenden Zuginhalte. Innerhalb der Gesamtanlage Seelze Rbf kann er Rangierarbeiten umverteilen, um stärker belastete Bezirke zu entlasten oder eine gleichmäßigere Verteilung der Rangierarbeiten zu erreichen. Seine Hauptaufgabe besteht darin die Rangieranlage wirtschaftlich zu fahren, die Güter im Interesse der Kunden qualitativ hochwertig, sicher und pünktlich durch die Anlage zu bringen und unvermeidbare Störungen in ihrer Auswirkung zu minimieren.
Als Vorbereitungszeit eines Eingangszuges bis zum Zerlegen werden ca. 45 Minuten veranschlagt. Hieraus kann man erkennen, dass die Aufnahmefähigkeit der Seelzer Einfahrgruppen am besten durch einen gleichmäßigen Zulauf der Eingangszüge und durch Reduzierung der Eckverkehrs-Rangierfahrten sichergestellt werden kann. Kommt es hingegen durch Störungen im Betriebsablauf zu einem gebündelten Zulauf der Eingangszüge, ist die Aufnahmekapazität der Einfahrgleise schnell

ausgeschöpft, und die Eingangszüge reihen sich vor dem Seelzer Rbf auf.

Nach der Einfahrt des Zuges kuppelt die Zuglok ab und fährt in Richtung des Betriebshofes. Für die Eingangswagen dieses Zuges ist ein Wagenübergang auf die planmäßig zu erreichenden Ausgangszüge vorgesehen; diese geplanten Wagenübergänge sind in den örtlichen PVG-Stammdaten hinterlegt. Wenn hiervon abgewichen werden soll, dann sind diese Daten vorab in der dispositiven Ebene des Systems PVG vom Disponenten entsprechend zu korrigieren. Als Resultat entsteht eine Trennstellenliste des Eingangszuges, anhand derer ein Mitarbeiter den Zug für den Ablauf vorbereitet. Dies bedeutet, dass die Kupplungen über das „Langmachen" hinaus im Seelzer Ablaufverfahren auseinandergehängt werden, die Luftbremse entlüftet wird sowie die Bremsschläuche getrennt und in ihre Halterungen eingehängt werden. Nach Erledigung seiner Arbeit meldet er dies dem Bergmeister - Zustandeingaben dokumentieren dies im Ablaufrechnerprotokoll und geben damit den Eingangszug zum Ablauf frei. In beiden Seelzer Ablaufverfahren werden die „Zerlegeeinheiten" (Eingangszüge zum Abdrücken am Ablaufberg) entkuppelt zum Berg geschoben. Der Ablaufsteuerrechner (ASR) bestimmt hierbei die Abdrückgeschwindigkeit der Lok u.a. in Verbindung mit der Wagenmasse und dem Laufweg.

Einzelne Gleise beider Einfahrgruppen sind auch als Ausfahrgleise nutzbar, um betriebliche Leistungsspitzen abzufangen oder flexibler auf Betriebssituationen reagieren zu können. Am Ostberg wurden diese Gleise anfangs dazu genutzt, damit die Züge zwischen Hannover-Hgbf und Hannover-Linden hier die Fahrtrichtung wechseln konnten – mit der Inbetriebnahme der Ahlemer Kurve im Jahr 1957 fuhren diese Züge dann an Seelze vorbei.

*Der Seelzer Ostberg im Jahr 1964: Der „Abhänger" trennt mit der Stange die Wageneinheiten, damit sie entsprechend ihrer Ziele über den Brechpunkt des Ablaufberges in die vorgegebenen Richtungsgleise ablaufen können. (Am Westberg werden die „Zerlegeinheiten" – außer aus Eckverkehren heraus - bereits entkuppelt zum Brechpunkt des Berges herangedrückt; mit der Modernisierung des Jahres 2004 wird dieses Verfahren auch am Ostberg durchgeführt.)*

*Aufn.: Slg. Beckedorf/Nimtz*

Der Ablaufberg bildet den Verknüpfungspunkt zwischen der Einfahr- und der **Richtungsgruppe**. Unmittelbar am **Ostberg** hat der dort für den Ablaufbetrieb zuständige „Bergmeister" seinen Sitz. Unterstützt wird er von einem Vorvergleicher und einem Gruppenrangierer sowie den beiden Lokrangierführern auf den Abdrückloks. Die Ablauftechnik wird vom Stellwerk „Soa" aus gesteuert und befindet sich somit in der Obhut des Anlagenbetreibers. Über den Ostberg werden die ablaufenden Wagen in 18 Richtungsgleise sortiert, von denen fünf Gleise auch für direkte Ausfahrten (an der Ausfahrgruppe vorbei) genutzt werden können. Die Disposition der Abdrücklokomotiven und der Zugbildungen aus diesen 18 Gleisen heraus erfolgt ebenfalls vom Ostberg aus.
Die **Westberg**-Mannschaft ist geteilt untergebracht: Gruppenrangierer, Vorvergleicher und beide Lokrangierführer arbeiten rund um den Ablaufberg, während zwei Bergmeister, 1 PVG-Bearbeiter und der Zugbildungsdisponent auf dem Stellwerk „Swf" untergebracht sind. Über den Westberg werden 34 Richtungsgleise erreicht, von denen 10 Gleise für direkte Ausfahrten genutzt werden können. Diese zusätzlichen Ausfahrmöglichkeiten entstanden im West-Ost-System erst mit den Modernisierungen und Umbauten des Jahres 1963 – man erweiterte damals die Richtungsgruppe um 6 Gleise, konnte dadurch aber eine kostspielige Erweiterung der Ausfahrgruppe Ost vermeiden.

Nach der Modernisierung in den Jahren 2004 – 2007 wurde die technische Ausrüstung beider Berge angepasst: Neben insgesamt 6 ölhydraulischen Balkengleisbremsen (als Talbremsen unterhalb der Ablaufberge) wurden in den Richtungsgleisen 52 Richtungsgleisbremsen (einseitige Balkengleisbremsen) und ebenso viele Weiterführungseinrichtungen eingebaut. Die früher eingesetzten Hemmschuhleger mit ihrer gefahrgeneigten Tätigkeit konnten nach Abschluss der Modernisierung komplett zurückgezogen und teilweise für höherwertigere Tätigkeiten qualifiziert werden.

*Blick auf die Richtungsgruppe des Westberges um 1965*
*Aufn.: Slg. Beckedorf/Nimtz*

Der Ablaufsteuerrechner gibt die Abdrück- und Ablaufgeschwindigkeit automatisch an die Abdrücklok, er regelt die Weichenstellungen, bremst die Wagen in den Talbremsen vor und in den Richtungsgleisbremsen zielgerichtet ab. Er aktiviert die Weiterführungseinrichtung, wenn Wagen im Richtungsgleis nicht derart eng zusammen stehen, dass sie bei der Zugbildung gekuppelt werden können. Diese Technik arbeitet schonend und sicher, so dass früher im Umkreis der Orte Seelze und Letter zu hörende Aufprallgeräusche seitdem Geschichte sind. Die Technik ist jedoch auszuschalten und das betreffende Richtungsgleis ist für eine Nutzung

zu sperren, wenn Personale im Gleis beschäftigt sind, um z.B. Ausgangszüge zu kuppeln. Auch hier besteht ein klares Melde- und Dokumentationsverfahren zwischen den Beteiligten.
Mit dem Ablauf einer Zerlegeeinheit werden die jeweiligen Wagen über das Rechnersystem PVG sofort mit allen ihren Informationen dem Richtungsgleis zugeordnet und stehen für die Zugbildungsdisposition zur Verfügung.
Die auch für Ausfahrten nutzbaren Gleisgruppen am Ostberg ergeben den „Rangierbezirk Nord"; jene am Westberg werden als „Rangierbezirk Süd" bezeichnet. Neben den bereits erwähnten Zugbildungsdisponenten arbeiten dort mehrere Rangiermeister, Rangierbegleiter und Wagenmeister unter der Aufsicht eines Rangierbezirksleiters an der rechtzeitigen Fertigstellung der hier ausfahrenden Züge.
Das Rangierpersonal dieser Bezirke erledigt auch die Zugbildungen aus den restlichen 37 Richtungsgleisen in Richtung der Ausfahrgruppen West und Ost. Hierbei ist unbedingt sicherzustellen, dass die Rangierarbeiten „draußen" auch am PVG-Rechner nachvollzogen werden, da ja alle Wagen- und Transportinformationen wieder im Ausgangszug vorgefunden werden müssen. Wenn hier Daten fehlen oder logisch vom Rechner als falsch erkannt werden, dann blockiert das System die zur Abfahrt des Ausgangszuges erforderlichen Unterlagen.

*Seelze Rbf – Ausfahrgruppe West. Die Fahrzeugfarbkombination „blau-beige" und die Zugloks der Baureihe 140 prägten in Seelze Rbf das Bild der frühen 80er Jahre.*

*Aufn.: Nimtz*

Wir betrachten nun die beiden Seelzer **Ausfahrgruppen**, die mit 6 bzw. 10 Ausfahrgleisen ausgestattet sind. Die Zugbildungsdisponenten sorgen dafür, dass zu den planmäßig festgelegten Zeiten alle Wagenübergänge für den Ausgangszug im Richtungsgleis vorhanden sind, und ordnen dann die Zugbildung an. Der Zug wird für die Abfahrt gekuppelt und die Bremsschläuche werden miteinander verbunden. Eine Rangierlok überführt ihn dann als Rangierfahrt in die Ausfahrgruppe, wo er durch Wagenmeister noch seine brems- und wagentechnische Untersuchung erhält. Parallel dazu werden die Begleitpapiere erstellt und die Zuglok wird vorgespannt. Auch hierbei müssen wiederum diverse sicherheitsrelevante Tätigkeiten durchgeführt und dokumentiert werden, bevor mit der Fertigmeldung des Zuges an den Fahrdienstleiter die Arbeit des Transporteurs „Railion" für diese Zugbildung endet.

Die Leistungsfähigkeit der Seelzer Rangieranlage ist stark abhängig von der Arbeitsbewältigung in den Ausfahrgruppen. Eine durchschnittliche Besetzungszeit von ca. 90 Minuten bei langen bzw. achsenstarken Ausgangszügen ergibt die Erkenntnis, dass nicht alle Seelzer Ausgangszüge über die Ausfahrgruppen den Bahnhof verlassen können. Die Ausfahrten aus den Rangierbezirken Nord und Süd (aus den Richtungsgleisen heraus) sind also auch eine Zwangsmaßnahme, da die Seelzer Abdrückleistung höher ausgelegt ist als die Verarbeitungskapazität der Ausfahrgruppen. Muss dort die Standzeit eines Zuges verlängert werden, weil z.B. die Zuglok nicht erscheint oder Schadwagen ausgesetzt werden müssen, dann werden hierdurch mitunter nachfolgende Zugbildungen verzögert. Es ist vergleichbar mit einem verstopften Abfluss. Wegen der in Seelze Rbf vorhandenen vielfältigen Ausfahrmöglichkeiten kann in solchen Situationen jedoch vom erfahrenen Personal flexibel reagiert werden.

*Seelze, Ausfahrgruppe West am 31.7.2008:*
*Der Ausgangszug ist fertig zur Abfahrt und erhält seine Begleitpapiere.*
*Aufn.: W.Nimtz*

Eine Rangieranlage in der Größenordnung Seelze kann man nicht – wie bei einer Modellbahn - kurzfristig im Gleisbild anpassen, um wechselnde Aufgaben und Leistungen zu bewältigen. Es macht keinen Sinn, intakte Infrastruktur weit vor Ablauf ihrer Nutzungsdauer brach liegen zu lassen, um woanders etwas für sehr viel Geld neu aufzubauen. Seelze Rbf bietet immerhin gut 500 Weichen und rund 135 Kilometer Gleise zur zentralen Nutzung an.
Durch geänderte Zugbildungsaufgaben und Güter sind jedoch über die Jahre hinweg sichtbare Änderungen eingetreten. Die in beiden Rangiersystemen vorhandenen Ablaufberge der **Nachordnungsgruppen** wurden stillgelegt und die zugehörigen Gleisanlagen bis zum Jahr 1996 zum überwiegenden Teil abgerissen. Zugbildungen, die zur Ausfahrgruppe vorgezogen wurden, konnten hier nochmals (rückwärts) über einen kleinen Ablaufberg gedrückt werden, um eine Fein-Sortierung der Wagen im Ausgangszug zu erhalten.

*Ablaufbetrieb in der Nachordnungs-Gruppe im Stellwerksbezirk Soü. Im Bildvordergrund ist eine „Büssing-Auswurfbremse" erkennbar – bis hierhin wurden abrollende Wagen bei Bedarf durch Hemmschuhe vorgebremst.*
*Die Aufnahme entstand ca. 1975.*
*Aufn. Slg. Beckedorf*

Derartige Gruppenbildungen zu Gunsten der Empfangsbahnhöfe führte man zunächst in den Rangierbahnhöfen durch, um Personal und Anlagen auf den Unterwegsbahnhöfen gering zu halten. Die Nachordnungsgruppe einer Rangieranlage diente immer mehreren Unterwegsbahnhöfen und war dadurch wirtschaftlich besser ausgelastet. Anfang der 80er Jahre bemühten sich die Bahnhöfe im Umfeld jedoch diese Rangierleistung zur besseren Personalauslastung zu bekommen – für die Entscheidung gegen die Beibehaltung in Seelze sprach auch, dass die gegenläufigen Rangierbewegungen im Schnittpunkt Richtungs- und Ausfahrgruppe sehr störend wirken konnten, was der Fließbandarbeit einer Hochleistungsrangieranlage abträglich war.

Der Bereich **Ortsgüterbahnhof** Seelze hat ebenfalls seine ursprünglichen Aufgaben verloren. Von Anfang an war er mit Freilade- und Rampengleisen ausgerüstet, um Seelzer Ortsgut ein- oder auszuladen. Für den Stückgutumschlag hatte die Güterabfertigung Seelze dort ihre Lager- und Abfertigungshalle. Vorbei sind die Zeiten, als Möbel per Stückgut angeliefert und per Handwagen von der Güterabfertigung abgeholt wurden – ein derartiger Umstand ist heute kaum noch vorstellbar. Fahrräder, Kleintiere, Kaufmannsgüter, Baumaterialien und Umzugsgut wurden u.a. per Stückgut transportiert. Über die Freiladegleise erhielt man seine Kohlenlieferung und den neuen Ackerpflug oder die Ladung Düngemittel, während im Herbst hier dann die Rüben verladen wurden, um mit großem Aufwand und geringer Transportentfernung zur Zuckerfabrik Rethen oder Lehrte zu gelangen. Das war alles einmal gelebte Normalität; deckt sich aber nicht mit aktuellen Ansichten über wirtschaftliches Denken und Handeln.

Es ist aus heutiger Sicht bemerkenswert, dass die Seelzer Anlage von Anfang an platzmäßig derartig dimensioniert wurde, dass die heute üblichen 700 Meter-Züge dort verarbeitet werden können. Während der Planung des Seelzer Rbf waren die 560-Meter-Züge das Maß der Zeit und erst im Vorfeld des 2. Weltkrieges wurden die Hauptgleise der Güterzüge in den Bahnhöfen und Unterwegsstationen auf möglichst 700 Meter verlängert. Mit einer Zuglänge von 700 Metern ließen sich manche Wehrmachts-Kompanien ungeteilt als Truppentransport durchführen.

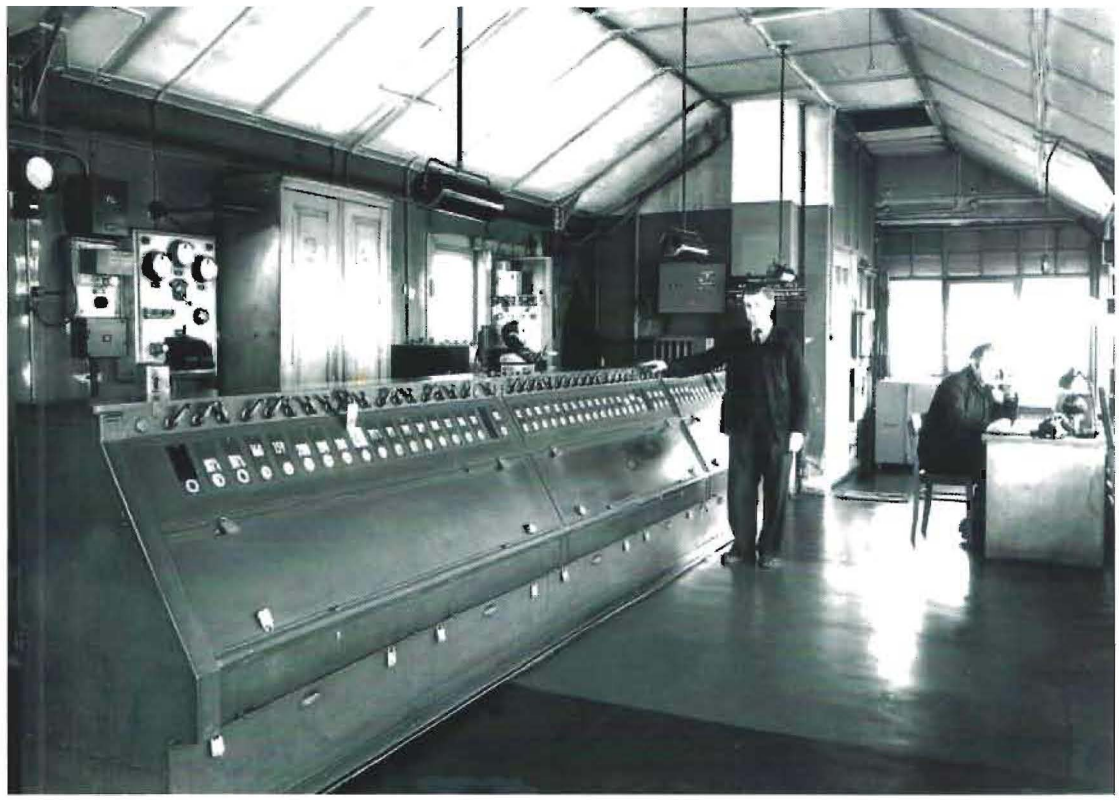
## Die Seelzer Stellwerke

*Das Stellwerk „Srf" westlich vom Personenbahnhof Seelze um 1980.*

*Aufn.: Slg. Beckedorf/Nimtz*

Trotz der verheerenden Bombardierungen des Seelzer Rbf konnten die Stellwerke aus der Anfangszeit des Bahnhofs die Kriegszeit überdauern. Mit Betriebseröffnung galt Seelze als einer der modernsten Rangieranlagen der preußischen Staatsbahn, was sicherlich auch auf die eingebaute Stellwerkstechnik zurückzuführen ist. Man wagte die Ausrüstung des gesamten Bahnhofs mit der neuentwickelten „elektro-mechanischen Stellwerkstechnik"; lediglich die östlich gelegene Abzweigung Letter erhielt noch die damals ausgereifte mechanische Stellwerkstechnik. Man beachte hierbei, dass die Gesamtbauzeit der Seelzer Rangieranlage lediglich 3 Jahre dauerte. Die Entscheidung für die Anwendung der elektro-mechanischen Stellwerkstechnik muß spätestens im Jahr 1907 gefallen sein, da sich die Hochbauten hiernach zu richten hatten. Rückwirkend betrachtet war die damalige Entscheidung mutig, eine derart große Rangieranlage signaltechnisch so auszurüsten: elektrische Weichenantriebe waren erst vereinzelt seit 10 Jahren im Einsatz und Schienenkontakte („isolierte Schienen") kannte man erst seit 12 Jahren. Überhaupt wurde das allererste elektro-mechanische Stellwerk in Deutschland erst im Jahr 1896 in Betrieb genommen. Das mechanische Stellwerk mit seinen Drahtzügen zu den Weichen- und Signalantrieben war in der Bauzeit des Seelzer Rbf hingegen entwicklungstechnisch ausgereift und wurde ab dem Jahr 1911 als Einheitsstellwerk eingeführt. In die Planungszeit des Seelzer Rbf fällt weiterhin die Einführung der hier zu verwendenden Gleissperrsignale (1907) und der Abdrücksignale an den Ablaufbergen (1908).

Die Hochbauten einiger Seelzer Stellwerke konnten aufgrund der Stellwerkstechnik dreigeschossig ausgeführt werden (u.a. Stellwerk Swz, Soü und Srf), was der besseren Übersicht im Stellbereich entgegen kam und bei mechanischen Stellwerken durch die Führung der Stelldrähte nicht möglich ist. Auf massive Fundamente konnte bei den Seelzer Stellwerken ebenfalls kostengünstig verzichtet werden, da die tonnenschwere Technik der mechanischen Abspannwerke samt schwerer Hebelbank im Bedienraum bei der elektro-mechanischen Technik entfällt. Zudem benötigten die Stellwerke weniger Grundfläche und konnten so zwischen den vielen Seelzer Rangiergleisen optimaler platziert werden.



*Als letztes Stellwerk in der Ursprungsausführung der elektro-mechanischen Technik des Eröffnungsjahres 1909 hielt sich das Stellwerk Swb bis Ende des Jahres 1963. Stellwerksmeister Alfred Primke an der blankgeputzten und gepflegten Hebelbank.*
*Aufn.: Slg. Beckedorf/Nimtz*

Die Bauweise der erstmals im Jahr 1896 gebauten elektro-mechanischen Stellwerke war bereits nach wenigen Jahren konstruktiv derart ausgereift, dass die Bauform des Jahres 1912 mit nur geringfügigen Änderungen später zur „Einheitsbauform E 43" erklärt wurde – eine Bauform, die nach späteren Umbauten bzw. Modernisierungen bei Seelzer Stellwerken sehr oft vorkommt.
Bei den elektro-mechanischen Stellwerken ersetzen Motoren die Muskelkraft beim Umstellen der Weichen und Signale; die Stellwerksräume können bei gleicher Größe mehr Stelleinheiten unterbringen – sind jedoch weiterhin auf die Überschaubarkeit ihres Stellbezirks angewiesen. Ein gutes Beispiel ist hierfür das Seelzer Stellwerk „Soü", welches im W-O-System zwischen der Richtungs- und Ausfahrgruppe liegt und gleichzeitig die Ausfahrten des Bezirks Süd, die Fahrten der dortigen Umspanngruppe und die Fahrten der Nachordnungsgruppe regelte: Mit 128 Hebelplätzen ist es das größte elektro-mechanische Stellwerk Norddeutschlands.

Die elektro-mechanischen Stellwerke des Seelzer Rbf besaßen anfangs eine Hebelbank der Bauform Jüdel 1901 mit Weichenkipphebeln. Um eine einwandfreie Unterscheidung bzw. Zuständigkeit der einzelnen Stellwerke zu ermöglichen, erhielten sie fortlaufende Nummern. Etwa ab 1956 wurden diese Nummern in Buchstabenkombinationen umgewandelt, die eine bessere Ausdrucksmöglichkeit für örtliche Lage und Zuständigkeit des jeweiligen Stellwerks vermittelten. Eine Auflistung der Seelzer Stellwerke ist als besonderer Anhang beigefügt.

Die Stellwerke wurden mehrfach der technischen Entwicklung folgend angepasst: Selbstblock, Zugnummernmeldeanlage, erweiterte Fahrstraßenmöglichkeiten und Anlagen im Zusammenhang mit der Elektrifizierung sind hier zu nennen.
Die alten Jüdel-Hebelwerke wurden 1939 beginnend durch die elektro-mechanischen Einheitshebelwerke „E 43" ersetzt. Am längsten in der Ursprungsform hielt sich das Stellwerk Swb, dessen Modernisierung kriegsbedingt 1939 nicht mehr begonnen wurde und welches mit alter Technik bis Ende 1963 betrieben wurde. Dieses Stellwerk galt zunehmend als Leistungsbremse des Rbf, da u.a. nicht alle Ablaufweichen eingesehen werden konnten und das Freisein dieser Weichen durch Klingelzeichen des Hemmschuhlegervormannes angezeigt werden musste. Diese nicht mehr zeitgemäße Ablaufanlage begrenzte die Abdrückgeschwindigkeit und verursachte hohe Abdrückverlustzeiten, wenn die Abdrückloks zu Rangierarbeiten („Talarbeiten") in den Richtungsgleisen eingesetzt waren.

*Stellwerk Soa zeigt den letzten Entwicklungsstand der Vorkriegstechnik – vorn der Ablauf-Weichenwärter und im Hintergrund der Bediener der Gleisbremsen. Das Stellwerk war bis zum Jahr 2004 in Betrieb. Aufn. um 1970: Slg Beckedorf/Nimtz*

Die Modernisierung der Stellwerkstechnik am Ostberg konnte noch bis 1940 abgeschlossen werden und ergab neben der einheitlichen Stellwerkstechnik „E 43" auch die Ausrüstung mit einer Gleisbesetztmeldeanlage der Einfahrgruppe Ost. Das im Jahr 1940 in Betrieb genommene halbautomatische Ablaufstellwerk „Soa" unterstrich mit modernster Technik die wichtige Rolle des Seelzer Rbf in den damaligen überregionalen Betriebsplanungen. Auf dem Ablauftisch dieses Stellwerkes war die Verteilzone mit den 17 Richtungsgleisen als Aluminiumstreifen dargestellt und die darin integrierten 20 Weichen wurden mittels richtungsanzeigenden Weichenhebeln bedient.
Als modernste Besonderheit verfügte dies Stellwerk über einen Ablaufspeicher mit eingebautem Schrittschaltwerk, der durch manuell vorzunehmendes Einstecken von Kontaktstiften eine Automatisierung von bis zu 50 Abläufen ermöglichte. Allerdings und nach damaligen Stand der Technik konnten durch die Automatisierung nur 4 Weichen erfasst werden – nachfolgende Verteilerweichen mussten auf dem Stelltisch per Hand gestellt werden. (Im Stellwerksraum mit untergebracht war der Gleisbremser und in der Kanzel über dem Bedienraum bis 1958 die Bahnhofsbetriebsüberwachung.)

Das Stellwerk hielt sich in dieser Betriebsform bis April 2004 und wurde dann (im selben Bedienraum) durch den Bedienplatz des Ablaufsteuerrechners „Soa" abgelöst.

Die Modernisierung des Westberges erfolgte im ersten Schritt bis 1963. Zwischen Juni und November gingen die Aufgaben des alten Stellwerks Swb mit seiner Ursprungstechnik auf das neue Stellwerk Swb über. Swb (neu) war bundesweit das erste Ablaufstellwerk mit elektronischem Zugspeicher, elektronischer Achszählung und geschwindigkeitsabhängig, elektronisch gesteuerten Gleisbremsen mit Radareinrichtung. Hersteller war die in Braunschweig ansässige Signalbaufirma Siemens, welche auch die weitere Modernisierung „direkt aus dem Nachbarort" betrieb, experimentell nutzte und betreute. Schon nach der Inbetriebnahme und noch mehr während der Folgejahre der Umstellung auf Prozeßrechnersteuerung erweckte dies Stellwerk in Fachkreisen Aufsehen.
Wichtige Besucher aus aller Welt besuchten seinerzeit den Ablaufbetrieb am Seelzer Westberg – erst als der nach Seelzer Muster errichtete Rangierbahnhof Maschen eröffnet wurde, flaute der Besucherstrom im Jahre 1977 merklich ab.

*Stellwerk Swb (neu) des Seelzer Rbf kurz nach der Inbetriebnahme im Jahr 1964 aufgenommen.*

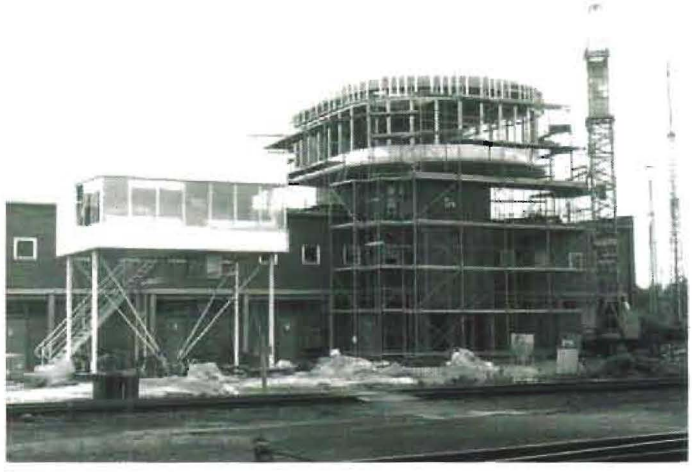
*Aufn.:Slg.Beckedorf*

Die Steuerung der Ablaufweichen übernahm nun ein auf Basis der Ringkerntechnik arbeitender Ablaufspeicher. Seine Bedienung erfolgte für bis zu 48 Abläufe über einen Lochstreifen, der auf der Blattschreiberanlage zusammen mit dem Rangierzettel erzeugt wurde. Auch die Vorbremsung der vom Berg ablaufenden Wagen, die bislang von zwei Hemmschuhauswurfbremsen vorgenommen wurde, übernahmen zunächst halbseitig arbeitende Balkengleisbremsen. Die gewünschte Sollauslaufgeschwindigkeit aus der Talbremse konnte für jeden Ablauf mit einem Regelschalter manuell vorbestimmt werden – der Löseauftrag für die Bremse kommt bei gemessener Übereinstimmung von Soll- und Istgeschwindigkeit von der Radareinrichtung. Die Stillstandsbremsung der Wagen in den Richtungsgleisen musste jedoch anfangs noch nach alter Weise durch eingesetzte Hemmschuhleger erfolgen.
1966 erhielt das Stellwerk Swb einen als Ablaufsteuerrechner (ASR) arbeitenden Prozessrechner, der in Verbindung mit einem Betriebsführungsrechner in Hannover stand. Unter dem Namen „Kybernetische Insel Hannover" wurden hiermit Versuche zu einer integrierten Transportsteuerung durchgeführt.
Ab 1971 übernahm der ASR in Seelze dann schrittweise alle Aufgaben zur Steuerung und Überwachung des Ablaufbetriebes am Westberg. Erstmalig in der Geschichte der Stellwerkstechnik steuerte nun ein Prozessrechner vollständig ein Ablaufstellwerk.
Hierzu waren neben der Rechnertechnik auch im Außenbereich der Ablaufanlage weitere Modernisierungen, Änderungen und Erweiterungen erforderlich: Lichtschranken für das Erkennen von Kuppelfehlern, Gewichtgeber (Messungen der Achsgewichte), Messstrecken und Radarantennen (zur Berücksichtigung von Laufeigenschaft u. Länge der Wagen) sowie eine 2. Bremsstaffel mit 34 dreiteiligen Richtungsgleisbremsen (Bauart Thyssen-Gummi). Diese Bremsstaffel erfordert nochmals 34 einzurichtende Messstrecken und 34 Radareinrichtungen, damit alle ablaufenden Wagen den Bremsbereich mit einer Laufgeschwindigkeit von 1,25 m/sec. verlassen.
Hinter der Bremsstaffel baute man rechnergesteuerte Förderanlagen (Bauart Hauhinco) ein, die mit insgesamt 12.860 m Förderlänge und 427 Mitnehmerwagen den Weitertransport der Wagen in den 34 Richtungsgleisen übernahmen, wenn diese vorzeitig zum Halten kamen. Durch die Bremsstaffel in Verbindung mit der Förderanlage konnte auf den Einsatz aller Hemmschuhleger am Westberg verzichtet werden.

Die Entwicklung musste zwangsläufig weiter gehen, denn das Stellwerk Swb arbeitete inmitten von Nachbarstellwerken mit Vorkriegstechnik. Im Jahr 1980 wird das Stellwerk behelfsmäßig in einen Container vor dem Gebäude verlegt, damit die ursprüngliche Bedienkanzel abgebrochen werden kann.
Eine neue dort errichtete Kanzel wurde entsprechend größer errichtet und beherbergt die 4 Arbeitsplätze des neuen Zentralstellwerks Swf und zusätzlich den bisherigen Ablaufbereich mit den Arbeitsplätzen der Bergmeister, der

Daten- und Zugbildungsdisponenten sowie der Betriebsüberwachung West.
Am Sonntag, 24.April 1983 geht das Stellwerk Swf nach rund 3 ½-jähriger Bauzeit in Betrieb. Die Presse im Umland bezeichnet es stolz als „Stellwerk der Superlative" und nennt als Baukosten einen Betrag von 27 Millionen DM.
Mit der Inbetriebnahme des neuen Stellwerks Swf am 24.4.1983 konnten 5 Stellwerke, 1 Abzweigstelle und eine Blockstelle stillgelegt werden. Nach damaligen Zahlen wurden werktäglich etwa 500 Zug- und Rangierfahrten durchgeführt, für die im Stellwerk 180 Zugfahrstraßen und 461 Rangierfahrstraßen vorgegeben waren. Angeschlossen sind 161 Weichen, 24 Lichthauptsignale, 32 Vorsignale und 165 Lichtsperrsignale.

Durch die Zusammenfassung mehrerer bisheriger Stellbereiche und Rangierfunktionen in einen Bedienraum verbesserte sich die Kommunikation, was zu einer Beschleunigung der Rangierabläufe führte. Das Herz der Stellwerksanlage Swf ist eine 8 mal 2 Meter messende Panoramatafel (Stelltafel), die alle Gleise des Zuständigkeitsbereichs zeigt und auch Bedienungen des Stellwerks von hier aus zulässt. Im Regelfall wird der Fahrstraßenteil des Stellwerks von zwei Fahrdienstleitern über eine Zahlentastatur „vom Schreibtisch aus" angesteuert – die Technik übernimmt dann alle weiteren Aufgaben bis hin zur Fahrtstellung des Signals. Technisch vervollständigt wurde Stellwerk Swf im November 1983 durch eine mikrogesteuerte Zugnummernmeldeanlage, die auch in Verbindung mit der Bahnhofsbetriebsüberwachung, dem Ablaufbereich Swf und der Zugüberwachung in Hannover steht.
Der Ablaufteil des Stellwerks Swb wurde unverändert in das Stellwerk Swf übernommen.



*In den Jahren 1981 – 1983 erfolgte der Umbau des Ablaufstellwerks Swb zum Zentralstellwerk Swf. Die Vergrößerung der Bedienkanzel erforderte eine provisorische Unterbringung des Stellwerks Swb in einem Container. Aufn.: Slg. Beckedorf/Nimtz*

Im November 1985 kommt es zu einer Besichtigung der Seelzer Betriebsanlagen durch japanische Eisenbahner. Die 36 Betriebsbediensteten aus Japan interessieren sich natürlich für die neue Stellwerkstechnik des Stellwerks Swf und nehmen als Erkenntnis u.a. mit, dass die Höhe der Panoramatafel mit ihren oberen Bedientasten für japanische Verhältnisse nur schwer bedienbar ist.

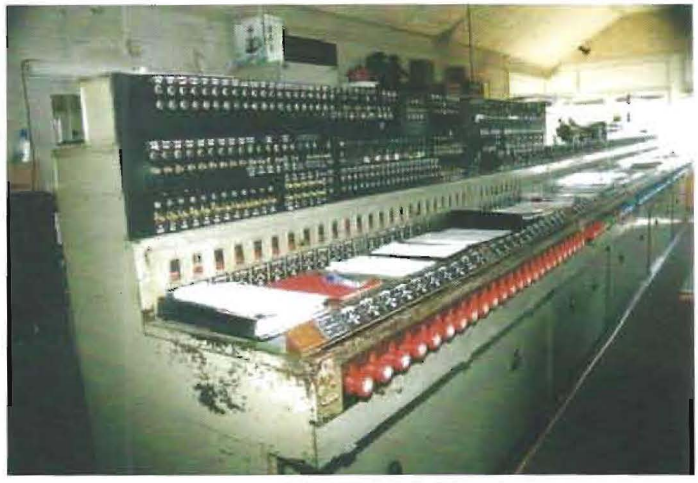
*Weiter höher hätten die Hilfstasten an der Bedienwand für die japanische Eisenbahnerin nicht eingebaut werden dürfen.*

*Aufn.: Pressestelle der BD Hannover*

Mit der Modernisierung des Seelzer Ostberges einschl. seiner Richtungsgleise war die bisherige Stellwerkstechnik des Stellwerkes „Soa" aus dem Jahr 1939 zu ersetzen. Seitdem geändert hatte man nur im Jahr 1994 die Steuerung der Talbremsen vom wasserhydraulischen Antrieb zur Ölhydraulik. Damit wurden die auf alten Fotos sichtbaren großen Steuerungshebel des Gleisbremsers durch einen kleinen Drehschalter abgelöst, mit dem er Änderungen zur Auslaufgeschwindigkeit vorgeben konnte.
Im alten (renovierten) Bedienraum „Soa" wurde mit der Modernisierung im Jahr 2004 das elektromechanische Hebelwerk und die Bedieneinheit der Gleisbremsen durch Flachbildschirme, Computer und Bedien-Maus ersetzt. Auf den ersten Blick erscheint der Arbeitsplatz des Ablaufwärters Soa wie ein normaler Büroarbeitsplatz – wären da nicht deutlich sichtbare Nothalttasten im Schreibtischbereich integriert. Von diesem Computer-Arbeitsplatz werden die Lokgeschwindigkeit der Abdrücklok, die Weichen der Ablaufzone, die Gleisbremsen und die Förderanlagen in den Richtungsgleisen gesteuert. Eine (bei der früheren Gleisbildtechnik gewohnte) Stelltafel wird durch die Anzeigen auf den Monitoren ersetzt, wobei für das Gleisbild ein eigener Monitor vorhanden ist. War das Bedienen von Start- und Zieltasten bei Rangier- und Zugfahrten der vorletzte Stand der Technik, so werden hier mittels Computer-Maus die Fahrwege eingestellt bzw. alle Bedienhandlungen ausgeführt.
Über die Monitor-Anzeigen kann sich der Ablaufwärter alle erforderlichen Informationen zur Zugzerlegung anzeigen lassen: die Darstellung der Gleisbelegung der Einfahrgruppe mit dem Stand der Vorarbeiten am Zug, Angaben zur Lokfunkfernsteuerung, Angaben zu eventuellen Störungen, allgemeine Meldungen und natürlich die Zerlegeliste des Zuges selbst. Er besitzt diverse Schaltflächen auf den Monitorbildern, um eigene Benutzereingaben zu tätigen, wobei die sicherheitsrelevanten Eingaben über eine Protokollerfassung nachgewiesen werden.

*Arbeitsplatz Stellwerk im Jahr 2006:*
*Die Hebelbank hat ausgedient.*
*Die Mitarbeiterin Daniela Kosink bearbeitet den Ablaufbetrieb vom Stellwerk Soa aus.*
*Aufn.: Slg. CZ/Steinberg*

Die Ablauftechnik des Stellwerkes Swf wurde analog der eingebauten Technik des Stellwerkes Soa im Jahr 2006 mit der Modernisierung des Westberges ebenfalls angepasst. In beiden Systemen arbeiten nun insgesamt 69 Rechner (PCs) und 4 speicherprogrammierbare Steuerungen (SPS). Die Technik und die Bedienung dieser Ablaufbereiche ist die Schnittstelle zwischen dem Netz als Vorhalter der Technik und der Railion Deutschland AG als Nutzer der Anlage, da hier die Interessen der Bereiche Fahrdienst und Rangierdienst sehr eng zusammen kommen.



*Auch im Jahr 2009 ist bei einigen Stellwerken weiterhin die bewährte Technik aus der ersten Modernisierungsphase des Jahres 1939 im Einsatz. Abgebildet ist das Seelzer Fahrdienstleiterstellwerk „Sof" (Bild Oben und Mitte) und das Weichenwärterstellwerk „Soü" (Bild unten).*
*Aufn.: Slg. Beckedorf/Nimtz*

# Stellwerke des Rangierbahnhofs Seelze

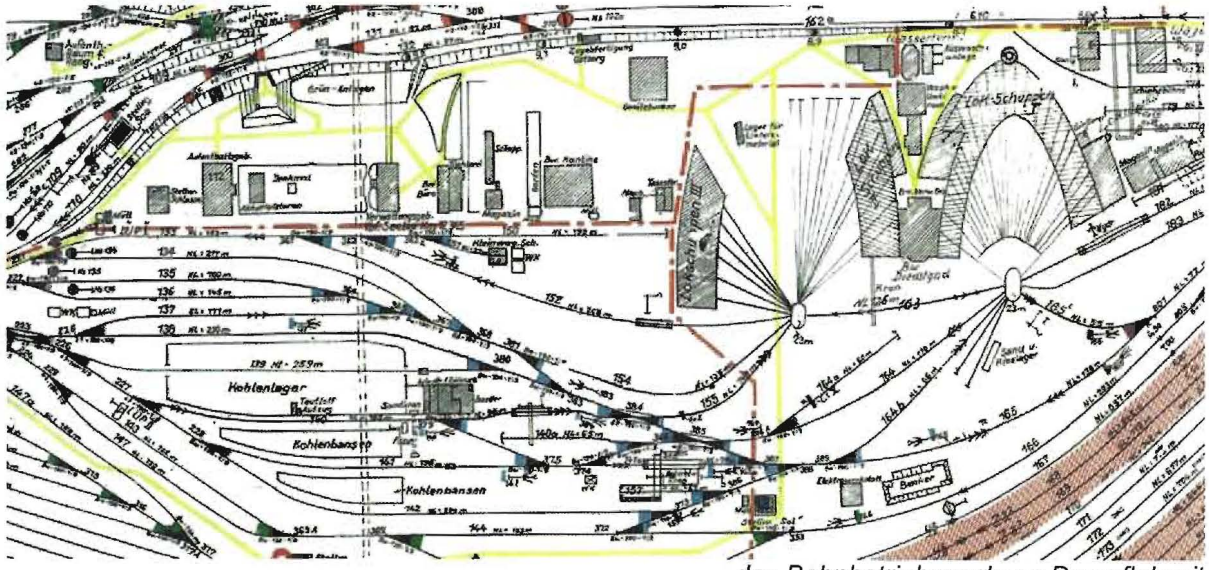
| Nr. bis 1956 | Bez. ab 1956 | Technik | Inbetrieb-nahme | Bemerkungen |
|---|---|---|---|---|
| I | **Srf** | Elektro-mechanisch Bauart Jüdel;<br><br>Umbau 1950 in Bauart E 43 | 1909 | „Seelze-Riedel-Fahrdienstleiter"<br>34 Hebelplätze<br><br>Stillgelegt 24.4.1983 |
| II | **Swf** | Elektro-mechanisch Bauart Jüdel;<br><br>Umbau 1950 in Bauart E 43 | 1909 | „Seelze-West-Fahrdienstleiter"<br>69 Hebelplätze<br><br>Stillgelegt 24.4.1983 |
| | **Swf -neu-** | Sp Dr S 60 (Siemens Spurplantechnik) | 1983 | Ersetzt die Stellwerke Srf, Swf, Swh, Swz, Abzw. Letter, Bk Leinhausen und das Behelfsstellwerk Swb<br>Angeschlossen:351 Stelleinheiten |
| III | **Swh** | Elektro-mechanisch Bauart Jüdel;<br><br>Umbau 1939 in Bauart E 43 | 1909 | „Seelze-West-Heimstättenbrücke"<br>36 Hebelplätze<br><br>Stillgelegt 24.4.1983 |
| IV | **Swb** | Elektro-mechanisch Bauart Jüdel 1901 mit Kipphebeln | 1909 | „Seelze-West-Berg"<br>56 Hebelplätze<br><br>Stillgelegt 1963 |
| | **Swb -neu-** | A Dr S60 (Siemens Ablaufstellwerk) | 1963 | Behelfsstellwerk zum Übergang auf Prozeßrechnersteuerung<br>90 Stelleinheiten<br>>1980 in Container untergebracht<br>Stillgelegt 1983 |
| V | **Swz** | Elektro-mechanisch Bauart Jüdel;<br><br>Umbau 1939 in Bauart E 43 | 1909 | „Seelze-West-Zugbildung"<br>52 Hebelplätze<br><br>Stillgelegt 24.4.1983 |
| VI | **Soz** | Elektro-mechanisch Bauart Jüdel;<br><br>Umbau 1939 in Bauart E 43 | 1909 | „Seelze-Ost-Zugbildung"<br>Ca. 30 Hebelplätze<br><br>1964 in. Stw. Soü aufgegangen |
| VII | **Sok** | Elektro-mechanisch Bauart Jüdel 1901 mit Kipphebeln;<br><br>1963 in Bauart E 43 umgebaut | 1909 | „Seelze-Ost-Kohle"<br>33 Hebelplätze |
| VIII | **Sob** | Elektro-mechanisch Bauart Jüdel;<br><br>Umbau 1939 in Bauart E 43 | 1909 | „Seelze-Ost-Berg"<br>43 Hebelplätze<br>1940 Abgabe des Ablaufteils an Stw. Soa |
| | **Soa** | Elektro-mechanisch m. Tischhebelwerk Bauart VES | 1940 | „Seelze-Ost-Ablaufberg"<br>Halbautomatisches Ablaufstellwerk<br><br>Stillgelegt 2004 |
| | **Soa -neu-** | Elektronisches Stw. mit Ablaufsteuerrechner | 2004 | |

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| **IX** | **Soü** | Elektro-mechanisch<br>Bauart Jüdel;<br><br>Umbau 1939 in Bauart E 43 | 1909 | „Seelze-Ost-Überholung"; bis 1983 auch Fahrdienstleiterstellwerk<br>128 Hebelplätze |
| **X** | **Sol** | Elektro-mechanisch<br>Bauart Jüdel;<br><br>Umbau 1962 in Bauart E 43 | 1909 | „Seelze-Ost-Lokschuppen"<br>42 Hebelplätze<br>Gleichzeitig Lokmeldeposten |
| **XI** | **Sof** | Elektro-mechanisch<br>Bauart Jüdel;<br><br>Umbau 1939 in Bauart E 43 | 1909 | „Seelze-Ost-Fahrdienstleiter"<br>112 Hebelplätze (+ 41 Sperrsignale) |
| | **Bk** | Mechanisch | 1909 | **Blockstelle Harenberg**<br><br>1951 in Stw. Sob aufgegangen |
| | **Bk** | Mechanisch | 1957 | **Blockstelle Sportplatz**<br><br>(Strecke Seelze-Ahlem) – 1964 wieder ausser Betrieb genommen |
| | **Bk** | Mechanisch | 1909 | **Blockstelle Lohnde**<br><br>1964 mit Einrichtung des Selbstblockes aufgelöst |
| | **Abzw** | Mechanisch | 1909 | **Abzweigung Letter**<br><br>1983 von den Stellwerken Swf und Sof übernommen |
| | **Af** | Elektro-mechanisch E 43<br>Kombiniert mit Dr-Stellkasten für Bedienung Abzw. Kurve | 1939 (?) / 1964 | **Betriebsbf Ahlem**<br>(z. Bf. Seelze Rbf gehörend) |

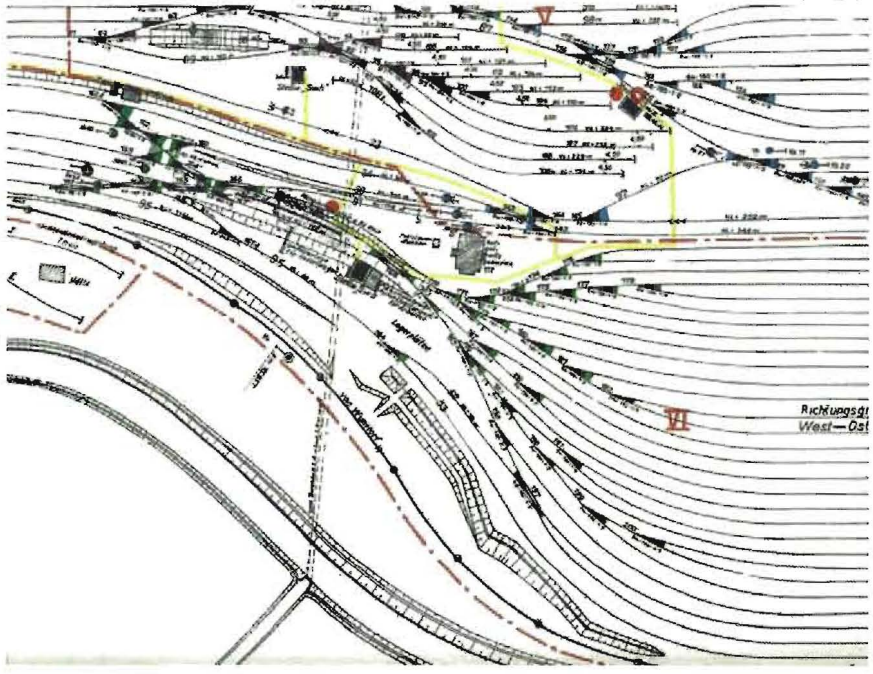
*Seelze Rbf; Stellwerk Swf im Jahr 2006: Der Fahrdienstleiter West betrachtet die Panoramatafel. Direkt vor ihm auf dem Tisch befindet sich die Eingabetastatur für das Auslösen aller Regelbedienungen zur Durchführung der Zug- und Rangierfahrten.*

*Aufn.: Slg. CZ*

## Seelzer Infrastruktur im Jahre 1958:

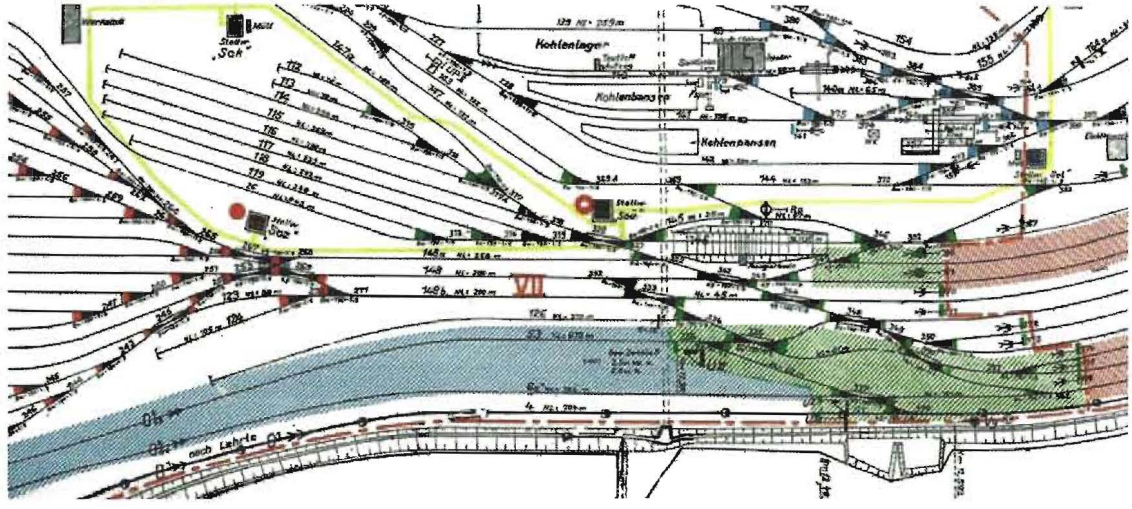



*.... das Bahnbetriebswerk zur Dampflokzeit*




*... der alte Westberg vor seiner Modernisierung*

*..und der Bereich zwischen Richtungsgleisen und Ausfahrgruppe im West-Ost-System vor dem Umbau mit einer noch leistungsfähigen Nachordnungsgruppe*



# Zwischen Hemmschuh und Computertechnik

Mit der Eröffnung des Rangierbahnhofes Seelze und der Güterbahn Lehrte – Seelze – Wunstorf entspannte sich die Betriebslage im Raum Hannover merklich. Da nun ausreichende Betriebs- und Rangierkapazitäten zur Verfügung standen, konnten die Aufgaben im Güterverkehr umgehend den neuen Gegebenheiten angepasst werden. Nach einer Anlaufzeit erreicht die Seelzer Rangieranlage bereits eine tägliche Ablaufleistung an beiden Ablaufbergen von ca. 3800 Wagen.

Zur Erledigung der anfallenden Arbeiten sind anfangs in den einzelnen Bahnhofsteilen folgende Mitarbeiter des Rangierdienstes eingesetzt:

Bezirk IV (Ost-West-System)
mit Einfahr-, Richtungsgruppe und Ostberg:

Je Schicht 12 Rangierer einschl. Aufsichtskräfte

Bezirk V (Ost-West-System)
mit Zugbildungsgruppe Nord/West:

Je Schicht 7 Rangierer einschl. Aufsichtskräfte

Bezirk VI (West-Ost-System)
mit Einfahr-, Richtungsgruppe und Westberg:

Je Schicht 14 Rangierer einschl. Aufsichtskräfte

Bezirk VII (West-Ost-System)
mit Zugbildungsgruppe Süd/Ost

Je Schicht 9 Rangierer einschl. Aufsichtskräfte
(Zeitw. sind im Bezirk 2 Rangierlokomotiven eingesetzt)

In beiden Systemen arbeitet zusätzlich eine Rangierkolonne mit 4 Rangierern in zwei Schichten, die für den Ortsverkehr zuständig ist. Von dieser Kolonne werden die eingegangenen Wagen an den Entladestellen bereitgestellt (z.B. am Ortsgüterbahnhof) und die zum Versand gekommenen Wagen abgeholt. Einen wesentlichen Anteil hieran hat der Dienstgutverkehr mit Lokomotivkohle.

Rangiert wird zunächst mit „Hemmschuh und Brechstange". Was an Wagen nicht per Schwerkraft und Ablaufberg sortiert werden kann, wird per Rangierlokomotive in der Anlage umrangiert. Die Rangiersignale werden per Trillerpfeife oder per Handsignal gegeben – nachts spendet eine vor der Brust einzuhängende Karbid-Lampe ein trübes Licht, mit dem ebenfalls auch Rangiersignale gegeben werden.

*Der Rangierobermeister; ca. 1960*
*Aufn.: Slg.Beckedorf*

Die Verständigung zwischen Rangierleitern und Stellwerkern erfolgt durch Zuruf (der Stellwerker hatte hierfür seine „Flüstertüte" griffbereit am Fenster stehen) oder durch wenige Telefonringleitungen, in die sich je nach Klingelzeichen eingeschaltet wird. An den Ablaufbergen werden im Durchschreibeverfahren „Zuweisungszettel" und „Ablaufzettel" vor den Abläufen erstellt und verteilt, damit die beteiligten Hemmschuhleger und Weichenwärter über den Ablauf der Wagen informiert sind. Ergänzende Hinweise werden von den Rangierleitern mit Kreide direkt an die Wagen geschrieben – unübersehbar für alle beteiligten Mitarbeiter, die nachfolgend mit dem Wagen zu tun haben. Der Bergmeister bedient ein Abdrücksignal, mit welchem er sehr grob die Abdrückgeschwindigkeit beim Ablauf bestimmen kann und die Berglok beim Abdrücken dirigiert.

*Der Hemmschuhleger; aufgenommen ca. 1975*

*Aufn.: Slg. Beckedorf*

Beim Rangierpersonal sind es gerade die für die Abbremsung der Wagen unterhalb des Ablaufberges sorgenden Hemmschuhleger, die einen sehr gefahrvollen Beruf ausüben, bei dem es immer wieder zu Unglücken kommt.
Wenn z.B. ein Wagen sein vorgesehenes Gleisziel nicht erreichen konnte („abgelenkter Wagen"), dann muss ein Hemmschuhleger sehr schnell reagieren und diesen Wagen an anderer Stelle trotzdem rechtzeitig und sicher aufhalten. Aus Sicht der Bahnverwaltung im Jahr 1928 stellen die Hemmschuhleger vor allem in Hinblick auf die Sicherheit des transportierten Gutes eine Schwachstelle dar. Wird ein Wagen nicht stark genug abgebremst, so sind Schäden nicht ausgeschlossen, wenn er auf einen schon stehenden Wagen aufprallt. Festgestellt wird im Jahr 1928, dass 41 Prozent aller Schäden im Gütertransport beim Aufeinanderprallen von Wagen entstanden. Es entstanden in jenen Jahren Weisungen über „die Behandlung vorsichtig zu verschiebender Wagen", aus denen später dann die Bestimmungen und der Begriff „Vorsichtswagen" resultieren.
Ohne optimierte Ladungssicherungen und mit der damaligen Rangiertechnik wurden einst heute längst vergessene Transporte rangiert. Dazu gehören z.B. begleitete Tiersendungen (neben Kühen, Bullen, Schweinen und Schafen auch Pferde), Langholzwagen (deren Wagenteile nur über die Ladung miteinander verbunden waren), Säuretopfwagen (mit zerbrechlichen Tonkrügen voller Säure beladen), verladene Möbelanhänger oder Wagen von Schaustellern und Künstlern. Selbst der Transport von Eiern, Obst und Gemüse sowie Porzellan- und Glaswaren als Wagenladung war damals nichts Aussergewöhnliches. Das Rangierpersonal wurde im Umgang mit derartigen Transporten immer unterwiesen und geschult, obwohl nicht auszuschließen war, dass anschließend auf die Weinfasswagen und eventueller Leckagen an diesen Fahrzeugen besonders geachtet wurde.
Regelmäßige Schulungen des Rangierpersonals – besonders im Umgang mit Gefahrstoffen und zum Thema Arbeitsschutz - werden nach wie vor durchgeführt.

Der Wagenausgang in Seelze Rbf beträgt im Jahr 1938 gesamt 1.206.000 Wagen. Als höchste tägliche Wagenausgangszahl sind 5150 Wagen vermerkt; als höchste Bergleistung beider Ablaufanlagen zusammen 6229 Wagen. Eine durchschnittliche Differenz von rund 800 Wagen täglich zwischen Wagenausgang und Bergleistung beinhaltet alle Wagen, die mehrfach rangiert werden mussten: neben den Wagen des Eckverkehrs sind dies z.B. auch die Wagen der Anschließer, die Dienstkohlewagen und die Werkstattwagen.
Über die Leistungszahlen der Zugbildungsanlage während der Kriegszeit liegen keine Angaben vor. Es dauert in der Nachkriegszeit bis ins Jahr 1957, dass die Leistungen des Jahres 1938 wieder erreicht werden.

Wagenausgang und Bergleistung sind Zahlenwerte, die über die gesamte Betriebszeit des Seelzer Rbf für diverse Jahre vorliegen. Bei einem Vergleich dieser Zahlen ist jedoch zu berücksichtigen, dass sich die Länge aller erfassten Wagen erheblich verändert hat. Allein in den Jahren 1993 – 2003 nahm der Längenzuwachs bei den Güterwagen (durchschnittliche Länge der Wagen) um 18 % zu. Die Spitzenleistung des Jahres 2007 mit 3876 Wagen im Ausgang wären vergleichweise ca. 7600 Wagen im Jahr 1938 gewesen. Diese Leistung ist im Vergleich zu 1938 heute nur mit modernernster Technik, einer konsequenten Ausrichtung der Arbeitsweise auf die Möglichkeiten dieser Rangiertechnik und besserem Laufverhalten der Wagen (Rollenachslager statt Gleitachslager) im Ablaufbereich zu erbringen – die Leistung des Personals ist damals wie heute hierbei beachtenswert.

*Seelze Westberg nach der ersten Modernisierung im Jahr 1964. Ein alter, gedeckter preußischer Güterwagen der Gattung G10 durchläuft in Kürze die neuen vollautomatischen Talbremsen. Dahinter ein Neubaugüterwagen der DB mit Mittelcontainern „Von Haus zu Haus".*

*Aufn.: BD Hannover*

| Jahr | Wagenausgang | Bergleistung | Tageshöchstwert/ -summe Wagenausgang | Bergleistung |
|---|---|---|---|---|
| 1936 | 1.220.000 | 1.481.080 | 4709 | 6127 |
| 1947 | 631.570 | 763.874 | 3036 | 3460 |
| 1949 | 799.272 | 969.688 | 3375 | 5022 |
| 1959 | 1.271.388 | 1.459.739 | 5262 | 5981 |
| 1964 | 1.701.415 | 1.915.804 | 7116** | 7864 |
| 1967 | 1.379.984 | 1.616.877 | 6003 | 6785 |
| 1970 | 1.723.818 | 2.029.099** | 6919 | 8156** |
| 1977 | 1.303.325 | 1.506.041 | 5692 | 6624 |
| 1982 | 1.118.674 | 1.295.729 | 4978 | 5760 |
| 2006 | 848.836 | 1.062.027 | * | * |
| 2007 | 924.020 | 1.156.071 | 3876 | * |

* = vergleichbare Angaben liegen nicht vor

** = bisher erreichte Höchstwerte

Das Rangieraufkommen in Seelze Rbf unterliegt unabhängig vom Gewinn oder Verlust von Marktanteilen starken, teils periodischen Schwankungen – sowohl über das Jahr verteilt, als auch innerhalb der Wochentage. Die Verkehrsspitzen im Einzelwagenverkehr fallen zu Beginn des Frühjahres und im Spätherbst an, wobei als früherer „Herbstspitzenverkehr" die Zeit der Rübenkampagnen alle Eisenbahner forderte. In der Neuzeit ist es der „Ultimo-Verkehr", der sich bis Mitte Dezember steigert, wenn die verladende Kundschaft noch ihre Aufträge im alten Jahr unbedingt ausliefern will. Dazwischen gibt es Schwachlastphasen rund um den Jahreswechsel und während der Sommerferien, die vom Rangierdienst wirtschaftlich gemeistert werden müssen. Dies bedeutet einen ständigen Anpassungsprozess zwischen Personal und Leistung, wobei trotz der jahrelangen Erfahrungen unverhoffte „Leistungsüberraschungen" positiver wie negativer Art nie auszuschließen sind.

Das Bild im Rangierdienst hat sich geändert. Die ersten hydraulischen Gleisbremsen werden in Seelze unterhalb des Ostberges bereits im Jahr 1940 in Betrieb genommen und erleichtern das Vorbremsen der ablaufenden Wagen.
Weitere Verbesserungen entstehen in der Nachkriegszeit durch neue Kommunikationsmittel: verbesserte Lautsprecheranlagen, neue Wechselsprechanlagen („Allfernsprecher") und die Einführung des Rangierfunks. Ab 1967 wird die Datenverarbeitungstechnik in Seelze Rbf eingesetzt, deren Weiterentwicklung schließlich zur Prozessrechnersteuerung des Rangierdienstes am Westberg führt.

Der heutige Rangierdienst ist mit mehreren lokalen und überregionalen Systemen der Datenverarbeitung vernetzt und verbunden. Diese Systeme vereinfachen Arbeitsabläufe oder vermeiden Doppelarbeiten in unterschiedlichen Rangierbereichen, wollen jedoch auch mit aktuellen Dateneingaben gespeist werden. Der

Bildschirm gehört heute zu den meisten Rangierarbeitsplätzen dazu. Was „draußen" real im Rangierdienst abgearbeitet wird, muß am Computer nachvollzogen werden, um so eine datentechnische Unterstützung bei der Zugbildung oder der Kostenbetrachtung sicher zu stellen.
Geblieben ist die Arbeit zwischen und an den Fahrzeugen: Das Langmachen der Kupplungen und das Entkuppeln der Wagen bei der Zugauflösung, oder das Schlauchen und Kuppeln der Wagen bei der Zugbildung – die automatische Kupplung konnte bislang nicht eingeführt werden. Also bleibt dem kuppelnden Rangierpersonal nichts anderes übrig, als seit 1909 mit der Hand am Rangierergriff des Fahrzeuges unter den Puffern hindurch in den Kupplerraum zu treten. Die Verantwortung für die Durchführung von Rangierbewegungen wechselte zwar allgemein zum Triebfahrzeugführer, wird aber im Bahnhof Seelze Rbf unverändert beim Rangierleiter (heute: Rangierbegleiter) belassen.

Die erste Modernisierungsphase im Seelzer Rangierdienst wurde 1940 wegen des Krieges eingestellt und später mit der Inbetriebnahme des neuen Westberges im Jahr 1963 vollendet. Erst durch die folgende komplette Ausrüstung mit Gleisbremsen und Beidrückeinrichtungen unterhalb des Westberges können dann viele Hemmschuhleger aus ihrer gefahrgeneigten Tätigkeit herausgelöst werden.

Nach 1983 und der Inbetriebnahme des Seelzer Zentralstellwerks Swf haben zunächst andere Baumaßnahmen eine höhere Priorität, so dass bis in die Anfangszeit der DB AG größere Modernisierungsvorhaben in Seelze nicht mehr stattfinden. So kommt auch das neue Zentralstellwerk Sof über einen Hochbauentwurf bislang nicht hinaus.

Der nach der Bahnprivatisierung entstehende Geschäftsbereich „Ladungsverkehr" geht diesen Modernisierungsstau schnell an und legt im Jahr 1998 eine Auflistung von bundesweit 18 Zugbildungsanlagen vor, für welche nun dringend Modernisierungs- bzw. Investitionsvorhaben vorgesehen sind.. Bezüglich der Realisierungskosten muss hierbei eine Reihenfolge festgelegt werden, wobei Seelze Rbf mit dem Ost-West-System vorrangig bis zum Jahr 2005 umgesetzt werden sollte. Die Zustimmung hierzu fällt im Jahr 2001.

Nach Abschluss der Modernisierung beider Seelzer Ablaufanlagen in den Jahren 2004 und 2006 nach einem einheitlichen Muster und mit modernster Technik werden keine ablaufenden Wagen mehr mit Hemmschuhen aufgehalten. Lediglich ein am Ende des Richtungsgleises aufzulegender Doppelhemmschuh sichert die Wagen gegen ein Weglaufen in Richtung der Ausfahrgleise. Die Technik wird per Computer-Maus und Bildschirm bedient – dazu gehört z.B. das Sperren von Zuläufen in einzelne Gleise und das Abschalten der Beidrücktechnik, wenn dort Rangierpersonal die Wagen zur Zugbildung kuppeln muss. Hierbei speichert der Computer diese sicherheitsrelevanten Eingriffe und führt Protokoll.

*War einst das Betrachten von (Fernseh-)Bildschirmen im Dienst bei Strafe untersagt, so ist heutzutage die Arbeit vor mehreren Bildschirmen auf vielen Arbeitsplätzen die Regel. Das Bild zeigt die „Railion-Seite" im Bedienraum des Stellwerks Swf mit Bergmeister und Disponenten im Dezember 2006.*
*Aufn.: Miska/Slg.CZ*

# Personal und Arbeit

*Eine Rangierkolonne am Seelzer Ostberg während einer Arbeitspause im Jahr 1995.*

*Aufn.: Slg.Beckedorf*

***Die Personalplanung***

Der Eisenbahnrangierdienst ist seit jeher eine sehr personalintensive Angelegenheit. Zugleich ist er eine Gemeinschaftsaufgabe, bei der diverse (teilweise organisatorisch getrennte) Eisenbahnberufe fachlich ineinander greifen müssen, bevor als Endprodukt dieser Arbeitsleistung ein fertig gebildeter Ausgangszug den Zugbildungsbahnhof verlassen kann.

Für das zu schaffende Produkt „Ausgangszug" benötigt man ausreichendes und sehr gutes Personal, um mit den Wagen der ankommenden Züge eine pünktliche Abfahrzeit, eine schonende Wagenübergangsbehandlung und somit eine optimale Beförderungsqualität zu erreichen. Das ganze Verfahren muss auch noch kostenmäßig tragbar und an den Kunden verkaufbar sein – sonst verlagern sich heutzutage die Transporte und damit die Arbeit zur Konkurrenz.

Produktivität und Wirtschaftlichkeit einer Zugbildungsanlage in der Seelzer Größenordnung hängen sehr vom Personaleinsatz und der Personalauslastung ab, da die Personalkosten den größten Kostenblock erzeugen und diese Kosten anteilig auf die betroffenen Transporte angerechnet werden. Das Verhältnis Personal- zu Infrastrukturkosten beträgt ca. 3 : 1 und verdeutlicht, dass eine unnütze Personalvorhaltung vielleicht das Arbeitsleben einzelner Mitarbeiter zunächst geruhsamer machen würde, letztlich aber über die dadurch entstehenden höheren Transportkosten die Transportaufträge stark gefährdet. Sind die Transporte erstmal „abgewandert", geraten über die nachlassende Wirtschaftlichkeit weitere Arbeitsplätze in Gefahr. Da Arbeitsplätze verschiedener Organisationseinheiten in Seelze „Hand in Hand" arbeiten, wird diese Gefährdung auch auf andere Arbeitsplätze übertragen. Rangierdienst ist eine Gemeinschaftsarbeit.

Geplant und kostenmäßig ausgewertet sowie überwacht wird der Seelzer Rangierdienst seit August 2003 beim CargoZentrum (CZ) in Hannover. Der für die Abwicklung der Rangieraufgaben erforderliche Personalbedarf wird hier abgestimmt, vorgegeben und festgelegt. Er richtet sich nach den zu erbringenden Leistungen einerseits, ist aber andererseits auch abhängig von der Auslastung des Personals (Gesamt-Produktivität der Zugbildungsanlage Seelze) und vom vorhandenen Personalbestand (Änderungsmöglichkeiten, Qualifizierungen) sowie von finanziellen Vorgaben. Auch zusätzlich benötigtes Personal will gerecht entlohnt werden und dessen Entgelt muss ebenfalls geplant rechtzeitig zur Verfügung stehen.

Im CZ Hannover arbeiten die Teams Angebotsmanagement, Betriebsmanagement und Controlling ineinandergreifend, um auf Leistungsänderungen, -schwankungen und –neuerungen kurzfristig zu reagieren. Sie passen dadurch die Wirtschaftlichkeit der Seelzer Rangieranlage umgehend den Gegebenheiten an und sorgen dafür, dass die einzelnen Transportkosten für die Kunden attraktiv und bezahlbar bleiben.
Es entstehen hier Rangierarbeits- und Dienstpläne, die dann in Seelze „vor Ort" umgesetzt werden müssen. Bevor es dazu kommt, müssen derartige Pläne noch das Beteiligungsverfahren des Betriebsrates durchlaufen. Das Betriebsverfassungsgesetz gibt für viele Bereiche klare Beteiligungs- und Informationsrechte des Betriebsrates vor, wobei unterschiedliche Ansichten und Auffassungen im Vorfeld einer Maßnahme abzuklären sind.

Die einst angewendeten Zeit- und Erfahrungswerte ersetzt heute der Computer durch Richtwerte eines speziellen Planungsprogramms im Rangierdienst. Heraus kommen dann geplante Arbeitsblöcke, die in einem neuen oder bereits bestehenden Dienstplan integriert werden oder mit bereits bestehenden Aufgaben verzahnt werden. Bei der Planung muss heutzutage verstärkt auf Vorgaben anderer Fachbereiche Rücksicht genommen werden, wenn z.B. vom Fachbereich „Netz" kein Fahrplan für eine gewünschte Abfahrtzeit mehr zu erhalten ist oder vom Fachbereich „Transportmanagement" eine Zuglok erst später zugesichert werden kann. Sofern es möglich ist, versucht man auch die Wünsche des ausführenden Personals mit den Plänen in Einklang zu bringen. Aus den Dienstplänen und Rangierarbeitsplänen heraus resultiert dann der eigentliche Personalbedarf, d.h. die Anzahl der Mitarbeiter, die dann vor Ort in Seelze Rbf einzusetzen sind. Je nach Art und Auswirkung einer Dienstplan- bzw. Leistungsänderung ergibt sich anschliessend die Frage: Wohin oder woher mit dem Personal?

### *Arbeitseinsatz und Personalzahlen*

Der Güterrangierdienst läuft in Seelze nahezu „rund um die Uhr". Der Güterverkehr hat seine werktäglichen Spitzenzeiten immer während der Nachtstunden, wenn nach Feierabend vom Versender das Transportgut übergeben wird und möglichst zum Arbeitsbeginn eines Empfängers dort zur Verfügung stehen soll. Das bedeutet, dass die Seelzer Rangierarbeits- und Dienstpläne einen hohen Leistungsanteil in den Nachtstunden beinhalten. Die Mitarbeiter werden im Nachtdienst sehr stark gefordert, da hier eine höhere Betriebsleistung der Rangieranlage gegen die „innere körperliche Uhr" erbracht werden muss. Müdigkeit und nachlassende Konzentration darf es hierbei nicht geben und das eingesetzte Personal wird deshalb vom bahnärztlichen Dienst regelmäßig auf seine Betriebsdiensttauglichkeit und Fitness überprüft.

Im Bereich der Zugbildungsanlage Seelze arbeiten die Personale des CargoZentrums Hannover (Rangierdienstmitarbeiter), des Netzbezirks Hannover (Stellwerker und Baudienst), des Transportmanagements Nord (Lokführer und Lokdienst) und der Instandhaltung Nord (Werkstättendienst) zusammen.
Allein die vorhandenen und geplanten Leistungen im Seelzer Rangierdienst erfordern im Jahr 2008 rund 300 Mitarbeiter des CargoZentrums Hannover (Disponenten, Zugabfertiger, Rangierbezirksleiter, Rangierbegleiter, Lokrangierführer und Wagenmeister). Der Werkstättendienst in Lohnde (Güterwagenausbesserung) und Seelze (Lokwerkstatt) bringt nochmals rund 120 Arbeitsplätze für den Standort Seelze; dazu kommen die rund 80 Fahrdienstleiter und Weichenwärter des Netzbezirkes Hannover, die im Rangierbahnhof Seelze beschäftigt sind.
Die Konzentration der Lokführer und des Lokdienstes zum Betriebshof Seelze ergibt nochmals rund 250 Arbeitsplätze in Seelze, da hier Beginn und Ende der Schichten ist.

### *Bedeutung für den Wohnplatz Seelze*

Der Arbeitgeber DB stellt im Jahr 2008 somit rund 750 Arbeitsplätze in Seelze. Er trägt damit in den Ortschaften rund um den Rangierbahnhof zu einer sehr guten wirtschaftlichen und sozialen Struktur bei, da es sich fast ausschließlich um gutqualifizierte Arbeitsplätze handelt, die auch entsprechend entlohnt werden. Berücksichtigt werden müssen außerdem Bahnarbeitsplätze, die heute nicht mehr zum Arbeitgeber DB AG gehören, wie z.B. der Reinigungsdienst, der Bahnbewachungsdienst oder große Teile der Gleisunterhaltung. Der Wohnplatz Seelze profitiert darüber hinaus auch von den Ruheständlern der DB, die als Rentner oder Pensionäre weiterhin hier leben.

Allerdings haben auch nicht ganz wenige DB-Beschäftigte, die am Arbeitsort Seelze tätig sind, einen weit entfernt liegenden Wohnsitz. Hierzu gehören z.B. Angehörige der ehemaligen DDR-Reichsbahn, die nach der Wende ihren alten Arbeitsplatz verloren haben (Wegfall des Transportmonopols der Eisenbahn im Bereich der früheren DDR) und im Rahmen des Personalausgleichs in den alten Bundesländern eingesetzt werden.

Für einige Mitarbeiter z.B. aus Sachsen-Anhalt ist Seelze oder Letter jetzt der 2. Wohnsitz, da man seinen heimatlichen 1. Wohnsitz nicht aufgeben kann oder will. Ähnlich verhält es sich mit Mitarbeitern, die lange Anfahrwege nach Seelze auf sich nehmen, nachdem sie frühere Arbeitsplätze des Rangierdienstes z.B. im Heidebereich oder im Nienburg-/Mindener Bereich durch notwendige Rationalisierungsmaßnahmen verloren haben. Im Gegenzug arbeiten heute auch in Seelze wohnhafte Rangiermitarbeiter außerhalb der Seelzer Zugbildungsanlage, da ein der jeweiligen Qualifikation entsprechender Arbeitsplatz dort nicht immer sofort zur Verfügung gestellt werden kann. Zudem wird „unter dem Dach des CZ Hannover" eine Braunschweiger Personalhilfe in Seelze heutzutage genauso praktiziert wie eine Seelzer Personalhilfe in Braunschweig.

In den letzten 25 Jahren hat sich jedoch ein Wandel vollzogen, der mit der Privatisierung der Bundesbahn und der Liberalisierung im Eisenbahntransportwesen weiter Anschub erhalten hat: Betrachtet man die Zahlen der Lohnder Ortschronik von 1984 (1.190 Beschäftigte bei DB-Dienststellen in Seelze), so ist feststellbar, dass rund 20 Prozent der Arbeitsplätze seitdem nicht mehr vorhanden sind. Dies betrifft hauptsächlich Führungs- und Verwaltungsarbeitsplätze, die auf Grund neuzeitlicher Organisationsformen und Bürokonzentrationen nun in Hannover zusammen gezogen sind. Aber auch der Verlust von Transporten an Konkurrenzbahnen und die erfolgten umfangreichen Rationalisierungen der Seelzer Bahnanlage zeigen hier ihre Wirkung, die nicht immer durch Neuverkehre oder weitere Konzentrationen zu Lasten kleinerer Rangieranlagen im Seelzer Umfeld kompensiert werden können.

Seit den organisatorischen Umwälzungen und der Schließung der früheren Verwaltungseinheit Seelze Rbf wird das Rangierpersonal vom CZ Hannover aus eingeteilt und gesteuert. Vor Ort besteht noch eine Führung und Betreuung durch 4 Gruppenleiter, die als vertrauensvolle Ansprechpartner, kompetente Führungskräfte und verlässliche Verbindungsleute zum CZ eingesetzt sind. Die Gruppenleiter in Verbindung mit den Diensteinteilern und Planern versuchen täglich mit dem vorhandenen einsatzfähigen Personal alle Leistungen zu erbringen – dazu gehören neben der Besetzung aller Rangierarbeitsplätze auch die fristgerechten Schulungen, die Urlaubsabwicklung, erforderliche Freistellungen von Mitarbeitern oder der Abbau von Überstunden.

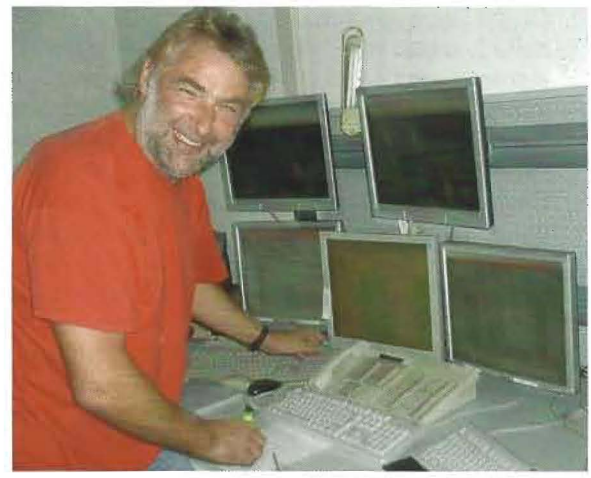
***Tätigkeiten auf dem Rangierbahnhof***

Der vom CZ Hannover betreute Rangierdienst umfasst mehrere sehr unterschiedliche Berufszweige, für die auch ständig unterschiedliche Ausbildungsplätze in Seelze bereitgehalten werden:

**Disponent:**

Er steuert und regelt die Zugauflösungs- und Zugbildungsprozesse im Rangierbahnhof Seelze und ist für den anforderungsgerechten Einsatz der Mitarbeiter und der Rangiertraktion verantwortlich. Er stellt die Wagenübergänge sicher und überwacht die Einhaltung der Rangierpläne oder ordnet gezielte Abweichungen hiervon an, um z.B. kurzfristig auf besondere Betriebssituationen zu reagieren. Drohende Betriebsschwierigkeiten muss er frühzeitig erkennen können, um entsprechend gegenzusteuern. Wegen der Größe der Seelzer Anlage gibt es einen Disponenten für die Eingangszüge und für jedes Rangiersystem einen Zugbildungsdisponenten für die Ausgangszüge. Die Disponenten sind das Verbindungsglied vom CZ-Koordinator in Hannover zum örtlichen Rangierdienst in Seelze Rbf.

*Reinhard Koethe als Disponent in Seelze*

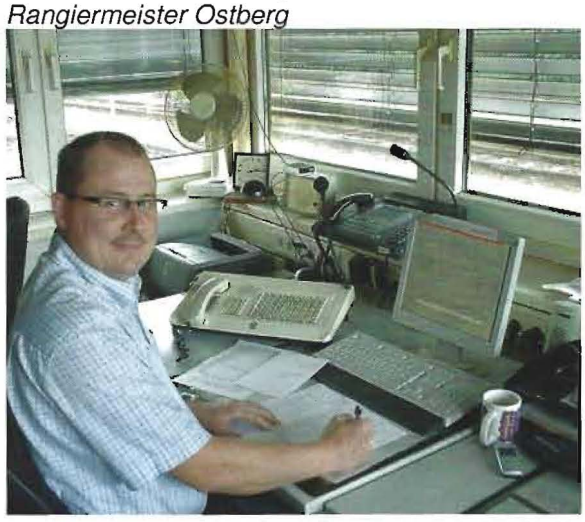


**Rangiermeister / Bergmeister:**

Er ist der Verantwortliche rund um den Ablaufberg. Im Ost-West-System hat er seinen Arbeitsplatz unmittelbar am Ostberg; im West-Ost-System sitzt er mit im Bedienraum des Stellwerks „Swf". Er leitet verantwortlich den Ablaufbetrieb; d.h. er setzt die Abdrückloks gezielt ein und überwacht, dass die Eingangszüge für den Ablauf entsprechend vorbereitet sind. Er steht in Verbindung mit den

Rangierern der Einfahrgruppen und den jeweiligen Zugbildungsdisponenten. Der Bergmeister auf Stellwerk „Swf" führt darüber hinaus noch Aufgaben eines Weichenwärters aus, indem er die Fahrwege in der Einfahrgruppe West und die Berglokfahrten festlegt und steuert.

*Torsten Scheer als Bergmeister bzw. Rangiermeister Ostberg*



**Rangiermeister / Rangierbezirksleiter:**

Der Rangierbezirksleiter koordiniert die betrieblichen Abläufe in seinem Rangierbezirk. Durch vorausschauende Disposition sorgt er dafür, dass die Arbeitsprozesse planmäßig, sicher und wirtschaftlich ablaufen. Bei Abweichungen kann er steuernd eingreifend, indem er z.B. den Personaleinsatz entsprechend regelt. Er sorgt sich um die rechtzeitige Bespannung der Ausgangszüge und überwacht deren pünktliche Fertigstellung. Ein Großteil der sicherheitsrelevanten Tätigkeiten wird bei ihm nachgewiesen und überwacht. Er hat in seinem Bezirk die Aufsicht – gilt also als der „Mann mit der roten Mütze", der letztendlich den Zug zur Ausfahrt freigibt. Nach den tariflichen Vorgaben spricht man seit dem Jahr 2008 vom „Rangiermeister".

*Mathias Wehrhan als Rangiermeister Ost*

**Rangierbegleiter:**

Er hat die Verantwortung für Durchführung der einzelnen Rangierfahrten in der Seelzer Anlage. Er achtet darauf, dass alle Ausgangszüge richtig gebildet und alle Rangierfahrten ordnungsgemäß vorbereitet sind. Er sorgt für das Aussetzen eventueller Falschläufer und Schadwagen, rangiert Wagen mit Sonderbehandlung ein und steht in Verbindung mit den Rangiermeistern und den Zugbildungsdisponenten.

*Stefanie Lindert als Rangierbegleiterin im Südbezirk*

**Lokrangierführer (Lrf):**

Sein Arbeitsplatz befindet sich in Seelze Rbf in der Nähe der vorhandenen Lokbaureihen 294 bis 296, die sowohl im schweren Rangierdienst als auch im Streckendienst eingesetzt sind. Bei den Abdrücklokomotiven und im Streckendienst arbeitet der Lrf vom Führerstand der Lok aus, bei den übrigen Rangierleistungen erfolgt die Steuerung dieser Lokomotiven auch per Funkfernsteuerung vom Rangierertritt der Lok oder eines Wagens aus. Die Funktionen der Lok werden dann funkferngesteuert.
Der Lokrangierführer („Lrf") ist ein Mitarbeiter des Rangierdienstes – hier werden also die Erfahrungen und Fähigkeiten dieses Berufszweiges mit der Funktion des Lokführers verbunden. Für den Ortsdienst in Seelze Rbf werden rund 30 derartige Arbeitsplätze vorgehalten; teilweise vermischen sich diese Tätigkeiten auch mit Streckenfahrdiensten und der klassischen Rangierbegleitertätigkeit.
Über den Ausbildungsberuf „Eisenbahner im Betriebsdienst" gelangen nun auch Mitarbeiterinnen in die Tätigkeiten des Lokrangierführers und des Rangierbegleiters.

*Hans-Werner Hotze als Lrf*

**PVG-Bediener:**

Jede Rangierbewegung muss parallel dazu im PVG-Rechnersystem gebucht werden, sofern dies nicht durch eine Schnittstelle zu anderen Rechnersystemen automatisch erfolgt. Bedingt durch das hohe Arbeitsaufkommen in Seelze wird dies meistens durch besondere PVG-Bediener erledigt. Diese formell zum Rangierdienst gehörenden Mitarbeiter arbeiten neben den Disponenten und Bergmeistern an reinen Bildschirmarbeits-plätzen. Sie beeinflussen die Zugzerlegung und die Zugbildung, da ihnen alle notwendigen Daten (z.B. Länge und Tonnage; Noch-Aufnahmefähigkeit einer Zugbildung) zur Verfügung stehen.

*Sven Ständer als PVG-Sachbearbeiter im West-Ost-System*

**Mitarbeiter der Zugabfertigung:**

Sie gehörten einst zur selbständigen Seelzer Dienststelle „Güterabfertigung" und sind somit dem Verkaufsdienst der Bahn näher als dem Betriebsdienst. Die Zugabfertiger verknüpfen beide Bereiche, indem sie dafür sorgen, dass die Frachtunterlagen die Transporte begleiten – sei es in elektronischer Form oder in der alten Form des Frachtbriefes. Bei Gefahrgut-transporten oder Zollgütern haben sie ihre gesetzlich vorgegebenen Aufgaben zu erfüllen – bei Kundenwünschen (Änderungen im Transportablauf) sind sie der Vermittler zur betrieblichen Realisierung. Weitere Mitarbeiter der Zugabfertigung sorgen dafür, dass die Unterlagen der Eingangszüge zur zentralen Zugabfertigung gelangen und neusortiert und abschließend bearbeitet wieder rechtzeitig den Rangierbezirken zur Übergabe an die Ausgangszüge zur Verfügung stehen.

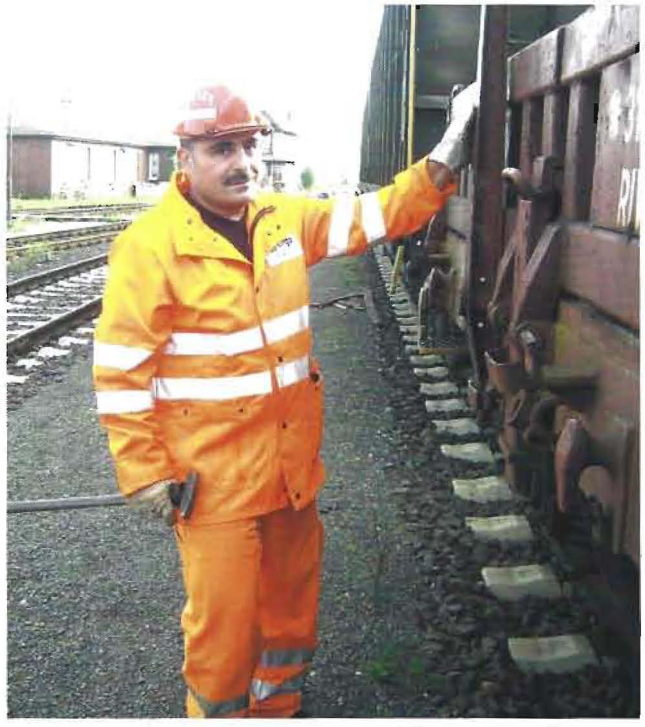
*Doreen Krüger in der zentrale Zugabfertigung*

**Der Wagenmeister:**

Der Wagenmeister hat durch die technische Behandlung der Züge oder einzelner Wagen maßgeblichen Einfluss auf den sicheren und reibungslosen Transportablauf. Er gehört zum technischen Dienst im Güterverkehr und ist zuständig für die wagentechnische und bremstechnische Untersuchung der Züge. Mit einem speziellen Funksystem führt er an den Ausgangszügen eine Ausgangskontrolle durch – er prüft damit letztmalig den Ausgangszug auf Abweichungen und Besonderheiten. Der Wagenmeister kann eventuelle Schäden an Wagen oder Ladungen beurteilen und entscheidet, ob ein Wagen nicht mehr weiterlaufen darf und der Werkstatt zugeführt werden muss. Sofern möglich, wird er kleinere

Schäden direkt vor Ort selbst beheben, um den Kunden nicht warten zu lassen.

*Bekir Bircan als Wagenmeister am Zug*



**Mitarbeiter der wagentechnischen Sonderleistungen:**

Auch sie gehören zu den Technikern des Wagenuntersuchungsdienstes; haben jedoch über die Untersuchungen der Ausgangszüge hinaus ein weites Betätigungsfeld, das sich weit über den Bereich Seelze Rbf hinaus erstreckt.
Unter ihnen sind Mitarbeiter, die leitend nach Alarmierung den Gerätewagen besetzen. Sie sind Fachleute bei Aufgleisungen von Fahrzeugen oder wenn Fahrzeuge abgeschleppt werden müssen. Sie haben die technische Leitung dieser Aktionen und können beurteilen, inwieweit betroffene Fahrzeuge noch bewegungsfähig sind.
Mitarbeiter der wagentechnischen Sonderuntersuchung (WSU) mit Sitz in Seelze werden im Auftrag u.a. zu Ausgangszuguntersuchungen in „die Fläche" geschickt – Beispiel sind Verladungen von Militärsonderzügen aus den Truppenübungsplätzen der Heide. Die Einsätze werden vom CZ Hannover disponiert. Aufgaben der „WTS"-Mitarbeiter bestehen in der Abnahme problematischer Verladungen oder Zurechtladungen und in der Unterweisung der Wagenprüfer des Rangierdienstes, die eine vereinfachte technische Abnahme bei der Kundenabholung eines Wagens durchführen.
Zusätzliche Qualitätsprüfer überprüfen unangemeldet und stichprobenartig die sichere Arbeitserledigung im Bereich der Wagenuntersuchung und der Zugprüfung. Bei erkannten Mängeln werden sie sofort belehrend aktiv – durch ihre Aufschreibungen sorgen sie dafür, dass Problemfelder schnell erkannt werden können, damit man zügig entgegen wirken kann.

*Millimeterarbeit bei dicken Militär-Brocken: WSU-Mitarbeiter Karsten Schneegaß*

Bis zur Umorganisation im Rahmen der Privatisierung 1994 waren weitere Berufsfelder beim Bahnhof Seelze vorhanden: Mit Stand Januar 1970 wurden z.B. 14 Bahnpolizeibeamte zur Bahnbewachung von Anlagen und Transporten bei der Seelzer Rbf-Dienststelle geführt – diese Aufgaben werden heute von der Bundespolizei wahrgenommen. Ferner waren beim Seelzer Rbf 37 Zugführer im Zugbegleitdienst beschäftigt – eine Tätigkeit, die es heute kaum noch im Güterverkehr gibt und dann von Mitarbeitern des Reisezugverkehrs aus Hannover erledigt wird. Dazu kamen noch Mitarbeiter der Betriebsküchen und Reinigungskräfte sowie später nach der Angliederung der Güterabfertigung Seelze die Mitarbeiter des Abfertigungs- und Ladedienstes.

*(Alle Aufnahmen der Mitarbeiter an ihren Arbeitsplätzen stammen aus der Slg. des CZ Hannover.)*

### *Ausbildung und Einsatz*

Schulabgänger bewerben sich (auf die Tätigkeiten im Bereich des Rangierbahnhofs Seelze bezogen) für eine Ausbildung zum „Eisenbahner im Betriebsdienst" (EiB) oder zur Ausbildung von Industriekaufleuten. Speziell die EiB erhalten ihre praxisbezogenen Ausbildungsabschnitte im Seelzer Rbf und werden hier auch bereits während der Ausbildung unter Aufsicht eingesetzt. Im Rahmen dieser Ausbildung erfolgt auch die Prüfung zum Eisenbahnführerschein der Klasse 3, der dazu berechtigt, Streckenlokomotiven auf dem Eisenbahnnetz in Deutschland zu fahren. Nach spätestens drei Ausbildungsjahren und der Freisprechung vor der IHK wird diesen Bewerbern bei guten Leistungen in aller Regel die Übernahme in den Rangierdienst angeboten. Der Einsatz als Rangierbegleiter gilt bei den Neulingen zwar nicht als erstrebenswert, ist aber dringend notwendig, damit sie zunächst Rangierroutine u. –sicherheit erhalten. Durch den erworbenen Eisenbahnführerschein haben diese Neulinge die Möglichkeit, relativ bald nach Erreichen des 21. Lebensjahres als Lokrangierführer oder Triebfahrzeugführer eingesetzt zu werden, was auch der oft geäußerte Wunsch ist. Speziell für den Lokrangierführer als „Alleinarbeiter im Aussendienst" ist die Rangier-Erfahrung jedoch dringend erforderlich, da er bei der Kundenbedienung fachlich kompetent sein muss im Rangierdienst, in der Tätigkeit des Wagenprüfers und des Rangierlokführers sowie als Ansprechpartner des Kunden vor Ort.
*(Ohne die Ausführung dieser Tätigkeiten würde der Bedarf an Lokführern zudem sehr gering ausfallen, da die Güterzüge zuerst gebildet und rangiert werden müssen, bevor man sie fährt. Den verständlichen Wünschen junger Mitarbeiter zum sofortigen Einsatz im Lokfahrdienst stehen hier zwangsläufig firmeninterne Personalgegebenheiten entgegen, die auch im Interesse aller Mitarbeiter der Railion Deutschland AG abgewogen werden müssen.)*

Interessanter, aber langwieriger dürfte jedoch der 2. Berufsweg über den Rangierbegleiter, Rangierbezirksleiter hin zum Disponenten sein.

Den ausgebildeten Industriekaufleuten werden bei möglicher Übernahme Arbeitsplätze im Büro-, Verwaltungs- und Verkaufsdienst angeboten. Dies kann z.B. den Einsatz in der Zugabfertigung bedeuten oder in der Diensteinteilung bzw. als Sachbearbeiter /-in in den Verwaltungsteams.

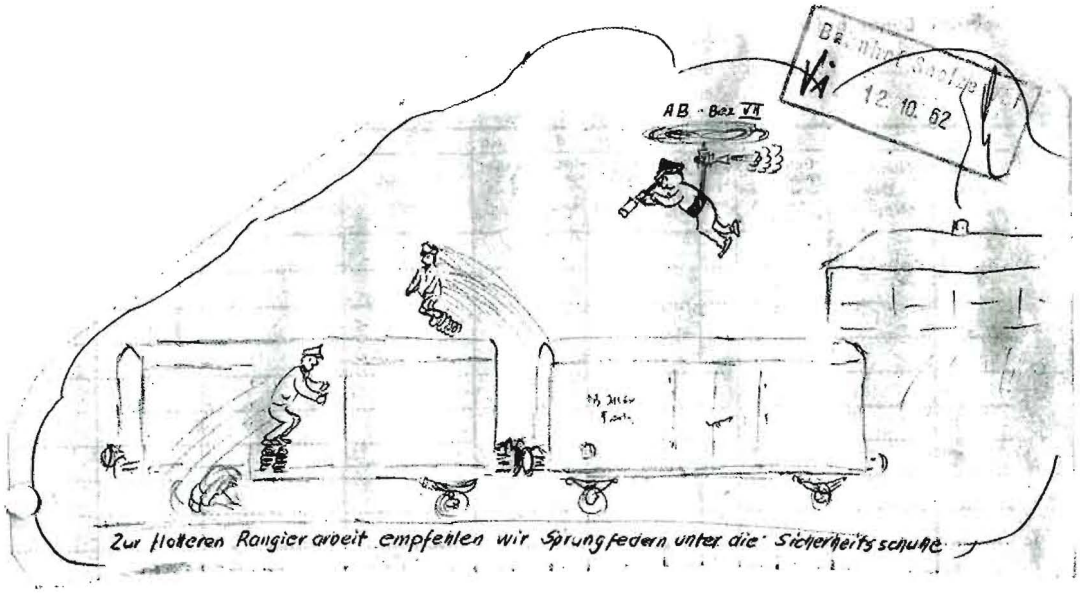
### *Tätigkeitswechsel und Besonderheiten*

Die ständige Weiterentwicklung im System Eisenbahn war zu allen Zeiten eine bemerkenswerte Herausforderung für das Personal. Bei einigen Seelzer Personalen hat es über die Jahre hinweg Fachwechsel (vergleichbar mit Berufswechseln) oder räumliche Arbeitsplatzumsetzungen gegeben. Modernisierungsmaßnahmen wie die Inbetriebnahme des Zentralstellwerks „Swf" oder der Einbau der neuen Bremstechnik mit der Folge der nicht mehr benötigten Hemmschuhleger sorgen für Personalveränderungen und –verschiebungen, die in Zusammenwirken mit dem Betriebsrat abgefedert werden müssen. Eine andere Art der Personalverschiebung ergibt sich, wenn Mitarbeiter für ihre eigentliche Tätigkeit vom Bahnarzt als nicht mehr einsetzbar eingestuft werden: In früheren Zeiten erfolgte meist ein Fachwechsel (Umschulung) vom körperlich harten Rangieraußendienst zum Stellwerksinnendienst, um einen weiteren Einsatz des Mitarbeiters zu ermöglichen. Heutzutage übernimmt ein innerbetriebliches „Arbeitsamt" eine Vermittlung und Unterbringung derartiger Mitarbeiter. Es bleibt feststellbar, dass der langjährige Einsatz im Rangierdienst zu unregelmäßigen Zeiten, mit hohem Nachtdienstanteil und bei Wind und Wetter seine Spuren hinterlässt, wenn man nicht seinen Lebensstil und die persönliche Gesundheitsvorsorge danach ausrichtet.

### *Betriebsklima und Arbeitsbewältigung*

Es ist aus späterer Betrachtungsweise sehr bemerkenswert, dass zu Zeiten der betrieblichen Höchstleistungen ein gutes Betriebsklima bei den Mitarbeitern des Rangier- und Betriebsdienstes vorhanden war. Aus den Jahren um 1962 liegen keine Vermerke vor über Klagen bezüglich einer Arbeitsüberlastung oder wegen Personalmangels. Stattdessen wurden zwei Vorgänge den Akten entnommen, die einen gewissen Humor bei der täglichen Arbeitsbewältigung erkennen lassen. Die später mitunter leichtfertig benutzten Begriffe „Stress" und „Mobbing" waren damals noch Fremdworte.

„Humor ist, wenn man trotzdem arbeitet“ :




Bf Seelze Rbf Seelze, den 22.1o.1962

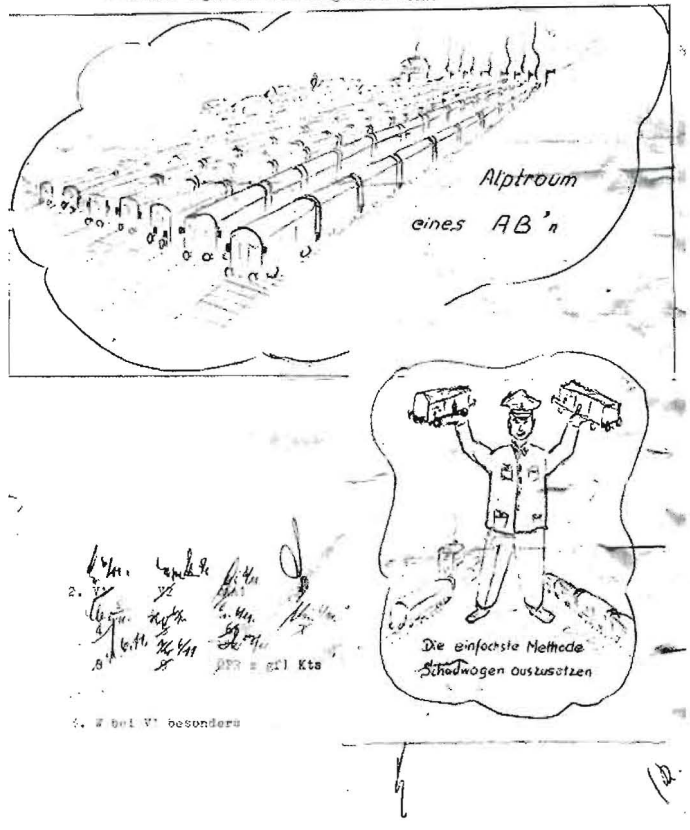
1) Obige Skizze eines unbekannten Zeichners stellt einen leider nicht realisierbaren Verbesserungsvorschlag für die Rangierarbeit im Bezirk VII dar. Der Mann hat Humor!

2) V2, V3, AA, 4, 5, 6, 7, 8, 9 u ÖPR z gfl Kts.

Bf Seelze Rbf Seelze, den 3.11.62

1. Humor trotz stärkster Beanspruchung im Herbstverkehr
'- Ausdruck eines einsatzfreudigen Personals -

" Es könnte sogar ein Beamter gewesen sein!"




2. V2 V3 4 5 6 7 8 9 ÖPR z gfl Kts

3. 8 bei V' besonders

Eine weitere Gegebenheit aus dem Jahr 1999, die aufzeigt, wie man seiner Arbeit noch glückliche Momente abgewinnen konnte. Was aus dem Katzenkind später wurde, ist nicht überliefert.

*Ein Drama in Seelze*

Wird die Schwarzwaldklinik ein Tierpflegeheim?

Das Verwaltungsgebäude Cargo Bahnhof Seelze (genannt Schwarzwaldklinik)
Ansicht von der Gleisseite

*Das Bild stammt aus einer Mitarbeiterzeitung der Niederlassung Bremen, welche ausführlich über das „Drama" berichtete. Unten im Auszug der dazugehörige Dienstbuch-Eintrag, mit dem die Leitung über die Geschehnisse informiert wurde.*

| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |
|---|---|---|---|---|---|
| Lfd Nr | Tag | Angaben über besondere Vorfälle, Unregelmäßigkeiten im Zuglauf, Besetzung der Hauptgleise, Verkehren von Sonderzügen usw., Störungen und Arbeiten an den Gleis-, Oberleitungs- und Signalanlagen, noch nicht erledigte Rangier- und andere Aufträge. Alle der Betriebsabwicklung dienenden Unterlagen sind zu übergeben (FV § 8 Abs. 2). | Bescheinigung der Dienstübergabe u. Dienstübernahme. Erledigungsvermerk zu Spalte 3 | | |
| | | | Tag | Uhrzeit | Unterschrift |
| | | Gleis 59 HE (53 voll) | | | |
| | | überg. übern. | 26/8 | | |
| | | Nachtdienst | | | |
| | | Fundsache: 1 Hauskatze (6-8 Wochen alt), wird z. Zt auf Stw Suf gepflegt. Muttertier lag verendet im Gleisfeld. Kann von mir frühestens am So in Pflege genommen werden. | Danke im Namen der Katze. | | |
| | | Gleis 37 = 51249 } am Stutzen<br>37 = 53487 } | | | |
| | | 42 } LMR<br>43 } | | | |
| | | 48 = MN/NNR<br>59 = HAW<br>62 = 2 waagen Waage, Satz DF<br>65 = 53365 Ausfall, 53367 = 1600 t<br>351 = 2 ⌂ MN, 1 ⌂ FB<br>352 = LÜ 51303 | | | |
| | | Zugbildung p/m, einsAC 53533/535 erledigt | | | |
| | | überg. übern. | | | |
| | | Frühdienst | | | |
| | | Fundsache: Die Katze heißt jetzt Sarah nach seiner Herrn Herrchen. Freundin ist einverstanden, wird erneut ausgewachsen. | Was die Freundin oder die Katze? | | |

***Mitarbeiter aus dem Ausland***

Die Wirtschaftswunderzeit der Bundesrepublik brachte zunehmenden Wohlstand, eine Vollbeschäftigung auf dem Arbeitsmarkt und ständig höhere Transportleistungen im Güterverkehr der Bundesbahn. Im Jahr 1964 erreichte der Seelzer Rbf seine betrieblichen Spitzenleistungen im Wagenumschlag. Erschwerend war in dieser Situation, dass kaum noch Personal auf dem Arbeitsmarkt zu finden war, welches bereit war im Schicht- und Rangierdienst für ein vergleichsweise geringes Gehalt zu arbeiten. Speziell die Löhne der boomenden Automobilindustrie und deren Zulieferer zogen die Arbeiter in diese Werke.

Es kamen die ersten ausländischen Arbeitskräfte – genannt Gastarbeiter- in die Bundesrepublik. Seelzer Personalunterlagen von 1965 belegen, dass Ende dieses Jahres bereits 55 Spanier und Italiener als Rangierarbeiter beschäftigt sind. Bezüglich der Entwicklung dieser Beschäftigtenzahlen ist eine besondere Übersicht beigefügt. Lediglich ein Österreicher und ein Brasilianer sind kurzfristig beim Bahnhof Seelze Rbf geführt – ansonsten bleiben Deutsche, Spanier und Italiener bis Anfang der 70er Jahre unter sich. Im Hinblick auf die Betriebssicherheit und Arbeitsqualität ist die BD Hannover zunächst bestrebt, die verschiedenen Nationalitäten örtlich getrennt einzusetzen. Türkische Rangierarbeiter werden deshalb in Seelze nicht eingesetzt, dafür jedoch beim Braunschweiger Rbf in großer Zahl in Arbeit gebracht. Dies vereinfachte auch die Arbeit der vorzuhaltenden Dolmetscher, von denen z.B. in Seelze ein Übersetzer für italienisch und spanisch zur Unterstützung der Bahnhofsleitung fest angestellt war. Für die Personalbüroraten brechen unruhige Zeiten an, da nicht wenige Gastarbeiter zunächst bei der Bundesbahn die Arbeit aufnehmen, nicht wenige von ihnen jedoch bei der ersten sich bietenden Gelegenheit den Rangierdienst wieder verlassen. Auch eckte die im „Preußisch-Norddeutschen" ungewohnte südländische Mentalität und das Temperament einiger Spanier im Bereich des Seelzer Rbf mitunter an: Auffallend viele fristlose Kündigungen wegen „Störung des Arbeitsfriedens" oder „Nichteinhaltung der Arbeitsverträge" sind in den ersten Jahren vermerkt. In den beiden Jahren des konjunkturellen Einbruchs 1966/67 ist die Zahl der Entlassungen rückläufig – in den folgenden nochmaligen Aufschwungjahren bis 1974 werden die auffallend vielen fristlosen Kündigungen gezielt dazu genutzt, das schnelle Ausscheiden beim Wechsel des Arbeitgebers zu ermöglichen. Ein Teil der eingestellten Gastarbeiter entfernt sich kommentarlos während des Jahresurlaubs aus dem Arbeitsverhältnis und bringt die Personaleinsatzplanung des Rangierbahnhofs in größte Schwierigkeiten. Altersbedingte Zurruhesetzungen deutscher Mitarbeiter und die Kündigungen ausländischer Mitarbeiter erforderten ein ständiges und schnelles Gegensteuern durch weitere Einstellungen von Rangierarbeitern. Allein im Zeitraum März 1969 bis Dezember 1970 sind allein im Seelzer Rangierdienst 150 Personalabgänge zu ersetzen und es werden hierfür 133 Spanier, 22 Italiener und 19 Deutsche als Arbeiter eingestellt, ausgebildet und eingesetzt. Fast ein Drittel des Betriebspersonals wird hier umgesetzt und ersetzt, ohne dass der Betriebsablauf darunter qualitativ gelitten hat. Mehrere Ausbildungsbemühungen und Einstellungsaktivitäten stellten sich jedoch sehr schnell als nutzlos heraus, da auch bei diesen Einstellungen eine Bindung zum Arbeitgeber Bahn nicht entsprechend schnell aufgebaut werden kann und die höheren Entgelte anderer Firmen locken. So hält das notwendige Aussprechen zahlreicher fristloser Kündigungen bis ins Jahr 1974 an. Über den Seelzer Rbf werden einige dieser Rangierarbeiter auch bedarfsweise und kurzfristig zu anderen hannoverschen Dienststellen abgeordnet. Das Personalkarussell jener Tage dreht sich rasant, weil auch die schon erwähnten Probleme nicht restlos beseitigt werden können. Trotz zahlreicher Neueinstellungen werden wiederholt Personalaushilfen erforderlich (zeitweise Zuordnungen von Personal) u.a. aus Bremerhaven-Seehafen und den hannoverschen Bahnhöfen Hgbf, Linden und Wülfel sowie Minden und Nienburg.

Der Bestand an ausländischen Mitarbeitern ist starken Schwankungen unterworfen: Die 55 Mitarbeiter des Jahres 1965 wurden auf einen Bestand von nur noch 12 Mitarbeitern bis zum Mai 1968 verringert. Der Einsatz der Gastarbeiter erfolgte hauptsächlich im Hemmschuhlegerdienst. Bedingt durch einen kräftigen Leistungseinbruch ab November 1966 und den Einbau der Richtungsgleisbremsen und Beidrückeinrichtungen bis 1969 konnte ein Teil dieser Rangierarbeiter als Bahnunterhaltungsarbeiter u.a. zur Bahnmeisterei Seelze abgegeben werden. Ein Drittel der Gastarbeiter scheidet hier bereits freiwillig aus, arbeitet vorübergehend bei anderen Firmen und wird vereinzelt Jahre später wieder beim Bahnhof Seelze Rbf eingestellt.
Im Mai des Folgejahres 1969 ist der Bestand dann wieder auf 37 Mitarbeiter angewachsen

und im Dezember 1970 sind bereits wieder 60 ausländische Kollegen erforderlich, um die Betriebsleistung des Rangierbahnhofs zu erbringen. Anfang der 70er Jahre stellt der Bahnhof Seelze Rbf auch Spanier als Mitarbeiter für die Bahnhöfe Hannover-Linden und Hannover Hgbf ein, da beim Seelzer Personaldienst entsprechende Erfahrungen vorhanden sind und man sich sprachlich inzwischen gut verständigen kann. Es kommt jedoch auch zu Zuweisungen spanischer Mitarbeiter, die mit Datum des Übernahmetages ihre Entlassung in Seelze Rbf erhalten. Auch mit der Abwicklung von Kündigungen war leider eine Erfahrung vorhanden – zudem stand in Seelze ein Dolmetscher schneller zur Verfügung. Die letzte ausgewertete Bundesbahn-Unterlage datiert vom Mai 1974 und nennt 74 ausländische Mitarbeiter, unterteilt nach 52 Spaniern, 21 Italienern und einem Griechen.

Im Jahr 1975 wird (auch aufgrund der negativen konjunkturellen Entwicklung nach dem ersten Öl-Schock) ein allgemeiner Einstellungsstopp verfügt. Im Bereich der Bundesbahn schafft man es bis zur Privatisierung im Jahr 1994 rund 200.000 Mitarbeiter ohne betriebsbedingte Kündigungen „freizusetzen". Dies bedeutet auch in Seelze Rbf, dass befähigte Mitarbeiter auf höherqualifizierten Arbeitsplätzen eingesetzt werden, da z.B. aus Altersgründen freiwerdende Arbeitsplätze vorrangig nur aus dem eigenen Personal nachbesetzt werden können. Da im einfachen und mittleren Beamtendienst (hieraus wird die Masse der Seelzer Stellwerks- und Rangierleiterarbeitsplätze besetzt) in dieser Zeit keine kontinuierliche Nachwuchs- bzw. Laufbahnausbildung stattfindet, rücken nun verstärkt Rangierarbeiter in diese Positionen nach (in Einzelfällen gab es dies schon seit März 1972). Als Folge entsteht im Rangierarbeiterdienst sehr schnell das Problem der unbesetzten Arbeitsplätze im Hemmschuhlegerbereich, welches durch Personalzuweisungen oder durch gezielte Personaleinstellungen versucht wird zu lösen. In den 80er Jahren gehen zudem viele Spanier und Italiener in den altersbedingten Ruhestand und werden durch türkische Mitarbeiter ersetzt.

Anfang des Jahres 2003 werden im Bereich der Seelzer Rbf-Verwaltung noch 33 ausländische Mitarbeiter gezählt – aufgeteilt in 24 Türken, 3 Spaniern, 1 Tunesier, 4 Italiener und 1 Kroaten. Zwischenzeitlich sind die Begriffe „ausländischer Mitarbeiter" oder „Gastarbeiter" jedoch nicht mehr gebräuchlich oder anwendbar – das gemeinsame Europa hat auch einen gemeinsamen Arbeitsmarkt geschaffen.

Durch die Modernisierungen der Seelzer Rangiersysteme in den Jahren 2004 bis 2006 entfielen alle Seelzer Rangierarbeiter-Arbeitsplätze. Sofern es von der Befähigung möglich war, wurden betroffene Mitarbeiter geschult und anschließend im Rangierbegleiterdienst eingesetzt. Waren einst die „Mitarbeiter ausländischer Herkunft" fast ausschließlich im Arbeiterdienst eingesetzt, so haben sich diese Kollegen heute auch verstärkt z.B. als Lokrangierführer, Rangierbegleiter oder Disponent im Einsatz bewährt.

### *Die Uniform des Eisenbahners*

Zum Eisenbahnpersonal gehörte einst die Eisenbahn-Uniform. Für die in Seelze Rbf arbeitenden Eisenbahner wurde sie mit der Privatisierung im Jahr 1994 zum Erinnerungsstück. Zusammen mit der hoheitlichen Bundesbahn wurde die Uniform für die Mitarbeiter des Rangier-, Stellwerks-, Wagenuntersuchungs-, Lokfahr-, Werkstatt- und Bürodienstes abgeschafft. Zu den Schichtwechselzeiten verschwanden die „blauen Eisenbahner" vom vertrauten Straßen- oder Bahnsteigbild in Seelze und Letter – manch einer bekannte sich bis zuletzt über seine Uniform stolz zum Arbeitgeber Eisenbahn; andere nutzten die (kostenmäßig bezuschusste) Uniform, um private Kleidungsstücke zu schonen.
Die Uniform im eigentlichen Sinne wurde allerdings bereits im Jahr 1949 abgeschafft. Die letzte Reichsbahn-Dienstkleidungsordnung vom Frühjahr 1941 hatte die Eisenbahneruniform nochmals besonders aufgewertet, um sie indirekt auch für politische Propagandazwecke zu nutzen. Der „obrigkeitliche" Charakter der Uniform wurde verstärkt betont, indem der Reichsadler zusammen mit dem Hakenkreuz vergrößert wurde. Die Kragenspiegel zeigten nun die Besoldungsgruppen an und wurden ebenfalls um das Hakenkreuz erweitert. Die Obrigkeitsfunktion dieser Uniform und die Unterstellungsverhältnisse waren klar herausgestellt. Untermauert wurde dies noch durch die „Allgemeine Dienstanweisung für die Reichsbahnbeamten" in der letzten Fassung des Jahres 1940: „...Der Beamte hat auch im Ausland eine deutschbewusste Haltung zu zeigen."

Nach Kriegsende trug man zunächst Fragmente der alten Uniformen, die aller Nazi-Embleme und auch der Rangabzeichen entledigt waren. Lediglich das Flügelrad als Symbol der Eisenbahner wurde in der Nachkriegszeit als Emblem von den Alliierten geduldet. Die ausgegebene Schutzkleidung diente zunächst weiterhin nur als Schutz gegen Wind und Wetter.

*Schutzkleidung in der frühen Nachkriegszeit.*

Mit der Gründung der Bundesbahn wird dann eine neugestaltete „uniformähnliche Dienstkleidung" (offizieller Text) eingeführt. Im Jahr 1968 wird die Dienstkleidungsordnung nochmals geändert; sie lässt nun auch das Tragen kurzärmeliger Sporthemden, leichter Mäntel oder Parkas zu.

Die Mitarbeiter, die für Uniformen und Schutzzeug als trageberechtigt festgelegt waren, konnten über eine Kleiderkasse preiswerte und qualitativ hochwertige sowie einheitliche Bekleidung für den Dienst beschaffen – die Zahlungsbedingungen waren sehr günstig, indem monatlich ein geringer Betrag auf das persönliche Dienstkleiderkonto abgezweigt wurde. Dieses Verfahren wurde bereits nach dem Ersten Weltkrieg eingeführt, und für die Seelzer Eisenbahner war das Kleiderlager im nahen Hannover die Ausgabestelle dieser Kleidung.

An einheitlicher Bekleidung verblieb nach 1994 nur die Warnkleidung bzw. das Schutzzeug, das vom Arbeitgeber kostenlos den im Rangier-, Wagenuntersuchungs- und Werkstättendienst eingesetzten Mitarbeitern zur Verfügung gestellt wird. Diese Bekleidungsstücke sieht man außerhalb des Bahnhofsbereiches Seelze Rbf recht selten, zumal auch Reinigung und Tausch nur innerhalb bzw. über die DB-Betriebe in Seelze und Lohnde erfolgen.

*Es war ein langer Weg vom Oberbahnhofsvorsteher Schlüter des Jahres 1920 bis zum Leiter des CargoBf May:*

*Im Jahr 1994 präsentieren sich die Mitarbeiter des Bahnhofsbüros etwas bunter und legerer sowie zahlreicher. Rechts betrachtet der „Oberbahnhofsvorsteher" May sein Team.*

*Alle Aufn. dieser Seite: Slg. Beckedorf*

**Unruhige Zeiten im Personaldienst:**

## Personalumsatz der Dienststelle Bahnhof Seelze Rbf 1966 - 1973

| Jahr | 1965 | 1966 | 1967 | 1968 | 1969 | 1970 | 1971 | 1972 | 1973 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **Gesamtpersonalbestand am Jahresende:** | 496 | 446 | 434 | 411 | 438 | 454 | 443 | 422 | 423 |
| **Innerhalb des Jahres aus dem Bestand ausgeschieden:** | | | | | | | | | |
| Deutsche Mitarbeiter | | 80 | 94 | 113 | 59 | 59 | 63 | 70 | 65 |
| Spanische Mitarbeiter | | 17 | 16 | 17 | 29 | 67 | 64 | 77 | 50 |
| Italienische Mitarbeiter | | 27 | 13 | 13 | 17 | 9 | 3 | 4 | 1 |
| Griechische Mitarbeiter | | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 1 |
| Sonstige Nationalitäten | | 0 | 0 | 0 | 1 | 1 | 0 | 0 | 0 |
| dv. Kündigungen durch DB | | 8 | 1 | 7 | 16 | 17 | 16 | 17 | 14 |
| **Neu-Einstellungen von Mitarbeitern:** | | | | | | | | | |
| Deutscher Herkunft | | 5 | 8 | 3 | 12 | 10 | 15 | 11 | 19 |
| Spanischer Herkunft | | 9 | 4 | 0 | 63 | 70 | 18 | 45 | 37 |
| Italienischer Herkunft | | 10 | 2 | 6 | 14 | 6 | 2 | 9 | 2 |
| Griechischer Herkunft | | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 | 1 |
| Sonstige Nationaltäten | | 0 | 0 | 1 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 |
| **Zuweisungen und Versetzungen zum Bf. Seelze Rbf:** | | | | | | | | | |
| Deutsche Mitarbeiter | | 64 | 80 | 95 | 52 | 39 | 35 | 37 | 40 |
| Spanische Mitarbeiter | | 0 | 3 | 6 | 3 | 21 | 41 | 24 | 18 |
| Italienische Mitarbeiter | | 1 | 7 | 8 | 4 | 3 | 0 | 1 | 1 |
| Griechische Mitarbeiter | | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 | 0 |
| Sonstige Nationalitäten | | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |

Bei dem Ausscheiden der Mitarbeiter (Personalabgang) sind neben der Zuruhesetzung bzw. Pensionierung auch Entlassungen, das Ableben von Mitarbeitern, Versetzungen auf Dauer zu anderen Dienststellen und befristete Abordnungen enthalten. Ferner wurden hier auch Mitarbeiter erfasst, die nach einer befristeten Personalhilfe in Seelze Rbf wieder zu ihren Heimatdienststellen zurückkehren.

Zu beachten ist, dass über die Dienststelle Seelze Rbf auch viele Einstellungen von spanischen Mitarbeitern durchgeführt wurden, die nach kurzer Zeit u.a. an die Bahnhöfe Hannover-Linden und Hannover Hgbf abgegeben wurden.
Ca. 30 dieser Mitarbeiter gehörten zu einem dispositiv einsetzbarem Rangierarbeiterbestand, der je nach Bedarf und Arbeitsanfall kurzfristig zwischen den genannten Bahnhöfen disponiert werden konnte.
Dies beeinflusst bei den spanischen Mitarbeitern die Zuweisungszahlen und die Zahl der abgegebenen Mitarbeiter ("Aus Bestand ausgeschieden").

Bei den Neu-Einstellungen blieben die Laufbahnausbildungen im Beamtensektor unberücksichtigt, da hierfür die Bundesbahndirektion Hannover zuständig war.
Die Zuweisung zum Bf. Seelze Rbf nach erfolgter Laufbahnausbildung wurde erfasst bzw. berücksichtigt.

Quelle: Personal-Veränderungsnachweise des Bf. Seelze Rbf

# Rangierdienst und Berufskarriere

*In Zusammenarbeit mit dem Museumsverein der Stadt Seelze im Vorfeld der Jubiläumsveranstaltung „100 Jahre Seelze Rbf" entstand der Wunsch zur Darstellung einiger Eisenbahner-Lebensabläufe, die für den Seelzer Rbf tätig bzw. durch den Seelzer Rbf geprägt sind. Die nachfolgenden Texte entstanden unter Beteiligung dieser Kollegen und zeigen die gelebten beruflichen Möglichkeiten in Verbindung mit den fachlichen, technischen und organisatorischen Änderungen im Bereich des Seelzer Eisenbahnwesens. Die Namen der Beteiligten wurden im Text geändert, um deren Privatsphäre zu schützen.*

**W.U.; ehem. Bf. Seelze Rbf; Geburtsjahr 1963**

Als gebürtiger Hannoveraner bewarb ich mich mit meinem qualifizierten Hauptschulabschluss im Jahr 1980 bei der Deutschen Bundesbahn. Es war eine schwierige Zeit, denn die Bahn stellte nach den ersten Ölkrisen und dem damit verbundenen Ende des kräftigen Wirtschaftswachstums kaum noch Personal für den Beamtennachwuchs ein. Ich fing als Junggehilfe beim Bahnhof Wunstorf an – eine Tätigkeit, die vorbereitend und zielführend sein sollte, um auf Dauer an eine gute und langfristige Tätigkeit bei der DB zu gelangen.
Bereits im Jahr 1982 wechselte ich als Rangierarbeiter und Hemmschuhleger zum Bahnhof Seelze Rbf, der nun bis ins Jahr 2001 meine berufliche Heimat werden sollte. Nach der Eingewöhnung in die Betriebs- und Arbeitsabläufe dieser „Rangierfabrik" mit dem rauen Ton einer reinen Männertruppe erhielt ich die weiteren erforderlichen Qualifikationen, die mein Aufgabengebiet fachlich erweiterten. Dafür gab es dann über die nächsthöhere Lohngruppe des „qualifizierten Rangierarbeiters" mehr Geld in die eigene Geldbörse. Wie schon erwähnt, hatte die DB für die einfache Beamtenlaufbahn in diesen Jahren kein Personal mehr eingestellt und besetzte diese Arbeitsplätze nun notgedrungen mit Arbeitnehmern. Da es sich meistens um die Arbeitsplätze von Rangierleitern (heutige Rangierbegleiter) handelte, war die Wahrnehmung dieser Tätigkeiten auch finanziell lukrativ. Ich bot mich für diese Tätigkeiten mit deutlich höherer Verantwortung an und nach Ausbildung und Prüfung zum Rangierleiter erhielt ich bereits im Jahr 1987 einen derartigen bzw. höher dotierten Arbeitsplatz zugewiesen. Das war dann auch die Zeit meiner Familiengründung.

Diese nun verstärkt von Arbeitnehmern wahrgenommenen Aufgaben deckten Tätigkeiten und Wertigkeiten aus der einfachen und mittleren Beamtenlaufbahn ab, was sich in den anzuwendenden Lohngruppen zeigte. Die Vielzahl der in Seelze zu besetzenden Arbeitsplätze (in Verbindung mit der Suche nach qualifiziertem Personal und dem damaligen Personal-Einstellungsstop der DB) brachte es mit sich, dass ich mich bereits bis zum letzten Bundesbahnjahr 1993 über 5 verschiedene Arbeitsplätze und 5 jeweils höhere Lohngruppen empor gearbeitet hatte, bzw. einen Arbeitsplatz zugewiesen bekam, der nun für die Rangierdiensttätigkeit nach der tariflich anwendbaren DB-Spitzenlohngruppe bewertet war. Eigenes Engagement zum beruflichen Weiterkommen, die Zeitumstände, die Arbeit in Seelze Rbf und die fachliche Flexibilität halfen mir bei der Ersteigung der Lohngruppen bis zum Ziel.

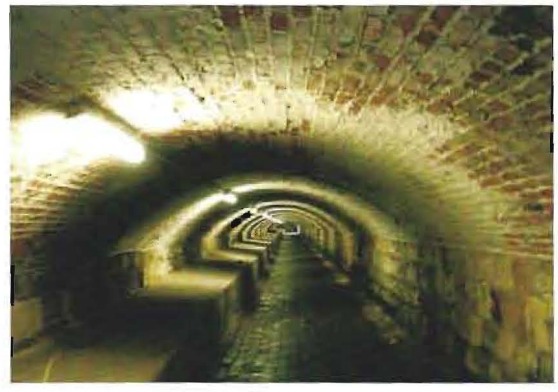
Mit der Privatisierung zur DB AG wurden personenbezogen die alten Lohngruppen umgeschrieben – mit meiner vergleichbaren, neuen Lohngruppe E8 war ich einsetzbar in Rangier- und Bergmeisterdiensten, was ich dann auch in Seelze Rbf für mehrere Jahre absolvierte. Der Einsatz als Bergmeister brachte mir einen guten Ruf für den Einsatz in einer dispositiven Tätigkeit und eröffnete mir somit die Möglichkeit, die berufliche Leiter noch weiter zu erklimmen. Über einen fachlichen Abstecher als Disponent der CargoLeitstelle übernahm ich nach Bewerbung im Jahr 2004 einen Arbeitsplatz als Koordinator beim CargoZentrum Hannover. Hier bin ich heute u.a. zuständig für die Koordinierung und Steuerung des Schienengüterverkehrs in und um Seelze, wofür sich meine jahrelangen dortigen Erfahrungen nun bezahlt machen.
Meine Arbeit erfolgt im Jahr 2008 von Hannover aus für den Seelzer Rbf.

## A.S.; Bf. Seelze Rbf; Geburtsjahr 1972 in der Türkei

Im Laufe meiner Jugend- und Ausbildungszeit wechselte mein Wohnort mehrfach zwischen Bayern und Niedersachsen, wobei schulischer Abschluss und Lehre in Letter absolviert wurden. Endgültig zog es meine Familie dann im Jahr 1995 wieder nach Seelze – Memmingen und Kempten konnten mich nicht überzeugen.
Der Rangierbahnhof in Seelze stellte in dieser Zeit Rangierarbeiter ein. Einen Job als Bäckergehilfe sah ich im Hinblick auf meine Familie nur als Übergangslösung an und so nutzte ich diese Möglichkeit, bewarb mich und wurde im Mai 1996 eingestellt. Daher gehörte ich nicht mehr zum Personalstamm, der schon bei der Bundesbahn im Einsatz war, und musste deswegen finanziell „ganz von unten" in der Lohngruppe der Rangierarbeiter und Hemmschuhleger beginnen. Nicht nur wegen der finanziell-niedrigen Eingruppierung wollte ich unbedingt beruflich weiter kommen – die Arbeit im Rangierbahnhof gefiel mir. Das war nicht der Bäckerladen von einst; hier bot sich langfristig für mich eine berufliche Perspektive.
Im Winter 1998 wurde ich zum Rangierleiter geprüft, nachdem ich bereits vor der Einstellung den erforderlichen Beratungstest sehr positiv absolviert hatte. Mit der Übernahme eines entsprechenden Arbeitsplatzes im Sommer 1999 machte sich dies dann auch im Familien-Geldbeutel bemerkbar. Zwischenzeitlich absolvierte Prüfungen zum Bremsbeamten und zum Wagenprüfer führten im Jahr 2000 zu einem erneuten und höher qualifizierten Arbeitsplatzwechsel. In diese Zeit fällt auch der Eignungstest zum Lokrangierführer und die anschließende Ausbildung auf den Loks der Baureihen 290 – 295. Streckendienste als Lrf gab es damals in Seelze nicht – der Einsatz als Lrf erfolgte im Bahnhofsrangierdienst.
Angst vor neuen Betätigungsfeldern oder Aufgaben hatte ich nicht. Dazu gefiel mir eine flexible Diensteinteilung, die kollegiale Arbeit im Kreis der Mitarbeiter und der Einsatz auf den verschiedensten Arbeitsplätzen im gesamten Bahnhofsbereich. Nach gut 10 Jahren Betriebszugehörigkeit blicke ich auf eine kurzweilige (manchmal turbulente) und interessante Seelzer Zeit zurück und bin nun dabei, zum „Seelzer-Urgestein" zu werden, welches „mit allen Seelzer Wassern gewaschen ist". Meine Einsätze erfolgen heute auch als Rangierbezirksleiter, Bergmeister und PVG-Bearbeiter – mein Heimatort ist Seelze.

## H.O.; Bf. Seelze Rbf; Geburtsjahr 1967

Ausgerüstet mit einem damals als sehr solide anerkannten Hauptschulabschluss begann mein Berufsleben im Jahr 1986 als Junggehilfe beim Bahnhof Lehrte. Aus dieser vorbereitenden Tätigkeit heraus wechselte ich im Folgejahr zum Rangierbahnhof Seelze und wurde dort als Rangierarbeiter in den Rangierdienst eingeführt und eingesetzt. Ich blieb seitdem ständig beim Bahnhof Seelze Rbf im Einsatz. Bereits 1988 ergab es sich, dass ich aufgrund meiner Leistungen und des damaligen Tätigkeitsbezirks den Test zum Rangierleiter absolvierte und nur wenige Monate später die Ausbildungen zum Wagenprüfer, Bremsbeamten und Rangierleiter bestand.
Da mir im Sommer 1989 ein Arbeitsplatz als Rangierleiter zugewiesen wurde, hatte sich das Lernen für die Prüfungen ausgezahlt. Als Arbeitnehmer konnte ich mich über diese damaligen „Beamtenarbeitsplätze" noch zu Zeiten der Bundesbahn in der Lohn-Hierachie mehrfach emporarbeiten, was mir beim Wechsel zur DB AG zu Gute kam.
Nach gut 15 Jahren Einsatz auf den verschiedensten Rangierleiter-Arbeitsplätzen im Bahnhofsbereich Seelze Rbf hatte ich derart viel Erfahrung, Wissen und Routine gesammelt, dass ich mir den Wechsel in die Disponenten-Tätigkeit vorstellen konnte. Der Arbeitsplatz wurde mir im Sommer 2004 übertragen und seitdem bin ich hauptsächlich als Disponent in der Zugbildung des Ost-West-Systems eingesetzt. Mit meiner heutigen Arbeit habe ich die Verantwortung für den präzisen Wagenübergang auf die Ausgangszüge und die pünktliche Zugbildung dieser Züge. Die zu erbringende Qualität im Seelzer-Rangiersystem hängt von meiner Tätigkeit entscheidend ab.



*Der Weg zum Arbeitsplatz führt für viele Seelzer Eisenbahner durch diesen Tunnel quer unter den Gleisanlagen des Rangierbahnhofs.*

# Bahnschutz und Bahnbewachung in Seelze

Für das Verhalten im Bereich von Bahnanlagen gab es von Anfang des Eisenbahn-Zeitalters an stets Regelungen. Das unbefugte Betreten von Bahnanlagen ist vergleichbar mit dem verbotenen Betreten eines Fabrikgeländes, nur ist es nicht möglich das Bahngelände der Seelzer „Rangierfabrik" komplett zu umzäunen und den Zugang von einem Pförtner bewachen zu lassen.
Die Bahn transportiert u.a. hochwertige und gefahrvolle Güter, die auf ihrem Transportweg zu kriminellen Handlungen verleiten könnten. Erinnert sei an den „Kohlenklau" der frühen Nachkriegszeit oder an die gleisnahen Demonstrationen bei den Atommülltransporten.

Anfangs reichten „Perron-Diener", um im Bereich der Bahnanlagen für Recht und Ordnung zu sorgen. Wegen der besonderen Eigenarten des Eisenbahnbetriebes blieb es dann später bei besonderen Polizeibeamten, die zwar stets eng mit der Schutz- oder Ortspolizei zusammen arbeiteten, aber als „Bahnpolizei" von einem Direktions-Dezernat der Bahn aus geführt wurden. Die Zuständigkeiten der Polizeibereiche waren strikt getrennt; im Rahmen der Amtshilfe bestand jedoch immer Unterstützung.

Bis in die frühe Nachkriegszeit hinein besaß Seelze eine selbständige Bahnpolzeiwache mit Wachenleiter, Verwaltung und Einsatzwache. Diese Wache befand sich ab 1945 in einer Baracke östlich des alten Verwaltungsgebäudes und wies eine Personalstärke von 24 Mann auf. Dazu kam in jener Baracke noch eine besondere „amerikanische Bahnpolizei", die aus deutschen Bahnpolizisten gebildet war und deren Zuständigkeit in der Bewachung der Militär- und Munitionszüge von Bremen in Richtung Ramstein / amerikanische Zone bestand.

Mitte der 50er Jahre wurde die Seelzer Wache als Dienststelle aufgelöst und in einen Bahnpolizeiposten umgewandelt. Auch wurde in dieser Zeit das Personal des amerikanischen Bp-Postens übernommen und eingegliedert. Nachdem auch neue Räumlichkeiten samt Sanitätsraum und Hundezwinger zur Verfügung standen, konnte die Baracke geräumt werden (sie stand noch einige Jahre als Kantine und als Behelfsunterkunft für die ersten griechischen Gastarbeiter zur Verfügung.). Organisatorisch unterstand der Bp-Posten der hannoverschen Wache.

Mitte der 60er Jahre wurden in Seelze noch 15 Bahnpolizisten eingesetzt, die nun jedoch in einem besonderen Dienstzweig beim Bahnhof Seelze Rbf geführt wurden. Bis Mitte der 70er Jahre reduzierte sich die Anzahl auf 5 Bahnpolizisten „vor Ort".

Mit der Umwandlung der Deutschen Bundesbahn zur DB AG wechselten die Bahnpolizeibeamten zum Bundesgrenzschutz, in dessen Zuständigkeit nun der Schutz der Verkehrsanlagen liegt. Da die Eisenbahnen auf dem deutschen Schienennetz nun nicht mehr Bestandteil einer Behörde sind, ermitteln seitdem auch Polizeibeamte bei internen Betriebsunregelmäßigkeiten, wenn sie angefordert werden müssen oder hiermit direkt konfrontiert werden.
Der Bundesgrenzschutz wurde zwischenzeitlich zur Bundespolizei weiterentwickelt. Die hierbei im Bereich der Bahnanlagen eingesetzten Polizisten erhalten die erforderlichen Zusatzausbildungen, um Tatbestände und Verfahrensabläufe im Betriebsbereich richtig einschätzen zu können.

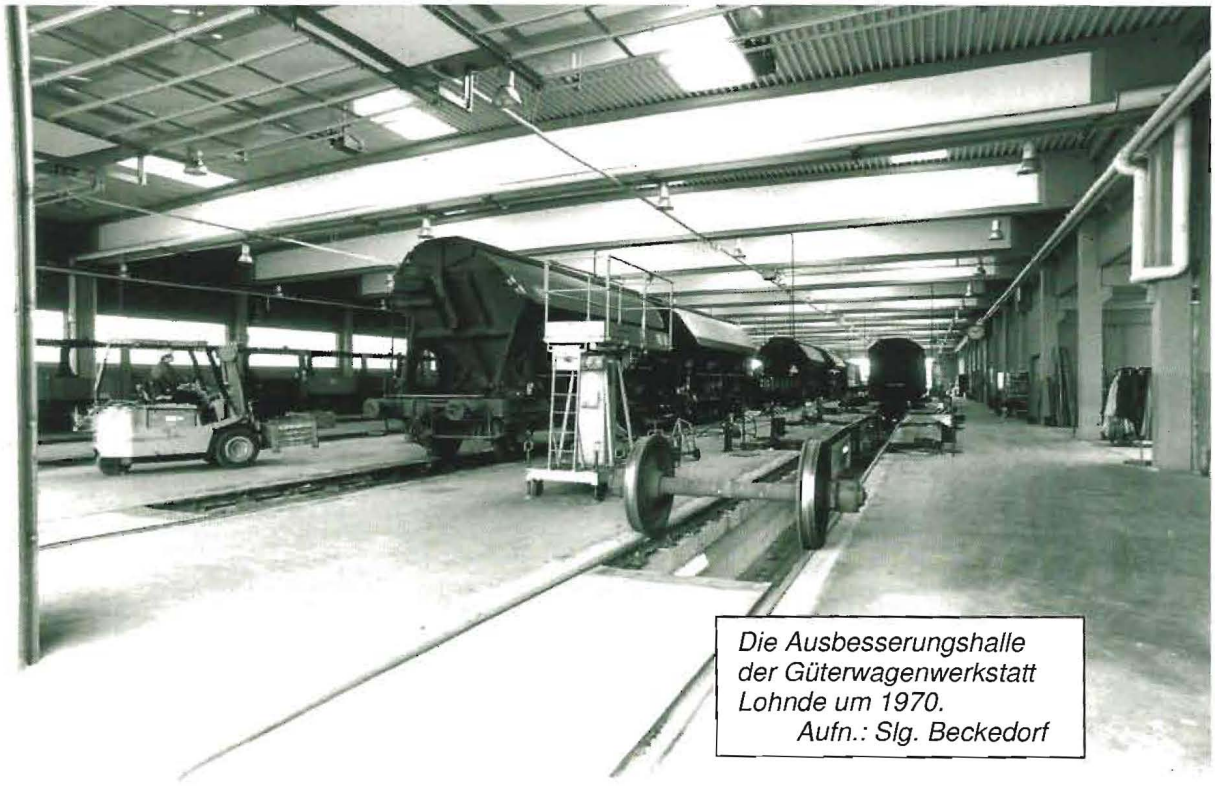
# Die Güterwageninstandhaltung in Lohnde

Seit es Rangieranlagen bei den Eisenbahnen gibt, werden an diesen zentralen Punkten Reparaturwerkstätten für die Güterwagen vorgehalten. Reparaturarbeiten fielen früher in den Rangieranlagen ausreichend an, da ja die Technik sowohl bei den Wagen (z.B. spätere stoßverzehrende Pufferbohlen) als auch bei der Rangieranlage (z.B. gewichts- und geschwindigkeitsabhängige Gleisbremsen) längst nicht so entwickelt war. In den Rangieranlagen werden auch die meisten Wagen vor dem Ausgang nochmals von einem Wagenmeister untersucht und hierbei erkannte Wagen- oder Ladungsmängel können dann in der Werkstatt vor Ort behoben werden.

Ebenfalls Eisenbahngeschichte ist die Vorhaltung von speziellen Wagenwäschen oder Entseuchungsanlagen, deren Betrieb ebenfalls der Güterwagenwerkstatt unterstand. Hier wurden z.B. Vieh- und Fischwagen nach der Entladung gereinigt und bei Bedarf desinfiziert, um für neue Transporte unbedenklich genutzt werden zu können.

Die Seelzer Wagenmeister und Werkstattmitarbeiter gehörten in früheren Zeiten mit zum Betriebswerk Seelze. Im Jahr 1909 gab es mit der Inbetriebnahme des Rangierbahnhofs zunächst keine leistungsfähige und zentrale Güterwagenwerkstatt – die Reparaturarbeiten wurden im Bereich östlich des Bahnbetriebswerkes mit erledigt. Hauptsächlich „unter freiem Himmel" erfolgten die Arbeiten in den kurzen Gleisen 430 bis 435, die nur vom Bezirk des Stellwerkes Sof aus erreicht werden konnten und deren Bedienung den Zugverkehr störte. Wasch- und Umkleideräume, das Magazin und ein Werkstattgebäude befanden sich räumlich getrennt im Gelände und verursachten unnötige Wege. (Nach der Schließung und Räumung dieser Anlage entstand hier nachfolgend der Hubschrauberlandeplatz für den Rettungshubschrauber.)
Güterwagen mit dem Beförderungs-Nebenzettel „Zur Entseuchung" im Zettelkasten mussten umständlich und kostenaufwändig zur Lehrter Wagen-Waschanstalt befördert werden.

Nachdem die Entseuchungsanlage (damaliger offizieller Begriff der Wagenwäsche) in Lehrte außer Betrieb war, nimmt am 19. Oktober 1964 im Bereich des sogenannten Sammelbahnhofs in Seelze / Lohnde eine neue Anlage den Betrieb auf, in der anfangs täglich bis zu 100 Güterwagen behandelt wurden.



*Die Ausbesserungshalle der Güterwagenwerkstatt Lohnde um 1970.*
*Aufn.: Slg. Beckedorf*

Dieses Gelände bot sich auch für den Ersatz der alten Güterwagenwerkstattanlagen an, zumal die Zuführung und Abholung der Güterwagen durch den Rangierdienst des Seelzer Rbf dadurch zusammengefasst und vereinfacht werden konnte. Die neue, moderne Güterwagenwerkstatt in Lohnde entstand in den Jahren 1973 bis 1975 - in sie zieht dann organisatorisch die „D-Gruppe" des Bw Seelze ein. In der Werkstatthalle werden an vier je 100 m langen Werkstattgleisen werktäglich an rund 90 Güterwagen (Zahl des Jahres 1984) Ausbesserungs- und Fristarbeiten durchgeführt. In der Halle ist ein Gleis mit einer Achssenke, Hebeböcken und (anfangs) einer Gleiswaage ausgerüstet, um die Arbeiten zu beschleunigen und zu vereinfachen.

Eine Entseuchung wird nicht mehr durchgeführt – nach den Begriffen des Jahres 1984 spricht man von einer Güterwagen-Waschanlage in Seelze mit einer damaligen Kapazität von täglich 75 Fahrzeugen. Diese Anlage gerät aber seit 1989 zunehmend in die öffentliche Kritik, nachdem Zeitungen über eine zu hohe Sulfat-Belastung des Bundesbahn-Abwassers aus dem Bereich Lohnde berichten. Die Vorgaben der Seelzer Abwassersatzung sind hier nicht mehr einzuhalten, und eine Umrüstung der bestehenden Anlage ist wirtschaftlich nicht mehr zu rechtfertigen. Der (von der Auslastung her rückläufige) Betrieb wird daraufhin eingestellt und zu anderen Anlagen verlagert.

*Betrieb in der Güterwagenwaschanlage Lohnde im Jahr 1984. Aufn.: Slg. Beckedorf*

Mit der Privatisierung und der Einrichtung der Niederlassung Seelze innerhalb des Geschäftsbereichs Ladungsverkehr wechselt die Unterstellung der Güterwageninstandhaltung Lohnde vom technischen Bw-Bereich in den nichttechnischen Gütertransportbereich. Die Instandhaltung samt wagentechnischem Dienst gehört von nun ab zum Geschäftsbereich „Ladungsverkehr", während der ehemalige Loksektor zum Geschäftsbereich „Traktion" wechselt. Fachlich änderte sich zunächst wenig – nur der Bereich der Wagenmeister wird stärker von den Mitarbeitern der Instandhaltung getrennt.
Letztendlich verbleibt der wagentechnische Untersuchungsdienst bei den Nachfolge-organisationen „CargoBf Seelze" und „Cargo Zentrum Hannover", während alle Werke des Instandhaltungsbereiches seit 2003 eine eigene Organisationsform bilden.

Im Jahr 2008 spricht man von der „Servicestelle (SST) Lohnde", welche der Instandhaltung Nord untersteht. Als Aufgabe sind der SST Lohnde die leichte und schwere Instandhaltung von Güterwagen und die Durchführung von Revisionen an den Güterwagen zugewiesen. Beschäftigt sind im Werkstattbereich rund 40 Handwerker, dazu kommen aus dem administrativen Bereich nochmals weitere 6 Mitarbeiter. Mit diesem Personal schafft die SST Lohnde eine tägliche Ausbesserungsleistung von ca. 45 Güterwagen. Je nach der Art der Schadensbehebung kann dieser Wert jedoch stark schwanken; bei manchen Güterwagen können die festgestellten Schäden nicht umgehend behoben werden, da auf Grund der vielen Spezialgüterwagen die benötigten Ersatzteile nicht immer am Lager vorrätig sind und erst kurzfristig zugeführt werden müssen.

Zur SST Lohnde gehört auch der „Mobile Wagenservice" (MWS). Das MWS-Team ist mit einem Kleintransporter als mobile Werkstatt ausgerüstet und wird direkt zu den Schadwagen in und um Seelze beordert, wenn sich die festgestellten Mängel mit der Technik des MWS-Teams beheben lassen. Das spart Rangieraufwand, da der Wagen nicht der SST Lohnde zugeführt werden muss – der Schadwagen wird in seinem Transportlauf weniger verzögert. Das MWS-Team behandelt durchschnittlich pro Einsatztag 4 Wagen.

*Das Radsatzlager der Servicestelle Lohnde auf der Werkstatt-Westseite.*
*Aufn.: Slg. SST Lohnde*

*Lohnder Werkstatt-Details; die drei Aufnahmen stammen vom August 2008*
*Aufn.: Nimtz*

www. IT-SERVICE-RASCHE .de
EDV-Dienstleistungen für Jedermann
Thomas Rasche · Heinrich-Heine-Strasse 24 · 30926 Seelze
Tel: 05137-822843 · Fax: 05137-822973 · office@it-service-rasche.de

# Hilfszug Seelze – Notfalltechnik für alle Fälle

*Ein Hilfszugteam und seine Technik im Einsatz (Aufn.: A Schulze)*

Die Redewendung „wo gehobelt wird, da fallen Späne" trifft für die Notwendigkeit der Seelzer Notfalltechnik nicht zu. Hier ist es die Masse der Leistung, die sporadisch zu Unregelmäßigkeiten führen kann und dann den Einsatz des Gerätewagens und seiner Mannschaft erfordert. Der Eisenbahner spricht von einem Hilfszug, der ausrückt, um Eisenbahnfahrzeuge aufzugleisen, zu bergen oder wieder lauffähig zu machen. Es ist vergleichbar mit einem geplatzten LKW-Reifen: Materialfehler, technische Pannen oder menschliche Fehlhandlungen sind nie ganz auszuschließen. Ein dann entgleistes Fahrzeug behindert den Betriebsablauf eines Rangierbahnhofs und muss schleunigst wieder aufgegleist sowie der Werkstatt zugeführt werden.

Auch der Seelzer Hilfszug kann auf 100 Jahre Einsatzbereitschaft zurück blicken – selbst die solide Technik mit ihren hydraulischen Pressen und Hebewerkzeugen hat sich seit der Reichsbahnzeit nur in der Leistungsfähigkeit und der Handhabung weiterentwickelt. Geblieben ist die ständige Einsatzbereitschaft des Hilfszuges, um schnellstmöglich zu einem Unfallort zu gelangen. Die Besatzung ist – ähnlich wie bei der freiwilligen Feuerwehr - außerhalb der regulären Arbeitszeit in Rufbereitschaft, die wöchentlich wechselt. Die Alarmierung des Hilfszuges erfolgt durch einen Notfallmanager, der an der Unfallstelle entscheidet, welche Aufräumtechnik dort eingesetzt werden soll. Der Einsatzbereich des Seelzer Hilfszuges erstreckt sich über weite Teile des norddeutschen Raumes, so dass auch längere Anfahrwege bis in die Heide hinein oder (auf Bestellung) zu entfernten privaten Gleisanschlüssen anfallen können. Auch bei Unfällen an Bahnübergängen mit beschädigten Schienenfahrzeugen kommt der Hilfszug nach Anforderung zum Einsatz. Die Dauer eines Einsatzes wird für die Männer des Hilfszuges meist erst am Ereignisort erkennbar – viele Einflussfaktoren können ihre Arbeiten behindern oder erschweren. Speziell für lange Nachteinsätze oder Arbeiten unter nasskalten Bedingungen sind ausreichende Kaffeevorräte und wärmende Speisen an Bord. Auch muss die Sicherheit des Teams gewährleistet werden, denn man hantiert mit großen Massen und meistens in unmittelbarer Nähe des Regelbetriebes. Die Männer des Hilfszuges konzentrieren sich auf ihre Havarie-Arbeit: Ablenkungen, Unachtsamkeiten, Hektik und Zeitdruck sind fehl am Platz, wenn man z.B. Fahrzeuge mit über 100 Tonnen Gewicht per hydraulischer Pressen anheben und verfahren will. Fest steht, dass in all den Jahren die meisten Fahrzeughavarien so schnell behoben werden konnten, dass z.B. die Leistungsfähigkeit der Seelzer Rangieranlage nie lange beeinträchtigt war. Größere Einsätze oder Katastrophenschutzübungen laufen auch in Zusammenarbeit mit der Seelzer Feuerwehr, Teilen der Seelzer Werksfeuerwehr „Riedel de Haen" (alte Bezeichnung) und dem Technischen Hilfswerk ab.

*Aufgleisungsprobe an einer Neubau-Lok (BR 182)*

# Von Lokomotiven, ihren Personalen und Leistungen

Bereits bei den Planungen zum Bau des Verschiebebahnhofs Seelze wurde ein Bahnbetriebswerk (Bw) für die Abstellung, Versorgung, Pflege und Wartung der Lokomotiven mit berücksichtigt. Die endgültige Lage des Bw zwischen den beiden Rangiersystemen ermöglicht zeitsparende Fahrwege der Lokomotiven von den Eingangszügen und zu den Ausgangszügen. Eventuelle Kreuzungen mit anderen Rangierfahrten wurden bei der Planung nach Möglichkeit vermieden. Das Bw liegt seitdem im östlichen Bahnhofsbereich und somit näher zur Ortschaft Letter.

Als „Betriebswerk Seelze" nahm diese fachlich und organisatorisch von der Dienststelle des Verschiebebahnhofs (Vbf) getrennt geführte Organisationseinheit zeitgleich mit der Eröffnung des Bahnhofs ihre Tätigkeit auf. Zum Betriebswerk gehört in jener Zeit auch die Güterwagenausbesserung samt Güterwagenreinigung („Entseuchung" oder „Wäsche") und die Berufssparte der Wagenmeister. Als erster Dienstvorsteher wird Heinrich Lange aufgeführt, der die anfangs noch kleine Dienststelle „ins Laufen bringt". Die baulichen Anlagen bestehen aus einem (Lok-) Rundschuppen mit 24 Abstellgleisen („Ständen"), die über eine Drehscheibe von 18m Durchmesser erreicht werden. Der Drehscheibendurchmesser liegt bereits vorausschauend über dem im hannoverschen Bereich üblichen Maß und deutet bereits auf die Rolle des Verschiebebahnhofs im Güterfernverkehr hin. Die ansonsten im Güterzugeinsatz stehenden preußischen Lokgattungen G5, G7, G8 und G 10 kommen mit einer 16,5m-Drehscheibe aus. Für die Wagenausbesserung gibt es neben dem Lokschuppen eine kleine Halle samt Schiebebühne für Kleinreparaturen und das Auswechseln schadhafter Achsen.

Die Seelzer Güterzüge werden zunächst von Loks und Personal auswärtiger Bw gefahren bzw. bespannt. Das heißt, dass z.B. Hainholzer, Wunstorfer, Mindener oder Lehrter Lokpersonale ihre Züge nach Seelze befördern, hier ihre Lokomotiven mit Kohlen und Wasser versorgen und den Gegenzug aus Seelze heraus bespannen. Dies erklärt auch die geringe Zahl der anfangs vorhandenen Lokstände im Verhältnis zur geplanten Ausgangsleistung des Verschiebebahnhofs.
Um diese fremden Personale mit den Örtlichkeiten des Rangierbetriebes in Seelze vertraut zu machen, verrichten während der ersten Monate vom Bw Hannover Hgbf abgeordnete Lokpersonale Lotsendienste.
Ausschlaggebend für dieses „Fahren von Aussen hinein" durch fremde Personale ist auch die gegebene Wohnungssituation in Letter und Seelze – bei Baubeginn des Verschiebebahnhofs hat das Dorf Letter nur ca. 300 Einwohner und verfügt über keine Haltestelle für den Eisenbahnverkehr.
Erst Ende 1910 kommt es zu größeren Versetzungen von Lokpersonalen und der Umbeheimatung von Lokomotiven zur Dienststelle Bw Seelze, so dass 30 Lokpersonale in 3 Dienstplänen den Fern-Güterzugdienst nach Bremen, Stendal, Göttingen und Minden aufnehmen können. Daneben wird vom Bw Seelze der örtliche Rangierdienst an den Ablaufbergen und den Zugbildungssystemen abgedeckt. Das in Letter noch günstig zu erwerbende Bauland in Verbindung mit der sich stetig vergrößernden Anlage von Bw und Vbf Seelze sorgt dafür, dass sich bis zu Beginn des 2. Weltkrieges sehr viele Eisenbahner des Bw Seelze hier ansiedeln.

Bedingt durch die Leistungsverschiebungen zum Bw Seelze wird bereits im Jahr 1911 erkannt, dass die Kapazität des vorhandenen Lokschuppens bald erschöpft sein wird. So entsteht im Jahr 1915 der Lokschuppen II als kleinerer Halbrundschuppen mit 6 Ständen und einer zusätzlichen 18m-Drehscheibe.

*Markantes Wahrzeichen des Bw Seelze war der zentrale Wasserturm. Aufn.: Slg.Beckedorf*

Das Bild beim Lokbestand wandelt sich während des 1. Weltkrieges. Anfangs beheimatet das Bw Seelze die preußischen Gattungen G 5.2, G 5.3 und G 5.4. Mit Stichtag 1.Mai 1914 sind im Bestand nur noch je 3 Loks G 5.3 und G 5.4 vermerkt – Minden und Lehrte besitzen mit 19 bzw. 17 Maschinen noch größere Bestände und bespannen von dort aus auch Seelzer Leistungen. Es handelt sich hierbei um noch recht schwache Güterzuglokomotiven der (alten) Naßdampfbauart mit 3 gekuppelten Antriebsachsen, 12atü Kesseldruck und lediglich 12m³ Tenderinhalt. Die hiermit auf den Flachlandstrecken rund um Seelze zu befördernden Güterzüge haben eine Höchstlast von 900 Tonnen und benötigen für die Strecke nach Bremen fast 6 Stunden. Diese Zugeinheiten sind recht träge und im Betrieb zunehmend hinderlich, da sie nur mühsam in Gang gesetzt werden können und (da es noch keine durchgehende Bremse gibt) entsprechend vorsichtig gefahren und gebremst werden müssen. Zum umfangreichen Zugpersonal jener Zeiten gehören neben Lokführer und Heizer auch der Zugführer, der Packwagenschaffner, ein Wagenmeister bzw. Öler und mehrere Bremser für die Handbremsbedienungen.
Das Militär verlangt eine verbesserte und schnellere Durchführung ihrer Transporte und die vierfach gekuppelten Güterzugloks der Gattungen G 7.1 und G 8 verdrängen die leistungsschwächere Gattung G 5.
Im Jahr 1925 sind im Bw Seelze keine G 5-Loks mehr vorhanden – die letzten Vertreter dieser späteren Baureihen 54.2 und 54.8 befinden sich in Han.-Hainholz, Wunstorf und Han.-Linden.

*Eine preußische Güterzuglok der Gattung G 8.1 (verm. Han 5213 oder Han 5218) im Raum Seelze um 1923. Aufn.: Slg. Beckedorf/Nimtz*

Nach dem Ende des 1. Weltkrieges setzt sich die wirtschaftlichere und leistungssteigernde Heißdampftechnik bei den Streckenlokomotiven durch. Nun werden Loks der Gattungen G 8.1 und G 8.2 dem Bw Seelze zugewiesen, wobei letztere als spätere Baureihe 56.20 bis Mitte der 50er Jahre im Raum Hannover anzutreffen sein wird. Diese Loks fahren 1400-t-Züge im Ost-West-Verkehr zwischen Hamm, Stendal und Braunschweig. Im Ortsrangierdienst werden Rangiertenderloks der Gattungen T 13 (spätere Baureihe 92.5) und T 16.1 (spätere Baureihe 94.5) eingesetzt.

Aufgrund des gestiegenen Wasserbedarfs mit mehr und größeren Lokomotiven entschließt man sich 1919 zum Bau einer Wasseraufbereitungs- und Enthärtungsanlage für das Kesselwasser. In diesem Zusammenhang steht auch die Errichtung eines 12 m hohen Wasserturmes mit einem 300 m³ fassenden Kugelbehälter im Bw-Bereich.

Ebenfalls in Zusammenhang mit dem Aufkommen größerer Lokomotiven steht die Verlängerung der Drehscheibe vor dem Lokschuppen I im Jahr 1920 von 18 auf 20 Meter Bühnennutzlänge.

Ankommende Lokomotiven werden zunächst im Kohlenlager (in dessen Nähe befindet sich auch die Wasseraufbereitungsanlage) mit Kohlenhunden (= fahr- und kranbare Kohlenbehälter) über 2 Brückenkräne mit frischer Kohle versorgt. Die tägliche Kohlenausgabe betrug 60 – 80 Tonnen, die per Schienenfracht dem Bw zugeführt und dort entladen werden musste. Eine Großbekohlung wie in Lehrte hat es in Seelze nicht gegeben; die Anlagen hinterließen einen zu Lehrte vergleichsweise provisorischen Eindruck und arbeiteten stets am Rande der Leistungsfähigkeit. Die gesteigerten Leistungen während des 2. Weltkrieges erfordern dann die zusätzliche Errichtung eines Schrägaufzuges zum Bekohlen der Lokomotiven, um die Bekohlung der Lokomotiven etwas zu beschleunigen.
Ab 1925 werden die noch preußischen Lokbezeichnungen in das Loknummernsystem der Deutschen Reichsbahn überführt. Aus der ehemaligen G 5.4 wird die Baureihe 54.8; die G 8.1 wird zur Baureihe 55.25 und die G 8.2 erhält die Baureihenbezeichnung 56.20.

Im November 1926 wechselt die Leitung des Bw auf August Hugo, unter dessen Leitung der Bw-Bereich an das städtische Wasserwerk angeschlossen wird. Zur Deckung des Trink- und Waschwasserbedarfs wird der Bw-Bereich an das städtische Wasserwerk angeschlossen, da die frühere Einspeisung über den Wasserturm erheblichen Druckschwankungen und Verunreinigungen ausgesetzt war. Das Kesselwasser der Lokomotiven wird weiterhin aus dem Wasserturm bezogen, da dessen Behälter kontinuierlich nachgefüllt wird und bei Bedarf schlagartig größere Mengen Wasser an die Lokomotiven abgeben kann.

Die Lokbestandsliste des Jahres 1930 weist für das Bw Seelze eine Beheimatung von 44 Lokomotiven in 4 Baureihen aus. Neben den 11 Rangierlokomotiven der Baureihen 92.5 und 94.5 sind 15 Loks der Baureihe 55.25 und 18 Loks der Baureihe 56.20 vorhanden. Die Baureihe 92.5 wird bis 1932 zugunsten der leistungsfähigeren Baureihe 94.5 aus Seelze abgezogen.
Im Vergleich zu späteren Beheimatungszahlen wirkt dies als ein sehr geringer Lokbestand – man muss jedoch bedenken, dass im Umfeld von Seelze diverse andere Bw bestehen, von denen aus Seelze angefahren wird und die ihren Rangierdienst selbst organisieren und erledigen. Lediglich das Bw Wunstorf hat bereits seine Güterleistungen früh komplett an Seelze abgegeben – Bw wie Hannover-Linden oder Hannover Hgbf fahren weiterhin ihre Güterzüge. Im Vorfeld des 2. Weltkrieges verzichtet man bewusst auf weitere Konzentrationsmaßnahmen, da man das Transportnetz dezentralisiert und „feinmaschig" erhalten will, um bei Störungen nach Luftangriffen flexibler reagieren zu können.

Im Jahr 1934 folgt Theodor Hoppe als neuer Dienstvorsteher. Unter seiner Führung laufen die Leistungssteigerungen im Vorfeld des 2. Weltkrieges und die enormen Bespannungsleistungen während dieses Krieges. Die alte preußische Lokbaureihe 55.25 wird bis 1944 durch die schnellere Dampflok der Baureihe 50 ersetzt, welche mit einer beheimateten Stückzahl von 41 Loks (Stand 1944) auch die Baureihe 56.20 in Seelze verdrängt. Diese neuen „Einheitslokomotiven" sind im Vergleich zu den preußischen Bauarten schneller und stärker. Das Bw Seelze erhält fabrikneu im April 1940 als erste Lok die 50 326 zugewiesen; die Zuweisung weiterer fabrikneuer Loks der Baureihe 50 zieht sich bis November 1943 (Lok 50 1941) hin. Beachtenswert ist hierbei, dass bereits im Dezember 1942 schon 23 fabrikneue Loks angeliefert sind und diese Loks im Bw Seelze anstatt Bw Lehrte beheimatet werden. Hier werden erstmals Prioritäten zu Gunsten des Bw Seelze gesetzt, zumal auch die Neuanlieferungen der Kriegslokbaureihe 52 nicht dem Bw Lehrte zugeführt werden (Die Bw der RBD Hannover erhielten generell keine 52er Neuanlieferungen. Der Zugförderung im Bereich Seelze stehen somit nach Kriegsende relativ neue Lokomotiven in „Vorkriegsqualität" zur Verfügung, sofern sie nicht durch Kriegsbeschädigungen dem Betrieb entzogen sind.)

Während des Krieges kommt es zu meist kurzzeitigen Stationierungen von ansonsten in Seelze unbekannten Lokbaureihen: z.B. wird eine einzelne Personenzuglok der Baureihe 38 ihrem Spitznamen als „Mädchen für alles" gerecht, und 8 Loks der Baureihe 93.5 werden ab Februar 1942 in Seelze zusammengezogen, um hier in Verschub- und Übergabediensten eingesetzt zu werden. Sie ersetzen z.T. die bis Juli 1942 für den Einsatz in den besetzten Ostgebieten abgegebenen Loks der Baureihe 55.25.

Auf Anordnung des Reichsverkehrsministers werden Loklangläufe auf maximal 200 Kilometer begrenzt – dann hat die jeweilige Lok eine Gegenleistung in Ri. Heimat-Bw zu erbringen. Man will hiermit verhindern, dass einzelne Bw plötzlich ohne Maschinen dastehen und Militärsonderleistungen dadurch verzögert werden. In Zeiten der schweren Luftangriffe im

Raum Hannover und der Tieffliegerangriffe auf Züge muß jedoch manche nicht zurückkehrende Lok im Bw Seelze ersetzt werden, um einen Engpass bei der Lokgestellung zu vermeiden. Die Ausrüstung der Führerhäuser mit einer leichten Panzerung konnte das Lokpersonal kaum schützen – über die Anzahl der Opfer in den Reihen der Seelzer Lokpersonale liegen keine Angaben vor. Eines der bevorzugten Eisenbahnziele ist die Güterumgehungsbahn westlich von Misburg: die dortige Brücke über die Personenbahn wird mehrfach angegriffen, da deren Zerstörung gleich zwei der wichtigsten Ost-West-Strecken lahmgelegt hätte.
Wie in vielen anderen Bw kommt es beim Bw Seelze durch den bis 1943 herrschenden akuten Lokmangel auch zum Einsatz von „Beuteloks" – u.a. einer französischen Leihlok (ex G 8.1-Bauart).

*Kriegswinter 1943 im Bw Seelze; im Hintergrund eine vermutlich belgische Beutelok in Seelzer Diensten*

*(Aufn.: E.Maxa)*

Für den schweren Güterzugdienst sind im Jahr 1944 auch 10 sogenannte schwere Kriegsloks der Baureihe 42 im Bestand nachgewiesen, welche ab Mitte 1944 fabrikneu u.a. an die Bw Seelze, Hildesheim, Minden und (diesmal auch) Lehrte ausgeliefert werden. Diese mit einem Achsdruck von 18 Tonnen schweren Maschinen ersetzen die kriegsbedingten Lokverluste – für ihre eigentliche Aufgabe im schweren Transportdienst hinter den Fronten kommen sie zu spät. Die 42er geht in die Eisenbahngeschichte ein, als die Massengattung mit der geringsten durchschnittlichen Laufleistung pro gebautem Exemplar. Manche Lok ist nur wenige Wochen im Betrieb, um dann nach dem Krieg mangels Bedarfs verschrottet zu werden.

Spätestens mit dem Erscheinen der ersten 50er Loks in Seelze müssen die Drehscheiben im Bw-Bereich den längeren Fahrzeugen angepasst werden. Die vor dem Schuppen 2 liegende Drehscheibe wurde bereits im Jahr 1933 von 18 auf 23 Meter Durchmesser erweitert; die vor Schuppen 1 liegende Drehscheibe folgt erst im Jahr 1953 in der Erweiterung von 20 auf 23 Meter Durchmesser.
Aufgrund des erhöhten Unterhaltungsbestandes an Loks wird es im Jahr 1944 erforderlich, die Abstellmöglichkeiten durch den Bau eines weiteren Lokschuppens (Halbrundschuppen III) zu erweitern. Dieser Lokschuppen besitzt 6 überdachte Stände und 7 „Freistände".
*(Anm.: Der Lokbestand der gesamten RBD Hannover entwickelte sich bei den Dampfloks von 1395 Loks im Jahr 1939 über 1699 Loks im Jahr 1943 auf 2371 Loks im September 1945, von denen jedoch nur noch 1002 Loks betriebsfähig sind. Weder die Lokbehandlungsanlagen noch die Lokabstellplätze sind für diese Bestands- und Leistungssteigerung während der Kriegsjahre ausreichend dimensioniert.)*

Die Schäden im Bereich des Bw Seelze nach den verheerenden Luftangriffen der Jahre 1944 und 1945 sind größtenteils nicht dokumentiert – lediglich die Beschädigung des Lokschuppens 1 wird erwähnt. Da die gesamte Bahnanlage bei Kriegsende leistungsmäßig nur noch zu 10 Prozent nutzbar ist, sind jedoch auch im Bw-Bereich größere Schäden wahrscheinlich.

Nach der Pensionierung des Dienstvorstehers Hoppe zum Ende des 2. Weltkrieges folgen als Leiter des Bw die Herren Werner und (ab 1947) Tetzer. Der Lokbestand ist in dieser Zeit bunt gemischt und spiegelt die Situation jener Zeit wider: Man ist froh, wenn eine Lok einsatzfähig ist, und fährt, womit man ans Ziel kommt. Die „Kriegsloks" der Baureihen 52 und 42 stehen nutzlos im Bw-Bereich abgestellt, da für die zivilen und alliierten Transporte die vorhandenen 44 Einheitsloks der Baureihe 50 (Bestand im Jahr 1947) ausreichen. Diese Loks laufen zuverlässiger und werden den 52er-Loks im Betrieb deshalb vorgezogen. Ihr Haupteinsatzgebiet sind die alliierten Versorgungszüge auf der Achse Bremen – Göttingen. Es besteht in der Nachkriegszeit ein Überhang an Güterzuglokomotiven, weswegen auch die recht jungen Loks der Reihe 42 abgestellt bleiben und später (1952) an Frankreich abgegeben werden. Sie liegen zwar leistungsmäßig über der Baureihe 50 (die ist jedoch im Raum Seelze damals noch

vollkommen ausreichend), aber deutlich unter der nach späteren Leistungszuwächsen in Seelze beheimateten Baureihe 44.
Neben den weiterhin vorhandenen 11 Rangierloks der Baureihe 94.5 gehören im Jahr 1947 noch einzelne Loks der Baureihen 55.25, 56.20, 57.10, 58.10 und 64 zum Bestand – teilweise Maschinen, die mit Lokrückführzügen oder Räumzügen in Seelze eingetroffen sind. Die RBD Hannover und mit ihr das Bw Seelze galt als Aufnahmedirektion für Räumungsloks aus den westlichen Direktionen des kleiner werdenden Reiches; allerdings sind in Seelze jedoch auch Zugänge aus der RBD Danzig und Ostgebieten der Reichsbahn nachgewiesen.

Der Lokomotivpark ist im Juni 1945, vor allem bedingt durch den Zulauf zahlreicher Maschinen aus dem Osten, die teilweise unmittelbar vor Wirksamwerden der Zonengrenze beim Räumen der späteren sowjetischen Zone durch die Amerikaner in Richtung Westen abgefahren werden, auf 102 Lokomotiven angewachsen. Allerdings ist nicht einmal die Hälfte der vorhandenen Maschinen einsatzfähig. Im Lokbestand befindet sich neben belgischen, holländischen und polnischen Fremdloks auch die Schnellzug-Stromlinienlok 01 1074 im Seelzer Bw abgestellt. Als 54 652 u. 54 653 taucht die ehemalige preußische Gattung G 5.3 aus den Seelzer Rbf-Anfangstagen wieder im Bw auf – die Loks haben einen Umweg über die polnische Loknummer Ti 3-6 und Ti 3-11 hinter sich, stammen von der RBD Oppeln und werden umgehend an das Bw Soltau weitergereicht. Auch hinter der ehemaligen pr. G 8.1 mit der Reichsbahnnummer 55 2847 verbirgt sich die zwischenzeitlich polnische Tp 4-151.
Der Lokpark des Bw Seelze untersteht 1945 amerikanischen Verwaltung, weil er zu dieser Zeit Bestandteil der Nachschubverbindung zur amerikanischen Zone ist.

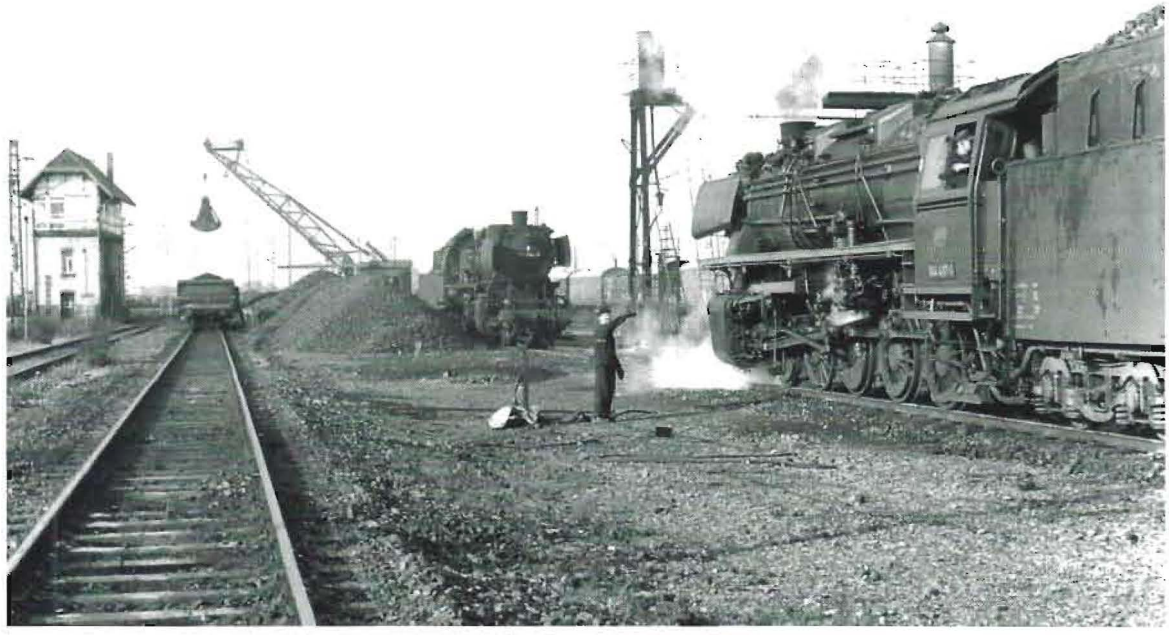
Nach dem 2. Weltkrieg werden vom Bw Seelze viele heimatvertriebene Eisenbahner aus den Ostgebieten und entlassene Soldaten auch als Handwerker und Betriebsarbeiter eingestellt. Die Wohnungsnot ist zu dieser Zeit so groß, dass auf dem Gelände gegenüber der Übernachtung (= *das spätere Verwaltungsgebäude des Bahnhofs an der Lange-Feld-Straße)* Nissenhütten als Notunterkünfte errichtet werden. Diese Wellblechbaracken halten sich bis ins Jahr 1958 und werden erst dann durch eine großzügige Wohnungsplanung entbehrlich und abgerissen.
Aufräumarbeit ist in der Nachkriegszeit genug vorhanden – die Belegschaft des Bw Seelze wächst von rund 300 Mitarbeitern im Jahr 1941 auf über 500 Mitarbeiter im Jahr 1949.

*Nissenhütten als Seelzer Notunterkünfte in der Nachkriegszeit*

*Aufn.: Slg.Beckedorf*

Durch die Teilung Deutschlands und die amerikanischen Nachschubverkehre ergeben sich in Seelze verstärkt Bespannungsleistungen in der Nord-Süd-Relation. Speziell die Neigungsverhältnisse auf der Strecke in Richtung Hameln – Altenbeken überfordern (bei wieder ansteigenden Zuglasten) die 50er Loks des Bw Seelze. Im ersten Halbjahr 1954 erhält das Bw Seelze dauerhaft die starken Güterzugloks der Baureihe 44 zugeteilt und erhöht diesen Bestand bis zum Sommer 1958 auf 44 Maschinen zu Lasten abzugebender Loks der Baureihe 50. Bis zum Sommer 1958 wird der Lokbestand bereinigt; d.h. die 1947 nachgewiesenen „Splitterbaureihen" verschwinden ersatzlos. Der Rangierdienst ist zu dieser Zeit weiterhin das alleinige Revier der 12 Lokomotiven der Baureihe 94.5.

Zwischen 1950 und 1965 werden im Bereich der Deutschen Bundesbahn insgesamt 102 Bw-Dienststellen aufgelöst – das sind immerhin 35 Prozent der maschinentechnischen Dienststellen mit rund 2700 wegfallenden Arbeitsplätzen. Die Entscheidung aus dieser Zeit zur Stärkung des Standortes Seelze wird jedoch erst mit Beginn der 60er Jahre sichtbar, als sich die Vorbereitungen des beabsichtigten Traktionswechsels abzeichnen. Zu einer Zeit, als die Dampflok noch uneingeschränkt im Betrieb steht, werden im Jahr 1961 die Lokschuppen II und III abgerissen, um deren Platz für den Neubau einer E-Lokhalle nutzen zu können. Bereits im Vorjahr ist auf dem Fundament der ehemaligen Wasseraufbereitungsanlage das neue Sozialgebäude entstanden.



*044 417 im Bekohlungsgleis des Bw Seelze um 1970. Eine leistungsfähige Hochbunker- oder Wiegebunkeranlage hat es in Seelze nicht gegeben; ein großzügiger Umbau der Bw-Anlage wurde durch den Kriegsbeginn 1939 vereitelt.*

*Aufn.: Slg. Beckedorf/Nimtz*

Wohl zur Auslastung der Werkstattkapazitäten und für umfangreiche Arbeitszugeinsätze bei den Elektrifizierungsarbeiten werden dem Bw Seelze bis November 1963 mehrere Personenzugloks der Baureihe 38.10 zugewiesen. Über Planleistungen liegen keine Aufzeichnungen vor und diese Loks werden auch bereits wieder bis Juni 1965 in Seelze abgestellt bzw. ausgemustert.

Ende September 1963 steht die neue Halle mit der westlich vorgelagerten Gleisharfe und einer Schiebebühne mit einer Bühnenlänge von 23 Metern. Diese Schiebebühne hatte man aus dem Bw Lehrte umgesetzt. Zeitgleich wurde eine Tankanlage für Dieselkraftstoff in Betrieb genommen, die ein Fassungsvermögen von 200 m³ hatte und für damalige Verhältnisse ausreichend war. Die Tankanlage war notwendig, um die Dampfloks im Rangierdienst durch Dieselloks der Baureihe V 60 abzulösen. Im Jahr 1965 ist keine Rangierdampflok mehr im Bestand vorhanden.

Ein Umlaufplan aus der Dampflok-Glanzzeit vom Mai 1960 enthält Leistungen Seelzer Personale auf Seelzer 44er-Loks bis Kassel, Bebra und Hamm. „Knochen-Touren" sind speziell die Bebraner Leistungen mit Fahrzeiten von gut sieben Stunden – durchgehend vor schweren Zügen und mit den Unwägbarkeiten der hoch ausgelasteten Nord-Süd-Strecke.

*Die Seelzer Rangierlok 94 529, um ca. 1958 aufgenommen.*

*Aufn.: G.Jakobs*

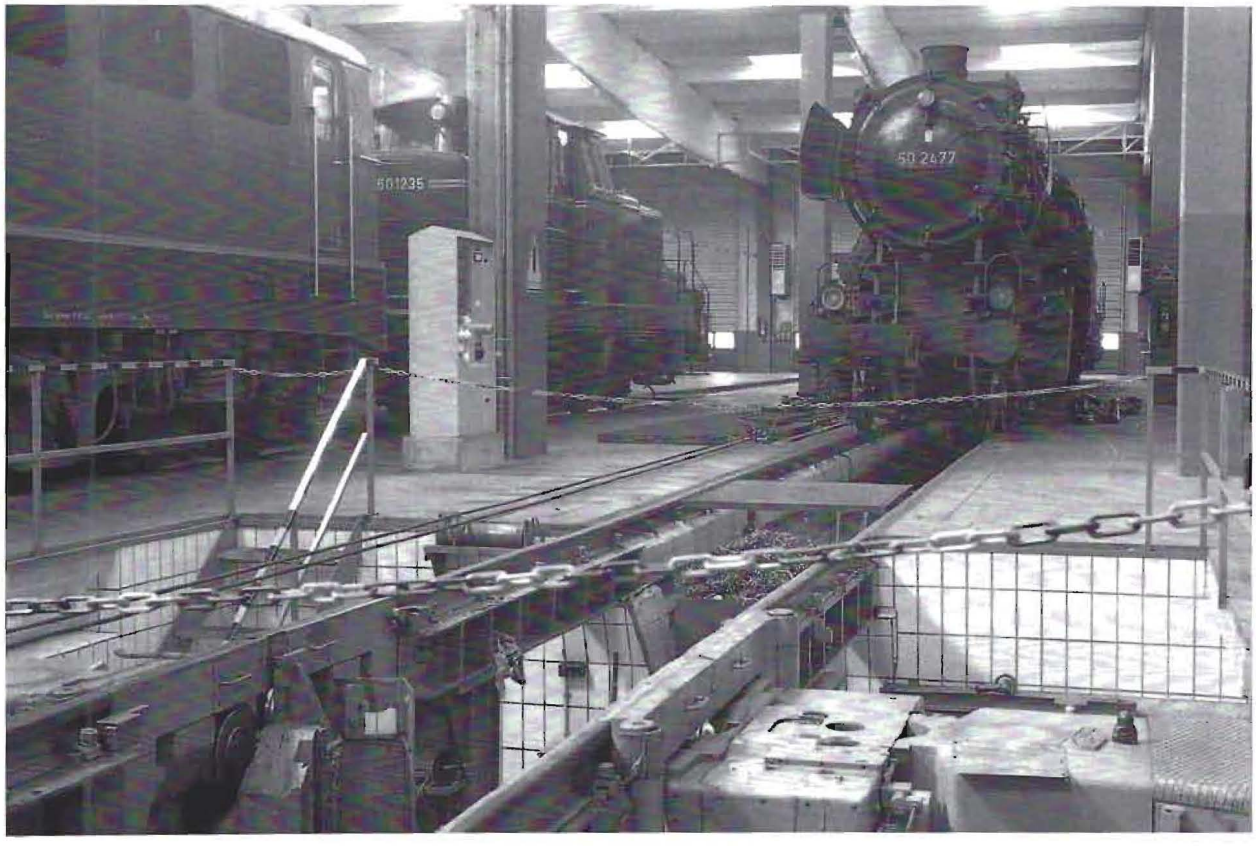
## *Mit Seelzer Dg-Leistungen nach Kassel Rbf im Jahr 1960*

Die Aufnahmen aus dem Bereich Rethen und der Werrabrücke der Autobahn A 7 dokumentieren, dass die Durchgangsgüterzüge mit Ziel Kassel auch den Weg über Göttingen – Eichenberg nutzten.

(Alle Aufn.: G. Jakobs)

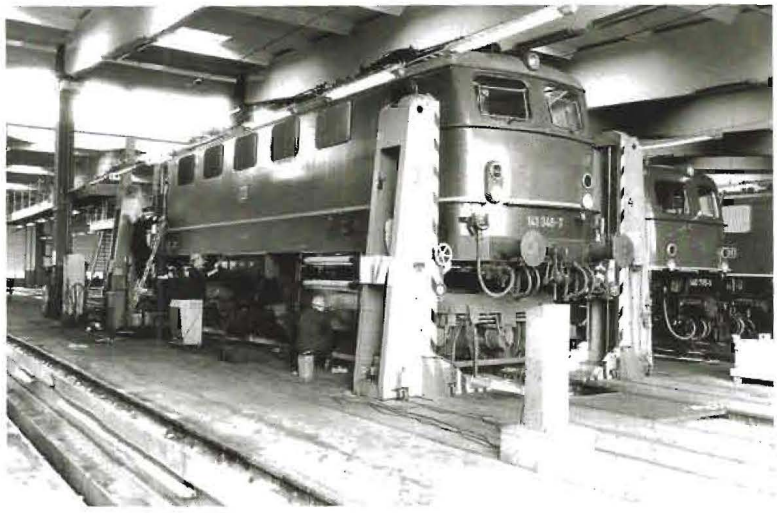
*Am Lokmeldeposten bei der Ausfahrt aus dem Bw Seelze*

Bereits ab Juni 1963 endet die Bespannung der Güterzüge in Richtung Süden in Hannover-Wülfel oder Sarstedt. Dort wird umgespannt und mit E-Lok weitergefahren. Mit der endgültigen Fertigstellung der Seelzer E-Lokhalle am 29. September 1963 wird auch der elektrische Betrieb im Bahnhof Seelze und auf dem Teilstück Lehrte – Seelze der Güterumgehungsbahn aufgenommen.
Die zügige Erweiterung des elektrischen Betriebes bis Hamburg zum 6.4.1965 bringt eine wesentliche Steigerung der E-Lokbespannungen und eine Neuverteilung der Lokbeheimatung im Raum Hannover. Das traditionsreiche Schnellzug-Bw Hannover Hbf (oder Hannover-Ost) gibt seinen E-Lokbestand nach kurzer Zeit an das Bw Eidelstedt weiter und wird nun zum zentralen hannoverschen Diesellok-Bw umgerüstet. Das Bw Seelze hingegen wird ab 1.10.1964 im Güterverkehr und ab 1.4.1965 im Personennahverkehr das zentrale Bw, bei welchem Norddeutschlands Loks der Baureihen 140 und 141 konzentriert werden. Rund ein Fünftel des Bestandes dieser Baureihen ist z.B. im Jahr 1973 in der Beheimatung und Unterhaltung des Bw Seelze nachgewiesen. Diese Lokumbeheimatungen führen dann auch dazu, dass im Bw Seelze die Dampflokunterhaltung aufgegeben wird und diese Aufgaben mit dem Dampflokbestand am 1.12.1965 an das Bw Hannover Hgbf wechseln.
Mit dem alten Rundlokschuppen I wird daraufhin im Jahr 1967 das letzte bauliche Relikt aus der Dampflokzeit entfernt – die Freifläche östlich der E-Lokhalle wird mit einer weiteren Gleisharfe zur Abstellung von E-Loks überbaut. Als Drehscheibenersatz an anderer Stelle installiert man eine Drehscheibe, die man aus Wilhelmshaven gebraucht bezogen hat.




*Das Bw Seelze im Wandel: Alle drei Traktionsarten sind in der neuen Lokhalle abgestellt. Im Bildvordergrund ist die Unterflurdrehbank erkennbar.*

*(Aufn.: G.Jakobs)*



*141 346 in der Lokwerkstatt des Bw Seelze um 1973.*

*Parade-Aufstellung im Bw Seelze des Jahres 1974.*

*Beide Aufn.:*
*BD Hannover*

Das neue Verwaltungsgebäude, die Werkstatthalle, das Sozialgebäude und die neue Lehrwerkstatt ergeben in Verbindung mit der vorherrschenden E-Loktraktion ein sehr modernes und gepflegtes Bild von der Dienststelle Bw Seelze. Das Bw Seelze ist seit dieser Zeit eines der größten und modernsten Anlagen in der Bundesrepublik. Zwischenzeitlich wird diese Dienststelle noch von den Leitern König (ab 1955), Eicke (ab 1956) und Fiedler (ab 1975) geführt.

Das moderne Bw Seelze beheimatete auch einige Altbau-Lok-Exoten: Die beiden elektrischen Triebwagen ET 85 21 / ES 85 05 und ET 85 24 / ES 85 13 werden dem Bw Seelze vom fernen Bw München-Ost im Frühjahr 1965 zugewiesen. Der Einsatz für Personalfahrten zwischen Seelze, Lehrte und Hannover kam nie zustande und nach einigen sporadischen Einsätzen werden beide Triebzüge noch im Frühjahr 1965 abgestellt und am 5.7.1967 in Seelze ausgemustert.
Zum Bestand des Bw Seelze gehörten auch Heizlokomotiven – rollfähige E-Loks, deren Trafo man bei überspannten Abstellgleisen zum elektrischen Vorheizen abgestellter Reisezüge nutzte, denn die Dampfheizung von Reisezügen entfiel zunehmend, da kaum noch Reisezüge mit Dampfloks bespannt wurden.

Dies waren die Loks:
152 004 (ex E 52 04) ab Sept. 1971 (Lok stand noch bis 1976 in Eichenberg)
152 005 (ex E 52 05) ab Sept. 1971 (Lok stand noch bis 1975 in Herford)
152 016 (ex E 52 16) ab Juni 1969; eingesetzt in Bremen, Verden und Han.Hbf
175 054 (ex E 75 54) ab Januar 1971 in Lehrte Pbf eingesetzt und
175 061 (ex E 75 61) ab November 1968 heizend in Bremen und Han. Hgbf

Diese Altbau-Heizloks wurden alle bis zum Sommer 1972 ausgemustert und wurden teilw. erst Jahre später verschrottet.

Von den Prototypen der Schnellfahr-E-Lok 103 sind die Loks 103 002 (ab Nov. 1971) und 103 003 (ab April 1971) im Bw Seelze beheimatet – hauptsächlich für Versuchseinsätze der Versuchsanstalt Minden. Diese Beheimatungen enden im Juni 1974.

*Als weiteres „bayrisches Ungetüm" ist hier die 152 030 im Bw Seelze abgebildet,die jedoch in späteren Seelzer Stationierungslisten nicht aufgeführt wird. Sie war bis 1974 als Heizlok in Verden abgestellt..*
*Aufn.: Slg. Beckedorf/Nimtz*

Erste organisatorische Konzentrationsmaßnahmen führen im Jahr 1972 zu einer Angliederung des Bw Nienburg an das Bw Seelze. Vorausgegangen ist eine eindeutige Abstimmung der dortigen rund 70 Beschäftigten „pro Seelze", nachdem ursprünglich eine Angliederung an das Bw Bremen vorgesehen war. Anfang der 70er Jahre beginnt ein zweiter Schub hinsichtlich der Konzentration von Bahnbetriebswerken, wovon das Bw Seelze leistungs- und rangmäßig profitiert. Im hannoverschen Umfeld schließen u.a. die Bw-Dienststellen Hameln, Hildesheim, Minden, Hannover-Linden, Celle, Northeim und Uelzen und werden auf die noch bestehenden Groß-Bw aufgeteilt. Mit dem Ende der Dampflokzeit im Jahr 1977 erlischt dann auch endgültig die Bedeutung der Seelzer „Konkurrenz-Bw" in Lehrte und Hannover Hgbf.

Im Jahr 1984 bietet das Bw Seelze insgesamt 532 Arbeits- und Ausbildungsplätze; dazu kommen noch die 141 Arbeitsplätze der zugehörigen Güterwagenwerkstatt in Lohnde und die 53 Arbeitsplätze der Bw-Aussenstelle Nienburg. Nachgewiesen sind Güterzugleistungen bis Fulda, Hamburg, Bremen, Hamm, Braunschweig und Osnabrück sowie Reisezugleistungen von Seelzer Personalen bis Würzburg, Köln, Hamburg und Bremen. Diese Leistungsvermischungen von Güter- und Reisezugdiensten waren erwünscht, da die Bewertungen der Arbeitsplätze im Reisezugdienst höher und die Leistungen anders strukturiert waren. Der hohe Nachtdienstanteil im Güterzugdienst konnte so mit einigen Wochenend-Tagesschichten im Reisezugdienst abgemildert werden. Nach der Aufteilung in Bahnsparten nach 1994 verschwanden diese Mischpläne zunächst aus betriebswirtschaftlichen Erwägungen.

Mitte der 80er Jahre werden Mitarbeiter des Rangierdienstes als Lokrangierführer (Lrf) auf den Loks der Baureihe 260 ausgebildet, um anschließend diese Leistungen im Bahnhof und bei der Nahbedienung im Außenbereich des Seelzer Rbf von den Lokführern vollständig zu übernehmen. Die Lokbaureihe wird folgerichtig deswegen auch zur Kleinlok-Baureihe 360 umnummeriert. Ende der 80er Jahre folgen analog noch alle Leistungen der schweren Dieselrangierlok 290, die dann ebenfalls an die Lokrangierführer abgegeben werden. An der

Beheimatung und Unterhaltung der Loks ändert sich hingegen nichts.
Im Frühjahr 1990 beginnen die Arbeiten zu einer neuen, leistungsfähigen und modernen Lokwaschanlage westlich der Lokhalle. Bis zur Inbetriebnahme im Frühjahr 1991 werden hier ca. 1,6 Mio. D-Mark investiert. Diese Anlage eignet sich für Diesel- und Elektroloks und benötigt etwa eine dreiviertel Stunde pro Waschvorgang.

Mit der Bahnreform zum Jahreswechsel 1993 / 1994 wird das Bw Seelze der neuen Organisationsform angepasst und zerteilt. Mit dieser Auflösung geht Heinz Böversen als letzter Dienststellenleiter in den Ruhestand – er hatte das Bw seit 1986 geleitet.
Es entsteht neu die Zweigniederlassung Werke, die sich aus den Mitarbeitern der Lokwerkstatt und der Güterwagenwerkstatt in Lohnde zusammen setzt und u.a. für die Unterhaltung der in Seelze beheimateten 277 Elektro-Lokomotiven zuständig ist. Zweigniederlassungsleiter wird Ewald Horn. Die ca. 300 Lokführer, die von Seelze aus eingesetzt werden, wechseln zur Zweigniederlassung Traktion (Zweigniederlassungsleiter ist hier Hermann Harenberg) und die 95 im Rangierbahnhof tätigen Wagenmeister werden nun von der Niederlassung Ladungsverkehr (als Nachfolgeorganisation der Dienststelle Seelze Rbf) übernommen. Bereits im Jahr 1998 werden diese selbständigen Unternehmensbereiche „Werke" und „Traktion" wieder aufgelöst und auf die Transportbereiche der DB AG aufgeteilt. Der Lokbereich samt aller hier erforderlichen Personale wird als Team TFB 91 dem CargoBahnhof Seelze unterstellt.

Mit der Auflösung der Organisationsform „CargoBahnhof" wird der Lokbereich im Jahr 2003 in das Transportmanagement (TM) Nord mit Organisationssitz in Hannover integriert. Der Werkstattbereich (Lok- und Wagenwerkstatt) wird in eine separate Organisation „Instandhaltung" überführt.

Das TM Nord ist nun Arbeitgeber der in Seelze beschäftigten Lokführer sowie der örtlichen Lok- und Personaldisponenten.

Die seit 1964 bestehende Aufteilung der (Railion-) Lokunterhaltung nach Traktionsarten wurde im Jahr 2006 aufgegeben. Nachdem der Betriebshof (Bh) Hannover Hbf von anderen DB-Unternehmen nicht mehr mitbenutzt wurde, musste aus Kostengründen die dort noch tätige Diesellokwerkstatt mit in die Seelzer Lokwerkstatt aufgenommen werden. Mussten bis dahin alle Seelzer Rangierloks zur Wartung zum Hauptbahnhof fahren, so werden seitdem die Rangierloks des Hauptbahnhofs Hannover nach Seelze überführt. Die beiden großen Rundlokschuppen in Hannover samt Werkstatt und Sozialgebäude konnten daraufhin geräumt werden – nach dem Lokschuppen am Hagenkamp war nun auch mit dem „Ostschuppen" das gesamte ehemalige Bw Hannover Hbf stillgelegt.

Im Jahr 2008 dominiert die DB-Railion-Farbe „rot" im Betriebshof (Bh) Seelze, wie der Bereich des früheren Bahnbetriebswerkes nun bezeichnet wird. Unterhalb der Woche sind nur wenige Lokomotiven kurzzeitig rund um die Lokhalle abgestellt, da sie ihr Geld vor den Güterzügen verdienen müssen. Anzutreffende Stammbaureihen sind die bewährten älteren E-Loks der Baureihen 139, 140 und 151, die Baureihe 155 der ehemaligen DDR-Reichsbahn und die modernen DB-AG Lokbaureihen 145, 152, 182 und 189. Als klassische Streckendiesellok sind nur noch die Großdieselloks russischer Bauart (Baureihenfamilie 232 – 241) in Seelze anzutreffen, da alle weiteren „Streckendieselleistungen" von den ehemals ausschließlich im Rangierdienst eingesetzten Loks der Baureihe V 90 erbracht werden. Seit 1968 fahren sie unter der Baureihenbezeichnung 290 und 291 – mit Umbau zur funkfernsteuerbaren Lok für die Bedienung durch Lokrangierführer wurden daraus die Baureihen 294 und 295.

*Recht bald nach der Öffnung der innerdeutschen Grenze gehörten die Lokbaureihen der Reichsbahn zum gewohnten Bild in Seelze.*
*Eine aus russischer Produktion stammende Lok der Baureihe 232 („Ludmilla") zieht hier im Jahr 2002 hinter dem Stellwerk Soa in Richtung Westberg vor.*
*Aufn.: Miska*

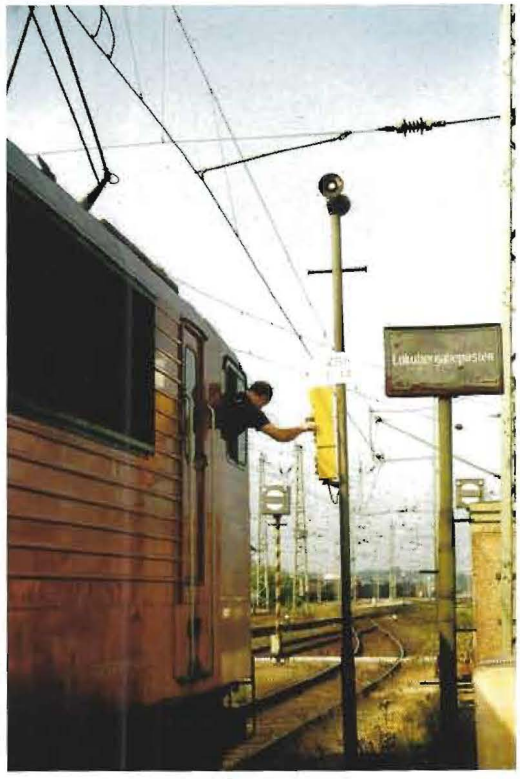
*Im Dezember 2006 ist die Lok 296 041 als Abdrücklok am Seelzer Westberg eingesetzt.*
*Aufn.: Miska*

Speziell für den rechnergesteuerten Ablaufbetrieb in Seelze wurden einzelne Lokomotiven zur Baureihe 296 weiterentwickelt und stehen seit 2006 im Einsatz. Die Betriebserprobung zur Zulassung dieser Lokbaureihe erfolgt ab Januar 2006 am Seelzer Ostberg, da hier die Modernisierungs- und Umbauphase der Rangieranlage bereits abgeschlossen war. Es handelte sich um einen Probebetrieb unter fachlicher und technischer Aufsicht sowie unter realen Bedingungen, da reguläre Zerlegeeinheiten am Ablaufberg abgedrückt wurden. Zuvor gab es hier bereits Versuchsfahrten, die jedoch vom übrigen Betriebs- und Rangiergeschehen strikt abgeschirmt stattfanden.

Die restlichen Rangierloks wurden in den letzten Jahren umfassend modernisiert, vom Schadstoffausstoß her optimiert und in ihrer Leistung und Wirtschaftlichkeit heraufgesetzt – sie gehören nun zur Baureihe 294.5 und 295.5 und sind äußerlich am Geländer auf den seitlichen Umläufen zu erkennen.

*Alltagsbetrieb im Betriebshof Seelze der Neuzeit : Die DB-Farbe rot dominiert.*
*Aufn: Nimtz*

Mit Stichtag 1. Juli 2007 sind der Seelzer Werkstatt noch insgesamt 97 E-Loks der Baureihe 140 zur Instandhaltung zugewiesen.(Von einer „Lokbeheimatung" wird nicht mehr gesprochen, da die Lokomotiven einem Baureihenmanagement unterstellt sind, welches die Einsätze und Einsatzstandorte leistungsbezogen disponiert.) Es sind dies alle noch betriebsfähigen Loks im Nummernbereich 140 002 bis 140 512 – für die höheren Loknummern sind Gremberg und Mannheim zuständig. Dazu kommen noch die Rangierdiesellokomotiven der Baureihe 294 (074, 097, 105, 172, 187, 375, 376, 392, 577. 590, 741, 743, 761, 763, 795, 803, 805, 816, 823, 838, 858, 870 und 879 = 23 Loks) und der Baureihe 296 (023, 028, 029, 030, 041, 044, 047, 048, 049 und 058 = 10 Loks). Die vom CZ Hannover aus auch eingesetzten Railion-Loks der Baureihe 295 werden beim Regio-Betriebshof Braunschweig gewartet; während für die in Braunschweiger Railion-Leistungen eingesetzte 294er die Seelzer Werkstatt zuständig ist.
Ebenfalls zu den Seelzer Werkstattkunden des Jahres 2007 gehören die hauptsächlich im Rangierdienst des Hauptbahnhofes Hannover eingesetzten Loks der Baureihe 362 (448, 562, 574, 605 und 910 = 4 Loks) und der Baureihe 363 (111, 134, 146, 650, 820 und 831 = 6 Loks).



*Ein Triebfahrzeugführer meldet sich am Lokübergabeposten beim Stellwerk Sok an.*

*Aufn.: Nimtz*

Ein Betriebswerk als Organisationseinheit besteht in Seelze seit der Bahnreform im Jahr 1994 nicht mehr. Als Nachfolgeorganisation ist vor Ort die Lokwerkstatt anzusehen, deren Tätigkeiten und Aufgaben vom Jahr 1909 an im Bereich des Seelzer Rbf erhalten blieben. Diese Mannschaft ist also über alle Jahre hinweg „Standorttreu" geblieben.
Tätigkeiten und Aufgaben blieben in diesem Zeitraum von 100 Jahren immer gleich: „Die betriebsnahe Instandsetzung von Lokomotiven." Die ständige Weiterentwicklung der Fahrzeugtechnik brachte aber auch mehrere technische Umwälzungen mit sich; neben den diversen Bauarten neuer Lokomotiven war der Traktionswechsel zur elektrischen Traktion der markanteste Punkt in der Geschichte des Bw Seelze und seiner Lokwerkstatt. Das Know-how der Werkstatt war hierbei zu jedem Zeitpunkt immer auf einem hohen Niveau. Die Qualität in der Instandhaltung war und ist Motivation der hier eingesetzten Mitarbeiter.

Das aktuelle Leistungsprofil der Werkstatt umfasst die optimale Instandhaltungstiefe der betriebsnahen Instandhaltung an Baureihen der Schenker Rail Deutschland AG. Dies sind die Baureihen 36x und 29x für den Rangierdienst, sowie die Baureihen 139, 140, 145, 151, 152, 155, 182, 185 und 189 für den Streckendienst. Durch das Baureihenmanagement als Fahrzeughalter wurde die Seelzer Werkstatt für diese Lokbaureihen autorisiert. Im Zuge dieser Autorisierung erfolgte eine Berufung als Leitwerkstatt für die Baureihen 139, 140 und 151.

Für die Baureihen 139 und 140 wird in den nächsten Jahren der Abschied aus dem „aktiven" Dienst kommen, denn die Beschaffung von neuen leistungsstarken und effizienten Fahrzeugen ist für die Bewältigung der Aufgaben im Schienengüterverkehr unerlässlich. Die neue Fahrzeugflotte erfordert ein Umdenken in der Instandhaltungsphilosophie: Nicht die typischen Schlosserarbeiten sind gefragt, sondern Elektronikkenntnisse stehen im Vordergrund. Der Laptop ist aus der Instandhaltung nicht mehr wegzudenken. Die Auszubildenden lernen aktuell die Berufe des Mechatronikers u. des Fertigungsmechanikers. Im Jahr 2007 wurden die ersten drei ausgebildeten Mechatroniker übernommen.

Die ca. 80 Mitarbeiter der Seelzer Werkstatt sind gut gerüstet, um die kommenden Aufgaben und Anforderungen auch in der Zukunft zu meistern.

*Das Seelzer Werkstatt-Team im Jahr 2007. Die Aufnahme entstand anläßlich der Verabschiedung des Leiters.*

*Der Lokbereich in Seelze ist oft Anlaufpunkt von außergewöhnlichen Lokomotiven – sei es zur Zwischenabstellung („Übernachtung") oder um die vorhandene Werkstatttechnik zu nutzen. Das Erscheinen derartiger Exoten wie 18 201 (Okt. 2008), 012 100 (Okt. 2004) oder des ICE-Experimentalzuges Anfang der 90er Jahre führt bei Eisenbahnfans rund um Seelze zu Reaktionen vergleichbar mit dem Auftauchen eines Zwölfenders im Jagdrevier.*
*Vor der 012 100 nehmen sich die Werkstattmitarbeiter (v.l.) Jens Hoffmann, Heinz Lohmeier und Rolf Knust der gewichtigen Aufgabe an.*
*Keine Angst vor großen Tieren.*

*Aufnahmen: Rogl, Schulze, Slg.Beckedorf*

# Lokbestand der hannoverschen Bahnbetriebswerke im Jahr 1950

(Aufgeführt sind nur die betriebsfähigen bzw. einsatzbereiten Lokomotiven)

| Bahnbetriebswerk | Lok / Gattung | Anzahl | |
|---|---|---|---|
| Bw Hannover Hbf (Hannover Ost) | Baureihe 01 | 37 | 010 012 017 019 021 033 058 060 061 062 064 067 068 087 088 098 100 105 106 111 112 128 133 134 154 161 166 167 172 178 189 192 196 211 217 222 223 |
| | Baureihe 03 | 13 | 056 089 101 106 129 137 138 145 185 198 249 260 283 |
| | Baureihe 38 (pr. P 8) | 21 | 1090 1442 1668 1892 1893 1895 1896 1944 1991 2581 2688 2737 2765 2825 3035 3216 3253 3354 3426 3632 3670 |
| Bw Hannover Hagenkamp | Baureihe 89.70 (pr. T 3) | 1 | 7055 |
| | Baureihe 91.3 (pr. T 9.3) | 7 | 348 980 1400 1488 1683 1723 1795 |
| Bw Hannover Hgbf | Baureihe 50 | 12 | 150 540 1850 2103 2330 2379 2487 2561 2684 2728 3042 3148 |
| | Baureihe 78 (pr. T 18) | 1 | 027 |
| | Baureihe 91.3 (pr. T 9.3) | 7 | 416 836 1337 1495 1540 1724 1737 |
| | Baureihe 93.0 (pr. T 14) | 8 | 043 050 169 197 331 377 385 417 |
| | Baureihe 94.2 (pr. T 16) | 1 | 234 |
| | Baureihe 94.5 (pr. T 16.1) | 7 | 831 912 913 1041 1075 1588 1589 |
| Bw Seelze | Baureihe 44 | 1 | 155 |
| | Baureihe 50 | 28 | 016 070 332 452 507 602 664 682 774 776 777 815 920 934 984 1341 1429 1446 1603 1721 1819 1935 2154 2280 2541 2791 2858 3038 |
| | Baureihe 56.20 (pr. G 8.2) | 7 | 2418 2435 2450 2463 2589 2892 2911 |
| | Baureihe 94.5 (pr. T 16.1) | 10 | 570 619 785 872 1019 1368 1369 1370 1371 1372 |
| Bw Hannover-Linden | Baureihe 50 | 1 | 111 |
| | Baureihe 56.20 (pr. G8.2) | 9 | 2016 2017 2245 2318 2378 2436 2482 2666 2838 |
| | Baureihe 57 (pr. G 10) | 1 | 2180 |
| | Baureihe 94.5 (pr. T 16.1) | 6 | 532 588 1218 1676 1732 1733 |
| Bw Wunstorf | Baureihe 38 | 6 | 1210 1348 1612 1739 1890 3235 |

Dieselloks und Triebwagenzüge sind im Jahr 1950 in der Beheimatung nicht nachgewiesen
Kleinlokomotiven (Köf 2) wurden zentral von der BD Hannover eingesetzt und verwaltet
und sind somit nicht in den Beständen der Bw nachgewiesen

Nachr.: Im Bw Seelze sind rund 25 Loks der Baureihen 42 und 52 (ehem. "Kriegsloks")
abgestellt - Warten auf Fristen bzw. Zerlegung.

Der niedrige Lokbestand der hannoverschen Bahnbetriebswerke ergibt sich im Güterverkehr aus der Tatsache, dass noch mehrere Bahnbetriebswerke im Umkreis von Hannover bestanden, deren Loks und Personale in den hannoverschen Bw lediglich wendeten. Einen Großteil der Streckenleistungen im Güterverkehr erbrachten die Bw Göttingen (Lokbaureihen 41 und 44), Braunschweig (Baureihen 41 und 50), Lehrte, Hameln, Hildesheim (Baureihe 50) und Lehrte, Minden sowie Löhne (Baureihe 52).

Desweiteren sind auch die im Bespannungsumfeld der Seelzer Güterzugleistungen liegenden kleineren Bahnbetriebswerke Nienburg, Walsrode, Celle und Nordstemmen zu beachten.

# Lok- und Personalbestandsentwicklung des Bw Seelze 1952 - 1968

| Jahr | 1952 | 1953 | 1954 | 1955 | 1956 | 1957 | 1958 | 1959 | 1960 | 1961 | 1962 | 1963 | 1964 | 1965 | 1966 | 1967 | 1968 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **Lokbestand** | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Baureihe 38 | | | | | | | | | | | | 2 | 5 | 5 | | | |
| Baureihe 44 | | | 3 | 10 | 10 | 14 | 24 | 31 | 31 | 32 | 32 | 32 | 24 | 22 | | | |
| Baureihe 50 | 34 | 35 | 37 | 30 | 29 | 25 | 18 | 13 | 13 | 11 | 11 | 12 | 16 | 14 | | | |
| Baureihe 56.20 | 7 | 7 | | | | | | | | | | | | | | | |
| Baureihe 94 | 10 | 9 | 10 | 11 | 11 | 11 | 12 | 12 | 12 | 13 | 13 | 16 | 5 | 2 | | | |
| Baureihe E 40 | | | | | | | | | | | | | 16 | 60 | 87 | 99 | 101 |
| Baureihe E 41 | | | | | | | | | | | | | | | 29 | 33 | 36 |
| **Summe Bestand** | 51 | 51 | 50 | 51 | 50 | 50 | 54 | 56 | 56 | 56 | 56 | 60 | 61 | 98 | 116 | 132 | 137 |
| **Personalbestand** | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Beamte | | | | 209 | 214 | 220 | 239 | 247 | 248 | 247 | 249 | 273 | 304 | 333 | 385 | 400 | 386 |
| Lohnempfänger | | | | 220 | 275 | 277 | 286 | 282 | 292 | 297 | 305 | 303 | 312 | 293 | 290 | 250 | 236 |
| Nachwuchskräfte | | | | | | | | | | | | | | | 17 | 25 | 32 |
| Summe Personal | | | | 429 | 489 | 497 | 525 | 529 | 540 | 544 | 554 | 576 | 616 | 626 | 692 | 675 | 654 |
| dv. griechische Mitarbeiter | | | | | | | | | | | | 39 | 44 | 53 | 64 | 63 | 59 |

**Für die Jahre 1952 - 1954 sind keine verleichbaren Personalangaben verfügbar.**

Dampflokunterhaltung, -betrieb und -einsatz erforderten einen bedeutend höheren Personalaufwand im Vergleich zur Elektro-Traktion.

Dampflokschlosser, Schuppenheizer, Bekohler, Drehscheibenwärter, Lokputzer und Mitarbeiter zur Schlackenentsorgung, zum Entfernen der Rauchkammerlösche und zur Sand- und Wasseraufbereitung waren in den Bw erforderlich, zumal die Loks auch während ihrer Abstellpausen durchgehend unter "Ruhefeuer" gehalten wurden.

Die bei einer Dampflok zu wartenden oder zu reparierenden Teile erforderten durch ihre Größe und ihr Gewicht große körperliche Anstrengungen, wenn z.B. eine Pumpe oder eine Treibstange abgenommen werden musste oder an einem Zylinder ein Kolbenring erneuert werden musste.

Erschwerend kam in Seelze die Beheimatung der Lokbaureihe 44 hinzu, die ein Dreizylindertriebwerk besaß und bei Arbeiten am (unter dem Kessel liegenden) Mittelzylinder viel Arbeitszeit und manche mithelfende Hand benötigte.

Aufn. aus dem Bw Seelze:
Slg. Beckedorf/Nimtz

# Lokbestand der hannoverschen Bahnbetriebswerke im Jahr 1973

**(Aufgeführt sind nur die betriebsfähigen bzw. einsatzbereiten Lokomotiven)**

| Bahnbetriebswerk | Lok / Gattung | Anzahl | |
|---|---|---|---|
| Bw Hannover Hbf | Baureihe 212 (ehem. V 100.1) | 18 | 002 009 108 115 119 252 253 261 262 270 271 279 280<br>287 296 304 312 315 |
| | Baureihe 220 (ehem. V 200.0) | 21 | 027 028 031 056 058 059 066 067 069 070 071 072 073<br>074 075 076 077 078 080 082 083 |
| | Baureihe 236 (ehem. V 36) | 3 | 216 232 253 |
| | Baureihe 260 | 11 | 018 138 139 308 310 311 312 314 315 316 376 |
| | Baureihe 261 | 7 | 232 233 234 235 236 655 656 |
| | Baureihe 270 (ehem. V 20) | 1 | 038 |
| | Baureihe 290 | 11 | 057 058 067 092 097 098 099 214 226 227 241 |
| Bw Hannover Hgbf | (Kein eigener Lokbestand) | | (u.a. Einsatz- und Wende-Bw für Dampflokomotiven der Bw Lehrte und Ottbergen) |
| Bw Seelze | Baureihe 103.0 | 2 | 002 003 (für Einsätze des BZA-Minden) |
| | Baureihe 140 | 129 | 022 023 024 073 074 075 076 077 079 285 286 287 288<br>306 307 308 362 367 368 369 372 373 374 375 376 377<br>378 379 380 381 382 383 384 385 386 387 388 389 390<br>391 392 399 400 418 421 422 427 428 429 434 435 436<br>437 438 441 442 448 450 456 457 459 463 464 466 467<br>468 469 470 482 483 484 485 486 487 488 489 492 493<br>494 496 498 525 529 530 531 532 533 534 535 538 539<br>540 541 542 543 545 580 581 592 593 594 647 648 685<br>686 687 693 700 701 705 713 714 721 722 725 726 744<br>745 751 752 754 758 769 770 792 793 794 795 806 |
| | Baureihe 141 | 55 | 073 074 075 171 173 174 177 243 244 245 246 247 255<br>256 264 265 266 280 281 282 310 311 329 330 340 341<br>342 343 344 345 346 347 348 349 360 361 384 385 386<br>395 399 400 401 402 403 404 405 406 412 428 429 432<br>433 434 435 |
| Bw Hannover-Linden | (Bw ist aufgelöst) | | (Ehem. Bw-Anlage ist durch die Containerumschlaganlage überbaut) |

**Stichtag der Auslistung ist der 1. Juli 1973**

**Die Übersicht zeigt anschaulich die klare Trennung zwischen den Traktionsarten "V" und "E" bei der Beheimatung der Fahrzeuge. Aus Sicht der Werkstatt war diese Aufteilung vorteilhaft; aus Sicht des Betriebes mussten jedoch die 141er zu ihren Rz-Leistungen und ein Großteil der Rangierloks zu den Rangierleistungen herangeführt werden.**

**Das Bestreben die Lokbaureihen bei der Beheimatung zu konzentrieren, führte im Güterzugdienst zu einer klaren Aufwertung des Bw Seelze. Seelzer Loks der Baureihe 140 waren im gesamten norddeutschen Raum anzutreffen und wurden nur auf der Nord-Süd-Strecke von Loks der Baureihe 150 unterstützt, die jedoch im Betrachtungsjahr 1973 i.d.R. erst in Göttingen die Züge in Richtung Süden bespannten und nur vereinzelt nördlich von Göttingen anzutreffen waren.**

**Im Schnellzugdienst hingegen spielte das Bw Hannover keine Rolle mehr - hier dominierten Eidelstedter-, Dortmunder- und Kölner-Loks der Baureihe 110.**

***Quelle: Archivunterlagen Miska***

# Lokbeheimatungen des Bw Seelze (Auszug) - Dampfloks

| Lokbaureihe | Anmerkung | Zeitpunkt | Im Bestand nachgewiesene Lokomotiven | | | | | | | | | | Anzahl | Bemerkung |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| pr. G 5.3 | spätere BR 54.6 | 01.05.1914 | 4004 | 4006 | 4007 | | | | | | | | 3 | Im Jahr 1925 = 0 |
| pr. G 5.4 | spätere BR 54.8 | 01.05.1914 | 4204 | 4207 | 4271 | | | | | | | | 3 | Im Jahr 1925 = 0 |
| 38 | ehem. pr. P 8 | 29.09.1963 | 3762 | | | | | | | | | | 1 | ab 11.1963 gesamt 8 Loks für Bauzugdienste |
| 42 | "Kriegslok" | 31.10.1944 | 600 | 601 | 602 | 603 | 604 | 605 | 606 | 607 | 608 | 609 | 10 | neu ab Fabrik geliefert |
| | | 09.02.1946 | 527 | 550 | 601 | 603 | 609 | 650 | 683 | 1076 | | | 8 | (abgestellt) |
| 44 | Einheitslok | 09.12.1946 | 077 | 257 | 589 | | | | | | | | 3 | |
| | | 09 12 1954 | 148 | 155 | 169 | 204 | 430 | 765 | 1169 | 1187 | 1254 | 1685 | 10 | |
| | | 08.06.1962 | 095 | 148 | 155 | 169 | 207 | 269 | 363 | 376 | 385 | 404 | | |
| | | | 409 | 441 | 456 | 463 | 579 | 610 | 772 | 1038 | 1045 | 1046 | | |
| | | | 1169 | 1174 | 1254 | 1381 | 1407 | 1584 | 1662 | 1663 | 1685 | 1688 | 30 | |
| | | 31.05.1964 | 050 | 149 | 155 | 169 | 214 | 269 | 363 | 385 | 404 | 462 | | |
| | | | 493 | 610 | 1045 | 1046 | 1169 | 1174 | 1187 | 1254 | 1381 | 1407 | | |
| | | | 1417 | 1584 | 1662 | 1663 | 1688 | | | | | | 25 | |
| 50 | Einheitslok | ab 4.1940 | 326 | 327 | 328 | 329 | | | | | | | 4 | Neuzugang ab Hersteller |
| | | 1941 | 771 | 772 | 773 | 774 | 775 | 776 | 777 | 778 | 779 | 780 | | Neuzugang ab Hersteller |
| | | | 979 | 980 | 981 | 982 | 983 | 984 | 985 | 986 | 1330 | 1331 | 20 | Neuzugang ab Hersteller |
| | | in 4.1942 | 2337 | 2338 | 2339 | 2340 | 2341 | 2342 | 2343 | 2344 | 2345 | 2346 | 10 | Neuzugang ab Hersteller |
| | | 1943 | 1937 | 1938 | 1939 | 1940 | 1941 | | | | | | 5 | Neu-Zugang |
| | | 31.12.1942 | 771 | 772 | 774 | 775 | 776 | 777 | 780 | 961 | 964 | 967 | | |
| | | | 968 | 1309 | 1397 | 2281 | 2337 | 2338 | 2339 | 2340 | 2341 | 2342 | | |
| | | | 2343 | 2344 | 2345 | 2346 | | | | | | | 24 | Bestand |
| | | 09.12.1946 | 016 | 070 | 161 | 300 | 452 | 638 | 639 | 664 | 682 | 774 | | |
| | | | 776 | 777 | 778 | 934 | 968 | 984 | 1341 | 1397 | 1455 | 1603 | | |
| | | | 1607 | 1654 | 1721 | 1819 | 2280 | 2292 | 2337 | 2343 | 2344 | 2346 | | |
| | | | 2379 | 3107 | | | | | | | | | 32 | |
| | | 08.06.1962 | 070 | 161 | 165 | 452 | 639 | 815 | 934 | 1164 | 1611 | 1734 | | |
| | | | 2379 | | | | | | | | | | 11 | |
| | | 31.05.1964 | 070 | 161 | 165 | 415 | 452 | 559 | 639 | 664 | 815 | 934 | | |
| | | | 994 | 1099 | 1164 | 1611 | 1692 | 1734 | 2379 | | | | 17 | |
| 55.25 | ehem. pr. G 8.1 | 1930 | 2723 | 2726 | 2918 | 3101 | 3103 | 3104 | 3509 | 3739 | 4010 | 4024 | | |
| | | | 4278 | 4412 | 4625 | 4762 | 4763 | | | | | | 15 | |
| | | 20.06.1945 | 2847 | | | | | | | | | | 1 | Rückführlok aus Polen |
| 56.20 | ehem. pr. G 8.2 | 11.03.1930 | 2221 | 2222 | 2226 | 2228 | 2282 | 2283 | 2376 | 2587 | 2588 | 2820 | | |
| | | | 2821 | 2822 | 2823 | 2824 | 2826 | 2827 | 2828 | 2829 | | | 18 | |
| 57.10 | ehem. pr. G 10 | 31.10.1944 | 2163 | | | | | | | | | | 1 | |
| | | 09.02.1946 | 1624 | 2163 | 2717 | 2925 | 3479 | 3523 | | | | | 6 | |
| 92.5 | ehem. pr. T 13 | 11.03.1930 | 598 | 773 | 774 | 815 | | | | | | | 4 | |
| 94.5 | ehem. pr. T 16.1 | 11.03.1930 | 913 | 1276 | 1368 | 1369 | 1370 | 1371 | 1372 | | | | 7 | |
| | | 31.10.1944 | 570 | 619 | 720 | 785 | 872 | 964 | 1368 | 1369 | 1370 | 1371 | | |
| | | | 1372 | | | | | | | | | | 11 | |
| | | 09.12.1946 | 570 | 619 | 785 | 872 | 1019 | 1368 | 1369 | 1370 | 1371 | 1372 | 10 | |
| | | 1955 | 529 | 570 | 619 | 668 | 785 | 806 | 874 | 912 | 1017 | 1368 | 10 | |
| | | 08.06.1962 | 567 | 600 | 619 | 637 | 656 | 774 | 815 | 954 | 993 | 1017 | | |
| | | | 1019 | 1196 | 1225 | 1312 | 1317 | 1368 | 1372 | 1733 | | | 18 | |
| | | 31.05.1964 | 619 | 993 | 1019 | | | | | | | | 3 | |

*44 204 im Heimat-Bw Seelze im Spätherbst 1954*

*Aufn.: Slg.Beckedorf/Nimtz*

# Entdecke das Girokonto zum Nulltarif!

**Sparda-Bank Hannover eG**

Ernst-August-Platz 8 | Lister Meile 89
Hildesheimer Str. 84 | Marktstraße 45
Langenhagen: Ostpassage 9

**Kostenlose Info-Hotline:**
**0800 / 30 18 - 000**

KUNDENMONITOR DEUTSCHLAND 2008 PLATZ 1 KUNDENZUFRIEDENHEIT

www.sparda-h.de

**Sparda-Bank**
*freundlich & fair*

# Leben mit der Eisenbahn

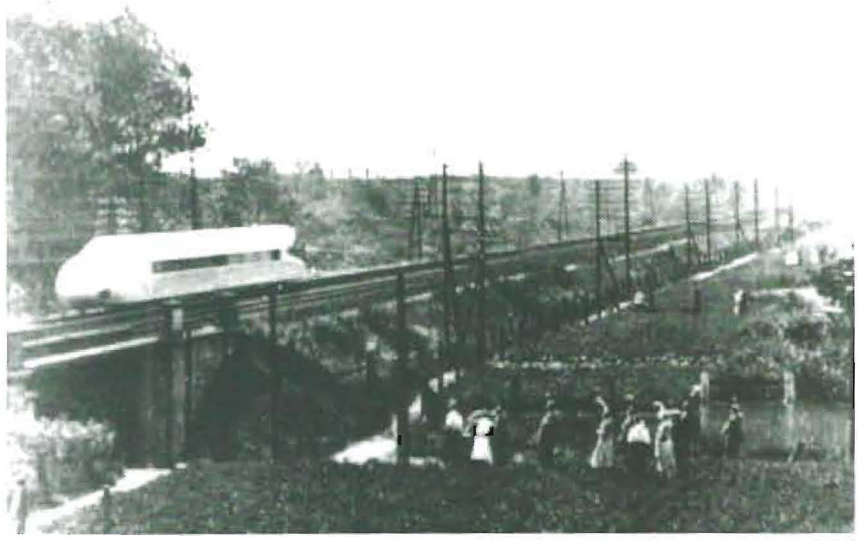
Was wären Seelze und Letter ohne die Eisenbahn und insbesondere ohne den Rangierbahnhof mit seinen zeitweilig über eintausend Arbeitsplätzen? Es wird kaum noch zu berechnen sein, wie viele Menschen im Laufe der vergangenen hundert Jahre hier in den verschiedenen Eisenbahnerberufen im Rangierbetrieb, im Bahnbetriebswerk, in der Bahnmeisterei, der Signalmeisterei und in der Güterabfertigung – um nur die wichtigsten Stellen zu nennen – tätig gewesen sind. Viele sind deswegen hierher gezogen, haben mit ihren Familien eine der zahlreichen „Eisenbahnerwohnungen" gemietet oder ein eigenes Haus gebaut, als Ledige wenigstens zeitweilig auch in den eigens dafür errichteten „Männerwohnheimen" gelebt. Inzwischen sind manche der jetzt hier Beschäftigten Eisenbahner der dritten Generation: schon ihre Väter und Großväter waren bei der Bahn in Seelze tätig. Aber natürlich kamen und kommen auch immer wieder neue Kollegen hinzu, manchmal in richtigen „Schüben": Am Anfang waren es Fachkräfte aus anderen Bahnbetrieben, die in Seelze erst einmal „alles in Gang bringen" mussten. Nach dem ersten Weltkrieg waren Eisenbahner aus den ehemaligen preußischen Ostprovinzen, die nun zu Polen gehörten, hier unterzubringen, nach dem zweiten Weltkrieg Flüchtlinge und Vertriebene aus den Gebieten östlich von Oder und Neiße und aus der DDR. Nach dem Beginn des westdeutschen „Wirtschaftswunders" wurden ausländische Arbeiter u.a. aus Italien, Spanien, Griechenland und aus der Türkei bei der Bahn eingestellt, und mancher von ihnen ist auf Dauer hier geblieben.

Eisenbahneransiedlungen haben ganze Straßen und Ortsteile geprägt, einige markante Zweckbauten: Brücken, Betriebsgebäude, die „Übernachtung", insbesondere aber das bei Nacht von vielen Lampen beleuchtete weitläufige Gelände des Rangierbahnhofs zwischen Seelze und Letter fallen auch Fremden ins Auge. Das nicht üppige, aber relativ krisenfeste Einkommen der Eisenbahner und Ruheständler ist für die Seelzer Geschäfte ein wichtiger Faktor. Ein wesentliches Element im Seelzer gesellschaftlichen Leben waren und sind die Eisenbahner-Vereine mit ihren vielfältigen Aktivitäten vor allem zur Freizeitgestaltung: Wanderungen und Reisen, Sport, Skat, Kegeln, Fotografieren – um nur einige zu nennen. Eine besondere Rolle hat seit seiner Gründung im Jahre 1911 der Seelzer Eisenbahnverein gespielt, der nach dem zweiten Weltkrieg in die Seelzer Ortsstelle des Bahn-Sozialwerks übergegangen ist. In dieser Gemeinschaft aus aktiven Eisenbahnern, Ruheständlern und ihren Angehörigen spiegelt sich anschaulich die Seelzer „Eisenbahnerfamilie" wider, in der von Anfang an nicht nur gemeinsame Freizeitgestaltung, sondern auch solidarisches Handeln wichtig waren.

In den folgenden Beiträgen sollen diese wenigen Andeutungen in einigen Beispielen etwas weiter ausgebreitet werden, natürlich ohne Anspruch auf Vollständigkeit. Es sind Schlaglichter, die etwas davon erkennen lassen sollen, was durch den Bau des Rangierbahnhofs Seelze vor hundert Jahren ausgelöst worden ist.

Familienausflug des Seelzer Eisenbahner-Kegelklubs nach Dedensen 1925
Foto: Stadtarchiv Seelze

## Zusammengehörigkeit: Seelze und die Eisenbahn



*Aufgrund der Nähe zum Rangierbahnhof entstand eine Verbundenheit zwischen vielen Seelzer Einwohnern und dem Metier Eisenbahn.*

*Die Präsentationsfahrt des Schienenzeppelins im Jahre 1931 war in puncto Technik und Geschwindigkeit eine Sensation und wurde entlang der befahrenen Route von unzähligen Leuten bestaunt. Das Bild zeigt das Fahrzeug bei der Durchfahrt in Letter in Richtung Hannover Hbf. Im Hintergrund ist der Damm der Güterumgehungsbahn aus Richtung Ahlem zu sehen.*

*Im Jahr 1964 brauchte man noch keine Lärmschutzwände; an die Geräuschkulisse des Rangierbahnhofs und der durchfahrenden Züge war man genauso gewöhnt wie an Qualm und Ruß der Dampflokomotiven. Die Aufnahme entstand vom Wasserturm mit Blick über die östliche Einfahrgruppe hinweg auf Letter.*

*So etwas gab es nur an Sonn- und Feiertagen: Bei den langen Tagesschichten war es durchaus üblich, dass in der Mittagszeit dem Vater ein warmes Essen „per Henkelmann" an den Arbeitsplatz gebracht wurde. So durfte dann auch der Nachwuchs mal einen Blick hinter die Kulissen wagen. Die Jungen begeisterten sich damals noch für Mechanik und Modellbahn; 40 Jahre später begeistert sich der Nachwuchs eher für seinen heimatlichen Computer und das Essen wird im Pausenraum per Mikrowelle aufgewärmt oder zubereitet.*

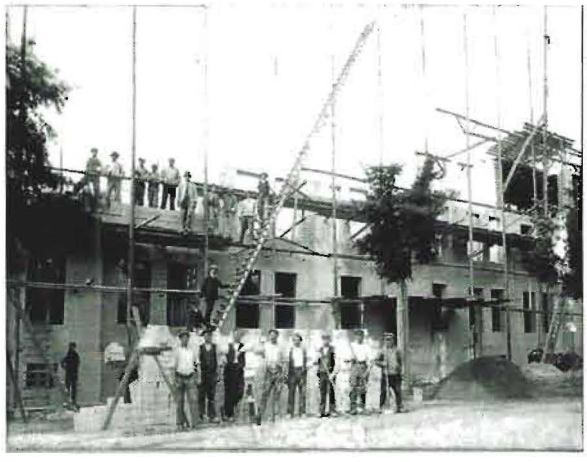
*Aufn.: W. Struß, Slg. Beckedorf/Nimtz und G.Jakobs*

# Bevölkerungszuwachs und Wohnungsbau von 1909 bis zum 2. Weltkrieg

1906 begannen die Bauarbeiten zwischen Seelze und Letter, wobei auch Bahndämme aufgeschüttet, Unterführungen und Brücken angelegt und verbreitert wurden. Über die sicherlich hunderte Arbeiter, die hier über Jahre tätig waren, wissen wir leider wenig. Hauptsächlich ausländische Arbeitskräfte sollen zum Einsatz gekommen sein, die in Baracken auf der Baustelle lebten.

Die Anfänge von „Neu-Letter"

Im Frühjahr 1909 ging der Rangierbahnhof in Betrieb und beschäftigte von da an einige hundert Arbeitskräfte, die vor allem in Letter und Seelze Wohnungen suchten. Allein 180 Zugbegleiter waren anfangs auf dem Bahnhof stationiert. Doch war es für die Eisenbahnerfamilien zunächst schwierig, eine Wohnung zu finden, vor allem in Letter. Hermann Röhrbein (1959): „Mit der Eröffnung des Rangierbahnhofes wurden Hunderte von Eisenbahnern nach Letter versetzt. Die Nachfrage nach Wohnungen war groß, und es begann ein lustiges wildes Bauen. Von 1909 bis 1914 wurden 60 weitere Häuser – meist Mehrfamilienhäuser mit ca. 250 Wohnungen – gebaut. In der Nähe des Verschiebebahnhofes entstand ein ganz neuer Ortsteil, den man ‚Neu-Letter' nannte, die Einwohnerzahl stieg in wenigen Jahren auf 1.800 an." (1905 waren es noch 925 gewesen.)



1912/14 z.B. wurden die drei Mehrfamilienhäuser Lange-Feld-Str. 62, 64, 66 erbaut, auf einem Foto wird die Baustelle stolz als „50-Meter-Front" bezeichnet. Daran schließt sich das weitgehend baugleiche Haus Lange-Feld-Straße 60 an, das schon 1912 fertig gewesen sein soll. Heinrich Tiefuhr (Letter-Chronik S. 257) schreibt zu diesen und anderen Mehrfamilienhäusern in „Neu-Letter": „Die in der Zeit von 1909 bis 1913, zum kleineren Teil auch bis 1915 errichteten 35 Mietwohnblocks in Letter haben fast alle einen gleichen Grundriß: Sechsfamilienhäuser mit drei Vierzimmer- und drei Dreizimmerwohnungen." Wenn wir diesen Zahlen vertrauen, gab es allein in den von Tiefuhr genannten 35 Mehrfamilienhäusern rund 200 neue Mietwohnungen für etwa tausend Menschen, größtenteils Eisenbahnerfamilien.

Heinrich Tiefuhr schreibt über die damaligen Wohnbedingungen in diesen neuen Mehrfamilienhäusern (Letter-Chronik S. 105 f): „Die Toilette lag – und das war zu damaliger Zeit eine neue Errungenschaft – zwar außerhalb der abgeschlossenen Wohnung, aber im Haus selbst auf halber Treppe im Treppenhaus. Sie hatte noch keine Wasserspülung. Die Wohnräume waren etwa 3 Meter hoch und 14 bis 16 Quadratmeter groß. Bis zu drei Zimmer (einschließlich der Küche) waren durch Öfen oder Herd beheizbar. Eine Speisekammer war in der Regel vorhanden und von der Küche aus zugänglich. (...) Das Wasser holte man in Eimern von der Pumpe, die in der Waschküche oder auf dem Hof war, und stellte es so auf die Wasserbank in der Küche. In der Küche befand sich auch der einzige Ausguß der Wohnung. Im Schlafzimmer stand meistens ein Waschtisch mit Wasserkanne und Waschschüssel, die Kinder wurden in der Regel in der Küche gewaschen.

Auf Wunsch konnte fast immer ein Stall mit Gelass für das Schwein oder die Ziege (und die Hühner) im Nebengebäude auf dem Hof gemietet werden. Heu und Stroh wurden auf dem Boden über dem Stall gelagert. Fast alle Hauseigentümer und deren Mieter hatten damals Gärten und Vieh zur Selbstversorgung. Man lebte in Letter ländlich."

Wohnungsbau der Eisenbahn

*Siedlung im Hermannstal*

Die Königlich Preußische Eisenbahn trat mit nur wenigen Mehrfamilienhäusern für Eisenbahnangestellte und -beamte als Bauherr in Erscheinung, und zwar im Seelzer Hermannstal, einer kleinen Siedlung gegenüber

dem damaligen Personenbahnhof, die 1920 nach dem dort wohnhaften Bahnhofsvorsteher Hermann Heinemann benannt wurde. 1907 wurden dort die bis heute erhaltenen Häuser mit den Katasternummern 123 bis 127 gebaut (Hermannstal 2/4, 6/8, 10/12, 13, 14/16). In „Neu-Letter" wurde zur gleichen Zeit das Wohnhaus für den Leiter des Rangierbahnhofs gebaut (heute neben dem alten Übernachtungsgebäude).

Die Anfänge der Seelzer „Heimstätte"

In Seelze begann die Heimstätten-Baugenossenschaft Hannover 1908 mit dem Bau von Mehrfamilienhäusern (Heimstättenstraße 1 bis 4), in denen viele Eisenbahner unterkamen. Im gleichen Jahr begann die Bebauung der Döteberger Straße (Ostseite), anschließend an das Eckhaus Hannoversche Straße. Diese Mehrfamilienhäuser mit Hinterhäusern bildeten die Anfänge des in Seelze „Heimstätte" genannten Komplexes, der schließlich 1931 im Süden bis an die Bahn („Heimstättenbrücke") reichte und auch die Westseite der Döteberger Straße südlich des Friedhofs einbezog. Die weiteren Bauphasen waren 1911, 1929 und 1931. Nach zeitgenössischen Quellen (Stadtarchiv Seelze) bot die „Heimstätte" 1931 Wohnraum für 164 Familien (Untermieter nicht mitgerechnet).

Wenn die Einwohnerzahl Seelzes von 1909, dem Eröffnungsjahr des Rangierbahnhofs, bis 1910 (innerhalb eines Jahres!) um rund 600 steigt (von 1.800 auf 2.400), dann dürfen wir wohl annehmen, daß zu diesem Zeitpunkt vor allem Eisenbahnerfamilien zugezogen sind.

Eisenbahner bauen Häuser in Seelze

Zwischen 1910 und dem 1. Weltkrieg, der die Bautätigkeit für Jahre unterbrach, treten in Seelze sieben Eisenbahner als Bauherren auf. 1910 Wagenmeister Heinrich Peter (Goltermannstraße 1) und Heizer Heinrich Bening (Am Wehrberg 3), 1911 ein Eisenbahntischler Arneke aus Harenberg (Schulstraße 6). Im selben Jahr übernimmt der Stellwerksmeister Heinrich Windhorn von seinem verstorbenen Vater das Haus Windhornstraße 2 (die Straße wurde 1920 nach der Familie benannt). Das Beispiel von Windhorn Vater und Sohn veranschaulicht den sozialen und gesellschaftlichen Wandel, der mit der Eisenbahn in Seelze einherging. Das Wohnhaus am damaligen „Anhaltsweg" (noch eine Generation zuvor Viehtrift zur Seelzer Weide, später Bahnhofstraße) hatte 1878 der alte Heinrich Windhorn gebaut, der seinen Lebensunterhalt traditionell als Fährmann über die Leine nach Garbsen und Leineweber verdient hatte, 1876 jedoch als Bahnwärter zur Eisenbahn ging. Der Sohn wurde Stellwerksmeister, und das städtisch anmutende Haus Windhornstraße 2 zeugt von Selbstbewusstsein und Wohlstand.

1913 baut der Hilfsweichensteller Heinrich Heuer an der Goltermannstraße (Nr. 6) und 1914 der Schaffner Konrad Heimberg an der Wunstorfer Straße (Nr. 25 a). Daneben gibt es einige Eisenbahner, die Immobilien gekauft haben, z.B. der Lokomotivführer Max Neuendorf das Haus Südstraße 14.

Nach dem Krieg gab es in Seelze zwei Schwerpunktgebiete, wo sich Eisenbahner Wohneigentum schufen. Am Wehrberg (heute teils Marienwerderallee) entstanden 1922 fünf Neubauten, ein Haus 1927, an der Goltermannstraße und der Gustav-Adolf-Straße wurden zwischen 1921 und 1930 acht Häuser gebaut. Konrad Heimberg, der schon 1914 an der Wunstorfer Straße (Nr. 25 a) gebaut hatte, errichtete 1930 ein weiteres Haus (Nr. 23), und drei Eisenbahner bauten 1928/29 an der Hannoverschen Straße (Nr. 14 Schaffner Wilhelm Schroeder, Nr. 72 Bahnarbeiter Georg Fischer) und an der Hindenburgstraße (Nr. 3 Lokführer Karl Michaelis).

Der „Limmer-Block" an der Hannoverschen Straße

Noch vor der Wiederaufnahme des Mietwohnungsbaus an der Döteberger Straße („Heimstätte" 1929 und 1931) errichtet der

Gemeinnützige Bauverein Limmer 1927/28 drei in Hufeisenform angeordnete große Mehrfamilienhäuser gegenüber dem Rangierbahnhof an der Hannoverschen Straße (Nr. 61). Die Lage östlich des Dorfes in Richtung Letter war günstig sowohl zum damals noch in Betrieb befindlichen Conti-Werk (1931 geschlossen) als auch zum Rangierbahnhof. In diesen bald „Limmer-Block" genannten Häusern mit 30 Wohnungen wurden nach Fertigstellung 165 Personen bei der Gemeinde angemeldet, etwa die Hälfte gehörte zu Eisenbahnerfamilien.

Eisenbahner-Wohnungen in Letter nach dem 1. Weltkrieg

Letters Einwohnerzahl stieg von knapp 1.200 im Jahr 1910 auf rund 2.300 im Jahr 1925. Und nach der Inflation (Höhepunkt 1923) wurde hier Wohnraum in Selbsthilfe geschaffen. Der 1925 hauptsächlich von Eisenbahnern gegründete „Mieterverein Letter e.V." (jetzt Wohnungsgenossenschaft Letter e.G.) entfaltete in der zweiten Hälfte der 1920er und in den frühen 1930er Jahren eine rege Bautätigkeit. Er wurde 1928 in eine Spar- und Baugenossenschaft umgegründet (Vorsitzender wurde der Eisenbahner Fritz Wilkening) und errichtete überwiegend Mehrfamilienhäuser in der Ebertstraße, Liebermannstraße und Fritz-Erler-Straße; im Laufe von wenigen Jahren fanden über hundert Familien in 25 Gebäuden ein neues Zuhause. Ohne über genaue Zahlen zu verfügen, können wir doch davon ausgehen, daß dies größtenteils Eisenbahnerfamilien waren.

*Fritz-Erler-Straße (Bahnhofsstraße) in Letter, 1928*

*Alle Aufnahmen dieses Textteiles: Stadtarchiv Seelze*

*Mehrfamilienhauszeile in der Ebertstraße*

Eisenbahner in Lohnde, Gümmer und Harenberg

Nicht nur in Seelze und Letter lebten viele Eisenbahnerfamilien, wenn hier auch der größte Teil derer ein Zuhause fand, die neu hierher kamen. Nach dem Adressbuch des Landkreises Linden von 1927 finden wir in Letter 236 Familien bzw. Haushalte (40% aller Einträge), die sich eindeutig der Eisenbahn zuordnen lassen, in Seelze 198 Familien (22%).

Eine besondere Gruppe – Eisenbahner, die nach der Eingliederung Westpreußens in den neuen polnischen Staat 1920 aus der Gegend von Kulm und Bromberg aussiedelten – lebte viele Jahre im Lohnder „Depot" (auch Sammelbahnhof genannt) auf Rangierbahnhofgelände. Die Depotbaracken hatten ursprünglich im 1. Weltkrieg als Nachschublager für die Heeresverpflegung gedient. Das Adressbuch des Landkreises Linden verzeichnet 1927 für den Sammelbahnhof 42 Familien, von denen 37 (88%) eindeutig Eisenbahnerfamilien sind.

Im eigentlichen Dorf Lohnde war der nach diesen Adressbucheinträgen eindeutig erkennbare Eisenbahneranteil mit 13% (17 Einträge) eher gering. Im Nachbardorf Gümmer lassen sich 21% der 1927er Adressbucheinträge (25 Familien) eindeutig der Eisenbahn zuordnen, von Dedensen, das damals zum Landkreis Neustadt gehörte, haben wir leider keine Vergleichszahlen. Von den Dörfern, die südlich des Rangierbahnhofs liegen, hatte Harenberg mit 17% (14 Einträge) den höchsten eindeutig erkennbaren Eisenbahneranteil.

Insgesamt verzeichnet das Adressbuch 1927 für das heutige Seelzer Stadtgebiet (ohne Dedensen) 545 Familien/Haushalte, die eindeutig der Eisenbahn als Haupterwerbsquelle zuzuordnen sind.

Norbert Saul

## Zur Bevölkerungsentwicklung in Seelze nach Eröffnung des Rangierbahnhofs

Nach der Eröffnung des Rangierbahnhofs mussten anfangs viele der hier tätigen Bediensteten „pendeln" - insbesondere aus Hannover, Wunstorf und Minden, da für sie und ihre Familien in Letter und Seelze noch kein Wohnraum zur Verfügung stand. Bis zum 1.Weltkrieg wurde dann aber in Letter und Seelze viel gebaut, so dass zahlreiche Beamte und Arbeiter hierher umziehen konnten.

Um zu ermitteln, welche Bedeutung der Zuzug von Eisenbahner für die Bevölkerungsentwicklung des damaligen Dorfes Seelze hatte, wurde ein Teil der ersten Meldekartei der Gemeinde Seelze, die von 1902 bis 1936 geführt wurde, ausgewertet. Sie enthält Informationen über den Zeitpunkt der Anmeldung, die Anschrift, „Stand oder Gewerbe" und die Herkunft der Personen. Für die gesamte Laufzeit der Kartei wurden die An- und Ummeldungen mit einer Erwerbstätigkeit untersucht, die eindeutig der Eisenbahn zuzuordnen sind. Außerdem wurden die „Meldebewegungen" in Mehrfamilienhäusern analysiert, die ab 1907 (Hermannstal) bzw. 1908 („Heimstätte") gebaut wurden und den Rahmen des einstigen Bauerndorfes deutlich sprengten. Manche Ungenauigkeiten müssen dabei allerdings hingenommen werden, weil nicht alle Berufsangaben bei den An- und Ummeldungen präzise Rückschlüsse auf die Beschäftigung oder den Arbeitgeber zulassen. Wenn z.B. in vielen Fällen nur die Bezeichnung „Arbeiter" eingetragen worden ist, so können darunter weitere Eisenbahnarbeiter gewesen sein, ohne dass die Meldebehörde dies erfasst hat.

Immerhin: Zwischen 1905 – dem Jahr vor dem Betriebsbeginn des Rangierbahnhofes – und 1925 wuchs die Einwohnerzahl der Gemeinde Seelze von 1763 auf 3335, also um 1572 Personen; unter ihnen waren 676 „ausgewiesene" Eisenbahner und ihre Familienangehörigen. Mit anderen Worten: 43 % des Bevölkerungszuwachses in diesen zwanzig Jahren gehen auf den Zuzug von Eisenbahnern zurück.

Von 1909, dem Jahr der Eröffnung des Rangierbahnhofs, bis zum Beginn des 1.Weltkrieges 1914 kamen die meisten Eisenbahner nach Seelze, mit ihren Familienangehörigen insgesamt 403 Personen: 175 Männer, 151 Frauen und 77 Kinder. Der Krieg brachte einen leichten Rückgang in den Anmeldungen und einen durchgängig höheren Frauenanteil. (Frauen übernahmen auch auf dem Rangierbahnhof die Arbeit der zum Militär eingezogenen Männer.)

Der Tiefpunkt der Anmeldungen ist im Inflationsjahr 1923 erreicht. Nach der wirtschaftlichen Konsolidierung ab 1924 kam es in Seelze zu einer erneuten Wohnungsbauphase Ende der 1920er Jahre. Das Jahr mit den meisten Anmeldungen im ausgewerteten Zeitraum ist 1929 mit 249 Personen (93 Männer, 77 Frauen und 79 Kinder)

In den 1908 bis 1931 in Etappen errichteten Häusern der Heimstättenbaugenossenschaft (Döteberger- und Heimstättenstraße) wurden bis 1936 insgesamt 933 Personen an- und umgemeldet (darunter Mehrfachzählungen bei Umzügen innerhalb der „Heimstätte"), rund ein Drittel davon waren Eisenbahner mit ihren Angehörigen.

Einen zweiten großen „Eisenbahner-Komplex" bildete der 1928 bezugsfertige „Limmerblock" des gemeinnützigen Bauvereins Limmer in der Hannoverschen Straße 61 mit 30 Wohnungen. Bis 1936 wurden hier 165 Personen angemeldet, zur Hälfte Eisenbahner mit ihren Familien.

Im Übrigen verteilten sich Eisenbahner über den gesamten Ort Seelze. Besonders zu erwähnen sind die Goltermannstraße mit 232 Anmeldungen, das Hermannstal (von der Eisenbahn gebaute Wohnhäuser) mit 138 Anmeldungen. Ferner sind hervorzuheben das große Doppel-Mehrfamilienhaus Krull an der Almhorster Straße, der Weg am Wehrberg (heute teilweise Marienwerderallee), wo sich viele Eisenbahner Wohneigentum schufen, und die Südstraße mit ihren zahlreichen städtisch anmutenden Mehrfamilienhäusern, die dort vor allem in den Jahren bis zum 1.Weltkrieg entstanden.

Die Mehrzahl dieser Zugezogenen kam aus der Stadt und dem Landkreis Hannover sowie dem nahen Schaumburg. Weitere kamen aus dem übrigen Niedersachsen und aus Nordrhein-Westfalen; hier bildete der Raum Minden einen deutlichen Schwerpunkt.

Es liegt auf der Hand, dass der hohe Anteil, den die Eisenbahner und ihrer Familien an der Gesamtbevölkerung einnahmen, erheblichen Einfluss auf das Leben in Seelze hatte, z.B. auf die Einnahmen der Geschäfte und Handwerker, das Freizeit- und Vereinsgeschehen und natürlich auch auf die Zahl der Schülerinnen und Schüler in den Seelzer Schulen.

Ingrid Baranowski

# Eisenbahnverein und BSW Seelze

Genau zwei Jahre nach der Eröffnung des neuen Rangierbahnhofs in Seelze. am 2.April 1911, kamen 200 Seelzer Eisenbahnbedienstete – Beamte und Arbeiter - zur Gründung eines örtlichen Eisenbahnvereins zusammen. Sie folgten damit dem Vorbild vieler anderer Eisenbahnvereine, die seit 1896 entstanden waren – zuerst in Kassel, dann nach und nach überall im damaligen Deutschen Kaiserreich. Da Löhne und Gehälter sehr gering und die staatlichen Sozialleistungen insbesondere für in Not geratene Bedienstete, Ruheständler und Witwen äußerst knapp waren, widmeten sich die Eisenbahnvereine in besonderem Maße der gemeinschaftlichen Selbsthilfe und sozialen Aufgaben. Daneben stand die Pflege der Geselligkeit in vielfältiger Weise.

Die Protokolle der Mitgliederversammlungen und der Sitzungen anderer wichtiger Leitungsgremien des Eisenbahnvereins Seelze und seines Nachfolgers, der Seelzer Ortsstelle des Bahn-Sozialwerks, sind bis heute vollständig erhalten. Es lässt sich deshalb anschaulich verfolgen, dass auch hier die sozialen Belange der Mitglieder und ihrer Familien und das Interesse an Gemeinschaftsveranstaltungen das Vereinsleben bestimmten.

Schon in der Gründungsversammlung wurden – neben dem Vorstand – ein Familienbeirat für soziale Angelegenheiten und ein Vergnügungsausschuss gewählt und Beschlüsse über einen Sommerausflug mit der Eisenbahn nach Porta sowie über Kranzspenden beim Tode von Mitgliedern oder deren Ehefrauen gefasst. In späteren Sitzungen ging es immer wieder um die Höhe von Unterstützungsleistungen für bedürftige Mitglieder oder deren Familien, später auch um die Vermittlung und Förderung von Kuren und Erholungsaufenthalten in den Heimen des Gesamtverbandes. Der Vorstand, einzelne Mitglieder oder dafür eingesetzte Ausschüsse kümmerten sich anfangs um Rabatte in den örtlichen Geschäften, um gemeinsamen und damit verbilligten Einkauf von Kartoffeln und jahrzehntelang um den preisgünstigen Bezug von Brennstoffen - Kohlen und ausgesonderten Schwellen – von der Eisenbahnverwaltung. Eine Vereinsbibliothek wurde eingerichtet, die in den besten Zeiten über fast tausend Bücher verfügte; für kurze Dauer wurden auch Fortbildungskurse organisiert. Große und kleine Ausflüge, Weihnachtsfeiern und Tanzvergnügen führten die Mitglieder immer wieder zusammen. Rechenschaftsberichte, Anträge, Anregungen und Kritik wurden in den Sitzungen oft lebhaft diskutiert.

Bis zum Beginn des 2.Weltkrieges verlief das Vereinsleben ohne Unterbrechung. Natürlich hinterließen die politischen Zeitumstände manche Spuren in den Protokollen. So wird über die Rede des Bahnhofsvorstehers Wolter (in Vertretung des Oberbahnhofvorstehers) zu Beginn der Gründungsversammlung berichtet: „Die Ansprache klang in ein Kaiserhoch aus, in welches die Versammlung begeistert einstimmte". Die Wintervergnügen (je eines in Letter und in Seelze) fanden als „Kaisergeburtstagsfeiern" statt, mit Theateraufführungen und nachfolgendem Ball. Da Bewerber um einen Arbeitsplatz bei der Eisenbahn im Einstellungsgespräch darauf aufmerksam gemacht wurden, „dass die Beteiligung an den Bestrebungen der Sozialdemokratie ... die sofortige Kündigung des Arbeitsverhältnisses nach sich zieht" (so wörtlich in einem Einstellungsformular), überrascht es nicht, wenn Vereinsmitglieder „Klage darüber führten, ... dass in den Heimstätten Beamte der Eisenbahn mit Sozialdemokraten zusammen wohnen müssten". Und wiederholt wurde unter dem Tagesordnungspunkt „Jugendpflege" dafür geworben, „die schulentlassene Jugend den Jugendwehrvereinigungen zuzuführen", die bis zum Ende des 1.Weltkrieges Jugendliche vormilitärisch ausbildeten. Den Protokollen ist allerdings auch zu entnehmen, dass die Bemühungen eines Vereinsausschusses, der eine eigene Jugendwehr bilden sollte, wenig Erfolg hatten.

Während des 1.Weltkrieges nahmen Erörterungen darüber, wie Warenverteuerung, Lebensmittel- und Brennstoffknappheit zu bewältigen seien, breiten Raum ein. Auf Wintervergnügen und größere Ausflüge wurde verzichtet.

In der Hauptversammlung am 23. April 1919 gab der Vorsitzende bekannt, dass 32 Mitglieder im Kriege gefallen seien, 3 seien im Lazarett verstorben, 2 vermisst und 12 noch in Gefangenschaft. Auf Beschluss einer weiteren Hauptversammlung wurde 1921 auf dem Gelände des Rangierbahnhofs ein Gedenkstein für die im 1.Weltkrieg gefallenen Vereinsmitglieder aufgestellt und feierlich eingeweiht; an ihm finden noch heute am Volkstrauertag Gedenkveranstaltungen statt.

*Ansichtskarte aus den 20er Jahren:*
*Slg. Beckedorf/Nimtz*

Die Geldentwertung während der Inflationsjahre 1922/23 spiegelt sich in den Beschlüssen über die Beitragshöhe wider. In den ersten Jahren nach der Vereinsgründung hatten die Mitglieder jährlich 1,20 Mark zu zahlen; 1920 wurde der Jahresbeitrag auf 6 Mark erhöht, von denen 4 Mark an den Verband abzuführen waren. Im Januar 1923 beschloss die Mitgliederversammlung einen Jahresbeitragssatz von 120 Mark; Ruheständler und Witwen sollten die Hälfte zahlen; im Juli desselben Jahres wurde ein Halbjahresbeitrag von 200 Mark festgesetzt. Nach dem Ende der Inflation wurde ein Beitrag von 4 Reichsmark erhoben, von den Ruheständlern die Hälfte, Witwen wurden beitragsfrei gestellt.

1925 zählte der Verein 832 Mitglieder. 1927 beantragten Vereinsmitglieder, einen Reichsbahnsportverein zu gründen. Die Hauptversammlung lehnte dies jedoch ab, da in Letter schon ein Sportverein bestehe, der dem Reichsbahnsportbund angehöre, und außerdem genügend weitere Sportvereine vorhanden seien. Die Anregungen, eine Schachgruppe und einen Gesangverein zu gründen, fanden ebenfalls keine Unterstützung. Im selben Jahr wurde die Anschaffung einer Vereinsfahne beschlossen, die im August 1928 geweiht wurde. Dazu fand ein dreitägiges Fest mit zahlreichen Veranstaltungen und mit einem Umzug durch Letter statt.

Die politischen Veränderungen nach der Machtübernahme der Nationalsozialisten finden in den Protokollen des Seelzer Eisenbahnvereins erst ab April 1935 ihren Niederschlag. Der bisherige 1.Vorsitzende wird nun als „Vereinsführer" bezeichnet; er teilt mit, „dass er die zu ernennenden Vorstandsmitglieder ... später bestimmen und deren Namen durch besonderen Aushang bekannt geben werde". An die Stelle des „Kohlenausschusses", der sich bisher um die Brennstoffbelieferung der Mitglieder gekümmert hatte, trat nun ein „Leiter der Hausbrandversorgung". Entsprechendes gilt auch für andere Tätigkeitsbereiche des Vereins. Damit war das nationalsozialistische „Führerprinzip" auch in diesem - von Anfang an demokratisch organisierten - Verein durchgesetzt. Allerdings wurde der „Vereinsführer" oder „Vereinsleiter", wie er später genannt wurde, noch immer von der Mitgliederversammlung gewählt. Standen früher die Vorstandswahlen an der Spitze der Tagesordnungen der Hauptversammlungen, so verkündete der Vereinsleiter im April 1937 die Zusammensetzung des neuen Vorstandes unter dem letzten Punkt „Verschiedenes". Vielleicht aber haben sich ältere Mitglieder an das alte „Kaiserhoch" erinnert gefühlt, als der Vereinsleiter 1939 die Hauptversammlung „mit einem dreifachen Sieg Heil auf unseren Führer und unser Großdeutschland" schloss.

Offenbar war seit Beginn der Nazi-Zeit ein erheblicher Rückgang der Mitgliedszahlen zu verzeichnen; dies wurde vom „Vereinsführer" bei der Eröffnung der Hauptversammlung im April 1935 ausdrücklich bedauert, und in späteren Sitzungen wurde immer wieder darüber diskutiert, wie neue Mitglieder zu gewinnen seien. Debatten über andere Themen fanden dagegen – im Gegensatz zu früheren Jahren – kaum noch statt.
Im Gegensatz zu der Zeit des 1.Weltkrieges, in der das Vereinsleben zwar eingeschränkt war, aber in den gewohnten organisatorischen Bahnen weiterging, brach die Tätigkeit des Vereins, soweit sie aus dem Protokollbuch ersichtlich ist, im ersten Jahr des 2.Weltkrieges ab. In der letzten Hauptversammlung im April 1940, an der nur 25 Mitglieder teilnahmen, teilte der Vereinsleiter mit, dass der Verein zukünftig die Bezeichnung „Reichsbahn-Kameradschaftswerk Seelze" führe. Er schloss die kurze Versammlung mit dem Hinweis "auf die große Zeit, in der wir leben", und richtete „an alle den Appell, auch in der Heimat mit ganzen Kräften für den Sieg zu wirken".

Am 23. Juni 1946, ein Jahr nach dem Ende des Krieges und der nationalsozialistischen Herrschaft, fand wieder eine Mitgliederversammlung statt, nun nicht mehr des Eisenbahnvereins, sondern des „Reichsbahn-Sozialwerks", Ortstelle Seelze. Der Versammlungsleiter Monka teilte mit, Mitglieder im RSW Seelze seien „alle aktiven Eisenbahner, Pensionäre, Rentner und Witwen, die durch die Bahnhofskasse Seelze betreut werden". Damit war eine neue Organisationsform vorgegeben, die in den folgenden Jahren weiter ausgebaut wurde. Ab

1950 als „Bundesbahn-Sozialwerk", später als „Bahn-Sozialwerk (BSW)" wurde die frühere Selbsthilfeorganisation der Eisenbahner zur betrieblichen Sozialeinrichtung der Bundesbahn, schließlich in der Rechtsform einer Stiftung, zu deren Aufwendungen die aktiven und die in den Ruhestand eingetretenen Eisenbahner als „Spender" ihren Beitrag leisteten und leisten.

In den Mitglieder- und Ortsvertreter-Versammlungen der ersten Jahre nach dem 2.Weltkrieg wurde ausführlich darüber diskutiert, mit welchen Maßnahmen die allgegenwärtige Not zu lindern war. Viele Familien, vor allem Flüchtlinge und Vertriebene, waren nur äußerst mangelhaft untergebracht, Möbel, Wäsche, Haushaltsgegenstände, Lebensmittel und Brennstoffe fehlten. Damit waren die Fürsorge-Beauftragten besonders gefordert. Zu ihren Aufgaben gehörte es außerdem, Kranken und Erholungsbedürftigen, darunter vielen Tbc-Kranken, Aufenthalte in den Heimen des BSW zu vermitteln. Aber auch Selbsthilfe-Maßnahmen wurden organisiert. So wurden zum Beispiel zwei Rübenpressen angeschafft, um den Mitgliedern die Herstellung von Rübensaft („Sirup") zu ermöglichen. 1948 wurden die Pressen von 700 Familien genutzt! Misshelligkeiten konnten dabei nicht ausbleiben und wurden ebenfalls in den Mitgliederversammlungen zur Sprache gebracht.

Trotz der zeitbedingten Schwierigkeiten kam auch die Pflege der Geselligkeit schnell wieder in Gang. Einen besonderen Anlass gab das 100jährige Bestehen des Personenbahnhofs Seelze im Jahre 1947, das mit einem großen Fest „in sämtlichen Sälen Seelzes" und unter Beteiligung vieler Offizieller begangen wurde. 1949 wurde das 40jährige Jubiläum des Rangierbahnhofs mit einem dreitägigen Zeltfest gefeiert, 1951 die Gründung des Eisenbahnvereins 40 Jahre zuvor. Natürlich wurden auch wieder kleinere Veranstaltungen und Eisenbahnausflüge organisiert. Besonders beliebt waren die Weihnachtsfeiern, bei denen bis zu 500 Geschenktüten an Kinder von Eisenbahnern verteilt wurden. Als Freizeitkreise entstanden eine Schach-, eine Skat-, eine Briefmarken- und eine besonders aktive Fotogruppe, die zeitweilig mehr als 70 Mitglieder hatte. Auch die Gründung des Rasensportvereins (RSV) Seelze von 1951 e.V. ging – nach kontroverser Diskussion in der Hauptversammlung - von Angehörigen des BSW aus.

1961 wurden der Ortsstelle Seelze des BSW, einer der größten des Bezirks Hannover, 2.128 Personen, nämlich 536 Beamte, 548 Lohnempfänger, 384 Pensionäre, 230 Rentner und 430 Witwen zugerechnet. Im Jahre 2008 waren es, bedingt durch den Personalrückgang bei den verschiedenen Dienststellen des Rangierbahnhofs, noch 1452 Personen. Noch immer verbindet das BSW alte und junge Eisenbahner, Aktive und Ruheständler und ihre Familienangehörigen, finden Wander-, Rad- und Eisenbahnausflüge zu nahen und fernen Zielen statt, treffen sich die heute „Spender" genannten Mitglieder bei vielen geselligen Veranstaltungen und in Neigungsgruppen und werden die Plätze in den Kur- und Ferienheimen der Stiftung BSW gern in Anspruch genommen.

Horst Henze

*Eine Reisegruppe der BSW-Ortsstelle Seelze im Jahr 2003 im englischen Dartmoor.*

*Die Ehrenamtlichen der BSW-Ortsstelle im Jahr 1975 – Anlass für dieses Gruppenfoto war eine Ortsvertreter-versammlung des BSW.*

*Aufn.: Slg. Beckedorf / Nimtz*

# Der Eisenbahn-Fahrverein „Gute Fahrt“ Seelze

Im Jahre 1920 schlossen sich Angehörige des Zugbegleitdienstes beim Rangierbahnhof Seelze zu einer eigenen Gemeinschaft zusammen, dem Eisenbahn-Fahrverein „Gute Fahrt“. Der Verein sollte der Pflege der Kameradschaft und des freundschaftlichen und geselligen Beisammenseins dienen. Den Anstoß zu der Gründung sollen Seelzer Zugbegleiter, also Zugführer, Schaffner und Bremser, gegeben haben, die zuvor in Hannover-Hainholz dem dortigen Eisenbahn-Fahrverein angehört hatten. Leider sind keine schriftlichen Unterlagen aus den ersten Jahren des Vereins vorhanden, wohl aber die erste Fahne, die 1921 geweiht wurde, und ein Tischwimpel, den die Frauen der Vereinsmitglieder zur ersten Wiederkehr des Gründungstages stifteten.

Wie viele andere Vereinigungen wurde auch der Seelzer Fahrverein nach 1933 unter der nationalsozialistischen Zwangsherrschaft aufgelöst. Nach der Überlieferung wurde das Vereinsvermögen unter den Mitgliedern aufgeteilt. Die Fahne wurde in einer Büchse eingelötet und auf dem Dachboden des Bürgermeisterhauses versteckt. Offenbar hatten Mitglieder des Vereins die Hoffnung auf eine Änderung der politischen Verhältnisse nicht aufgegeben. 1952 wurde die Fahne wieder entdeckt und aus ihrem Versteck hervorgeholt.

Im August 1952 wurde der Seelzer Eisenbahn-Fahrverein von 14 Kollegen neu gegründet. Danach erhöhte sich die Zahl der Mitglieder von Jahr zu Jahr. Zu den Vereinsaktivitäten gehörten – neben kleineren Zusammenkünften und Unternehmungen - die Jahreshauptversammlung mit anschließendem geselligen Beisammensein, der Tanz in den Mai, eine Busfahrt „ins Blaue“, Mettessen sowie eine Weihnachtsfeier mit Bescherung für die Kinder der Mitglieder. Als Mitgliedsbeitrag war anfänglich 1 DM im Monat zu zahlen.

Auch zu Brudervereinen in Deutschland entstanden rege Beziehungen. Die Verbindung zum Eisenbahner-Verein Rosenheim entwickelte sich zu einer engen Freundschaft. Viele Besuche gingen hin und her, und der Eisenbahner-Verein Rosenheim übernahm die Patenschaft für den Seelzer Eisenbahn-Verein „Gute Fahrt“.

Ab Ende 1970 entfiel der Zugbegleitdienst bei den Güterzügen; die Fahrmeisterei in Seelze wurde aufgelöst. Ein Teil des bisherigen Seelzer Zugführer und Schaffner wurde nun von Hannover aus in Personenzügen eingesetzt, und mancher von ihnen wechselte zum Eisenbahn-Verein Hannover über, so dass sich die Zahl der Mitglieder verringerte. Daraufhin beschloss der Eisenbahnverein Seelze, auch Kollegen aus anderen Dienstbereichen des Rangierbahnhofs Seelze aufzunehmen, so dass dem Verein seitdem u.a. auch Lokführer, Wagenmeister, Rangierer und Mitarbeiter des Stellwerkdienstes angehören. Der Monatsbeitrag wurde auf 2 DM erhöht.

1980 feierte der Eisenbahn-Verein „Gute Fahrt“ Seelze zwei Tage lang sein 60-jähriges Gründungsfest, an dem neben den eigenen Mitgliedern auch auswärtige Vereine und sogar ein englischer Verein teilnahmen. Es wurde eine Festschrift herausgegeben und eine neue Fahne geweiht. 1995 wurde das 75-jährige Bestehen mit dem Patenverein in Rosenheim und dem Bruderverein aus Hannover in kleinerem Rahmen in Bokeloh bei Wunstorf gefeiert.

Bei der Jahreshauptversammlung 1998 wurde ein Grundsatzbeschluss über die Vereins-Aktivitäten gefasst. Danach finden jährlich neben der Mitgliederversammlung ein Herbstvergnügen, drei Wanderungen und im Spätherbst ein Wurstessen statt. Außerdem beteiligt sich der Verein am Volkstrauertag an

der Kranzniederlegung am Denkmal auf dem Rangierbahnhof. Besondere Aufmerksamkeit gilt den älteren Mitgliedern, die zu Weihnachten, bei hohen Geburtstagen und Ehejubiläen bedacht werden. In den Ortsteilen Dedensen, Letter und Seelze hat der Verein Altenbetreuer bestellt.

1988 hatte der Seelzer Eisenbahn-Fahrverein 155 Mitglieder. Lange Zeit gehörten dem Verein nur männliche Mitglieder an, was nicht hinderte, dass ihre Frauen und Kinder an vielen Aktivitäten rege teilnahmen. Die Witwen verstorbener Mitglieder konnten allerdings die Vereinszugehörigkeit ihres früheren Ehemannes fortsetzen. Noch 1989 scheiterte ein Antrag, auch weibliche Mitglieder aufzunehmen. Erst seit 1994 können auch Frauen in den Verein eintreten. 2008 hatte der Verein 95 Mitglieder, die jetzt im Vierteljahr einen Beitrag von 10 Euro zahlen.

Horst Henze

*Die Aufnahme aus dem Jahr 1980 zeigt die Weihe der neuen Fahne anlässlich des 60-jährigen Vereinsjubiläums.*

*Das Bild dokumentiert eine Zeit, in der man stolz war, wenn man sich adrett in seiner Uniform als Eisenbahner zeigen konnte. Unterschwellig verband man damit in der breiten Öffentlichkeit Begriffe wie „Korrektheit", „Pflichtbewusstsein", „Zuverlässigkeit" und „Sauberkeit".*

*Alle Aufn.: Eisenbahnfahrverein*

# Der RSV Seelze von 1951 e.V.

Auch Eisenbahner treiben gern Sport. Ihre Möglichkeit, dies in einem allgemeinen Sportverein zu tun, ist jedoch häufig durch Besonderheiten ihres Berufes, z.B. Schicht- und Wochenenddienst, eingeschränkt. So haben sich in Deutschland schon in der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts zahlreiche Eisenbahner-Sportvereine gebildet, die bestrebt waren, auch die dienstlichen Belange ihrer Mitglieder zu berücksichtigen. Einen solchen Verein, über den uns aber leider keine weiteren Unterlagen bekannt sind, gab es auch in Letter. Er wird in einem Protokoll des Eisenbahnvereins Seelze vom 4. April 1937 als „Verein für Leibesübungen Reichsbahn" erwähnt. Die Gründung eines „Reichsbahnsportvereins" für Seelze wurde in der Hauptversammlung des Eisenbahnvereins am 20. März 1927 unter Hinweis auf den letterschen Verein abgelehnt.

Einen neuen Anlauf unternahmen 1951 einige beim Rangierbahnhof Seelze tätige Eisenbahner. Es sollte jedoch kein Werksportverein der Deutschen Bundesbahn werden, sondern eine unabhängige Sportgemeinschaft, die auch Nichteisenbahnern offen stand. So erhielt der neue Sportverein den Namen „Rasensportverein (RSV) Seelze von 1951", in dem vorerst Fußball, Handball und Leichtathletik getrieben werden sollte. Die Gründungsversammlung fand am 22. April 1951 in der „Übernachtung" an der Lange-Feld-Straße in Seelze statt.

Die Anfänge waren nicht einfach. Es gab manche Widerstände und Bedenken, bis der Verein von den örtlichen und überörtlichen Sportverbänden und den Behörden anerkannt wurde, und es fehlte zu Beginn fast alles, was zur Aufnahme des Sportbetriebs erforderlich war, insbesondere ein eigener Sportplatz. Vom Eisenbahnsozialwerk, dem früheren Eisenbahnverein, konnten 22 nur einmal gebrauchte Spielergarnituren und mehrere Bälle erworben werden; für die ersten Fußballspiele stellte der SV Harenberg seinen Platz unentgeltlich zur Verfügung. Vom Niedersächsischen Fußballverband kam ein Zuschuss von 100 DM, mit dem ebenfalls Trikots gekauft wurden, die zugleich für eine Handballabteilung genutzt werden konnten.

Als Sportplatzgelände wurde schließlich ein Trümmergrundstück zwischen Letter und Seelze, auf dem früher ein Betrieb der Continental-Gummiwerke gestanden hatte, für einen jährlichen Betrag von 70 DM gepachtet. Es war voller Trichter, Ruinen und Haufen verbrannten Gummis und musste durch die Vereinsmitglieder in zahllosen freiwilligen Arbeitsstunden erst mühsam geräumt und planiert werden. Viele Mitglieder trugen durch Spenden, die sie neben dem monatlichen Beitrag von 1 DM leisteten, dazu bei, dass auch die unvermeidlichen Kosten, z.B. für eine Planierraupe, bezahlt werden konnten. Eine große Holzbaracke diente als vorläufiges Sportheim.

Schon Ende 1958 musste dieser Platz aber wieder aufgegeben werden, weil er als Industriegelände vorgesehen war. Nach langen und schwierigen Verhandlungen pachtete der Verein von der Deutschen Bundesbahn ein 200 m weiter östlich gelegenes Gelände von rund 35.000 m², auf dem nun eine großzügige Sportanlage entstehen konnte.

Auch dieses Grundstück war wüst, zerklüftet, von Bomben zerwühlt und von verbrannter Erde bedeckt und musste wiederum mit viel Eigenarbeit und erheblichen Kosten hergerichtet werden. Im August 1961 konnte dann die Gesamtsportanlage mit einem A- und einem B-Platz, einem Kleinfeld-Handballplatz und einer Anlage für die Leichtathletik mit einer großen Sportveranstaltung eingeweiht werden. Drei Jahre später war auch ein großzügiges Sportheim fertiggestellt, das 1971 um einen Anbau mit Jugendraum, Umkleidekabinen und einen Duschraum erweitert wurde.

*Das heutige RSV-Vereinsheim*

In seinen ersten zwanzig Jahren hat der RSV Seelze von 1951 eine stürmische Aufwärtsentwicklung genommen. Nach zwölf Monaten hatte er bereits 78 Mitglieder, Ende 1954 fast 200 und Ende 1971 mehr als 700!

Zugleich weiteten sich die sportlichen Aktivitäten aus. Anfangs wurde vor allem Fußball gespielt, seit etwa 1954 auch in Jugendmannschaften. Die Jahre 1965 bis 1969 gelten als besonderer Höhepunkt, als die 1.Herrenmannschaft der Bezirksklasse angehörte und TuS Seelze und Letter 05 überflügelt hatte. 1958 wurde eine Handballabteilung gegründet, der nach fünf Jahren sechs Mannschaften angehörten. Leichtathleten nahmen schon 1952 an Wettkämpfen beim Eisenbahner-Sportfest in Hannover und beim RSV Blau-Weiß Göttingen teil; 1966 hatte die Leichtathletik-Abteilung 50 Mitglieder. 1966 wurde die Turnsparte gegründet, in der in den folgenden Jahren so unterschiedliche Gruppen wie die für Faustball, Frauen- und Männergymnastik, Kinder- und Jugendturnen, Seniorenturnen, Wandern und Gesundheitssport zusammengefasst waren.

*Die Damen-Handballmannschaft des RSV in den 60er Jahren*

Zwischen 1978 und 1993 führte der RSV insgesamt 16 Seelzer Stadtläufe durch, an denen durchschnittlich jeweils 500 Mitglieder und Gäste teilnahmen; 1981 veranstaltete er zur 950-Jahr-Feier der Stadt Seelze einen Straßenlauf, dem vier weitere Straßenläufe folgten. RSV-Mitglieder waren zu vielen auswärtigen Turnieren und Meisterschaften unterwegs und kamen mit manchem schönen Erfolg nach Haus; die große Zahl von Pokalen und Siegerurkunden im Sportheim gibt davon Zeugnis. Mannschaftsfahrten führten nicht nur in viele Orte in Deutschland, sondern auch ins Ausland, z.B. nach London, Moskau, Wien und Amsterdam. Und natürlich wurde auch die Geselligkeit gepflegt, u.a. durch Wanderungen und Feste.

*Der 1955 – 1977 amtierende RSV-Vorsitzende Wilhelm Meier überreicht Pokale an zwei erfolgreiche RSV-Sportler. Links im Bild Heinrich Ebert.*

*Alle Aufn.: RSV Seelze*

Nicht immer ging es nur „aufwärts". Jugendmannschaften lösten sich auf, weil ein Teil ihrer Mitglieder in die Damen- oder Herrenmannschaften wechselte. Auch das Interesse an bestimmten Sportarten ließ gelegentlich nach, während es an anderen zunahm. So wurde z.B. Ende der 70er Jahre eine Damenfußballmannschaft gegründet, die jedoch nur wenige Jahre bestand. Gleiches gilt in späterer Zeit für eine Line-Dance-Gruppe und für eine American-Football-Mannschaft.

Im Zeitraum von 1972 bis 2002 schwankte die Zahl der Mitglieder zwischen 625 und 800. Danach stieg sie bis Anfang 2008 kontinuierlich auf über 1100 an – ein gutes Zeichen! Etwa 200 Mitglieder sind bis zu 14 Jahre alt, ebenso viele über 60. Die Sparten Fußball, Handball und Turnen sind mit jeweils etwas über oder unter 350 Mitgliedern fast gleich stark besetzt, während die Leichtathletik- Abteilung nur noch knapp 40 und die Dartgruppe knapp 20 Mitglieder umfasst.

Obgleich sich der Anteil der Eisenbahner und ihrer Angehörigen an der Gesamtzahl der Mitglieder im Laufe der Jahre nicht unwesentlich verringert hat, ist die Verbundenheit mit Einrichtungen und Organisationen der Eisenbahner erhalten geblieben. So bestehen gute Beziehungen zum Bahnsozialwerk und zum Eisenbahnfahrverein Seelze, und der RSV ist weiterhin Mitglied im Verband der deutschen Eisenbahner-Sportvereine.

Horst Henze

## Aktuell: Der RSV Seelze in Verbindung zur Deutschen Bahn :

Mit Frank Schünke als 1. Vorsitzenden des RSV Seelze und Leiter des Betriebsmanagements beim CargoZentrum Hannover besteht aktuell die direkte Verbindung zwischen Vereins- und Berufsleben.

# TORE AUS DEM RÜCKRAUM WERFEN

■ *Frank Schünke von DB Cargo hat Händchen für Bälle*

**Hannover.** Frank Schünke reißt den Arm nach hinten, springt in die Luft, wirft den Ball über die Köpfe der gegneri-

schen Abwehr ins Tor. 10:9 für den RSV Seelze, den „Stammverein" des Rückraumspielers. Der Mann vom Produktionsbüro des DB-Cargo-Bahnhofs Seelze ist leidenschaftlicher Handballer.

**19 LÄNDERSPIELE BESTRITTEN**

Die ganz große Begeisterung entflammt, wenn er für die Nationalmannschaft der Bahn spielt. Aus ganz Deutschland kommen die besten Spieler; etwa dreimal pro Jahr trifft man sich im Trainingslager. Bei 19 Länderspielen war Schünke bisher dabei. Am liebsten erinnert sich der 33-Jährige an die beiden Europameisterschaften 1997 in Polen und 1999 in Bulgarien, bei denen die Eisenbahner auf den Plätzen 4 und 5 landeten. „Man lernt Bahner aus ganz Europa kennen", schwärmt er. So hatte er im bulgarischen Varna Gelegenheit, mit Kollegen aus dem Güterverkehrssektor ausländischer Bahnen zu fachsimpeln. Schünkes Tenor: „Die Leistungsfähigkeit der Bahn in Deutschland steht bei den ausländischen Bahnern wirklich hoch im Kurs. Gütertransporte sind in keinem anderen Land so pünktlich und schnell", erläutert er.

**„Unsere Leistung steht bei ausländischen Bahnern hoch im Kurs."**

*Frank Schünke*

**KARRIEREENDE ANVISIERT**

Im Mai findet die Eisenbahn-Europameisterschaft im eigenen Land statt. Austragungsort ist Regensburg. Nach dem Wettbewerb beendet der zweifache Familienvater dann seine internationale Karriere: „Ich gehöre mittlerweile zu den ältesten im Team, es wird Zeit Platz zu machen." Beim RSV Seelze will Schünke noch ein paar Jahre aktiv spielen.

Danach schwebt ihm der Trainerjob vor. Die langjährige Erfahrung möchte er gern an jüngere Spieler weitergeben. Seine Faszination für den Handballsport ist nämlich ungebrochen. „Es ist zwar ein rauer Sport mit viel Körperkontakt, aber insgesamt spannend und unter den Mannschaftssportarten sicher eine der anspruchsvollsten." Für Nachwuchs hat der 1,95 Meter große Schünke auch schon gesorgt. „Mein fünfjähriger Sohn Timo ist in einer Turn- und Ballspielgruppe. Genau so hat meine Handball-Leidenschaft auch angefangen", strahlt der stolze Papa.

**BEIM SPRUNGWURF:** *Frank Schünke steigt hoch, um über die gegnerische Abwehr hinweg den Ball im Tor unterzubringen*

www.dhb.de; www.sdes.org; www.handball-news.net; www.handball-world.com

Als erfahrener Handballer kämpfte Frank Schünke auch in den Reihen der Nationalmannschaft der Bahn. Die Mannschaft ist Bestandteil des Verbandes deutscher Eisenbahner-Sportvereine und stellte sich über viele Jahre den internationalen Vergleichen. Das Team besteht ausschließlich aus Spielern, die bei der Deutschen Bahn AG beschäftigt sind.

## Die Seelzer Schienenbusfreunde

Die „Interessengemeinschaft Schienenbus Seelze“ entwickelte sich Ende 1982 aus einer Idee von neun Mitgliedern des Seelzer Modellbahnklubs. Zu diesem Zeitpunkt wurde der Triebwagen VT 1 der Vorwohle-Emmerthaler Verkehrsbetriebe (VEV) nach Einstellung des dortigen Personenverkehrs zum Verkauf angeboten. Unter seiner alten DB-Nummer VT 98 9794 wurde dieser 300-PS starke zweimotorige Triebwagen übernommen und am 11. Dezember 1982 im Rahmen einer Sonderfahrt nach Seelze überführt. Seine Heimat ist seitdem ein Gleis zwischen der Lokhalle und dem Stellwerk Sof. Schnell merkte man, dass ein wirtschaftlicher Betrieb mit diesem Einzelfahrzeug nicht möglich sein würde, da mit den Einnahmen aus Fahrten die Kosten der Fahrzeugunterhaltung und der Gleismiete nicht zu finanzieren waren. Man erwarb deshalb von der DB einen motorlosen Steuerwagen aus Braunschweiger Beständen und stellte ihn unter seiner alten Bezeichnung VS 98 080 in Seelze ein. Mit diesen Fahrzeugen wurden diverse Sonderfahrten durchgeführt, die so erfolgreich verliefen, dass das Platzangebot nochmals aufgestockt werden sollte.

*Winter im Betriebshof Seelze; die Schienenbusse glänzen in der Sonne.*

Von der VEV erwarb man zunächst den einmotorigen, 150 PS starken VT 2 (in Seelze als VT 96 901 geführt) und im Jahr 1986 noch einen motorlosen Beiwagen (VB 98 2230). Mit diesem Fuhrpark hat der Seelzer Verein bemerkenswerte Fahrten im gesamten norddeutschen Raum absolviert – viele der hierbei befahrenen Strecken sind heute längst Geschichte.
Natürlich waren die Seelzer Schienenbusfreunde beim 75-jährigen Jubiläum des Seelzer Rangierbahnhofs im Jahr 1984 aktiv vertreten, desgleichen bei den Feierlichkeiten anlässlich des 140-jährigen Bestehens der Eisenbahndirektion Hannover und der Großveranstaltung „150 Jahre deutsche Eisenbahn“ im Jahr 1985 in Wittingen.

Zeitweise erschienen sogar fahrplanmäßige Museumsfahrten der Seelzer auf der Privatbahnstrecke Wunstorf – Bokeloh als Angebot im DB-Kursbuch.

*Einen „Endbahnhof“ wie Bokeloh konnte man nur per Seelzer-Schienenbus erleben...*

Nach dem Wegfall der innerdeutschen Grenze war der Seelzer Schienenbus als erste private Bahn auf Reichsbahnstrecken der DDR mit eigener Kraft unterwegs.
Die technisch und optisch in teilweise desolatem Zustand übernommenen Fahrzeuge wurden nach und nach von den Seelzer Schienenbusenthusiasten in deren Freizeit renoviert und aufgearbeitet. Auch die laufende technische Unterhaltung sowie Wartung, Reparatur und Pflege wurden in Eigenleistung durchgeführt. Unterstützt wurden sie hierbei von DB-Mitarbeitern aus Seelze – vornehmlich des früheren Bahnbetriebswerkes Seelze. Fremdvergeben werden selbstverständlich alle sicherheitsrelevanten Prüfungen, für die externe Sachverständige benötigt werden. Auch bei diesen nicht mehr ganz jungen Fahrzeugen muss die Sicherheit absolut gewährleistet sein, um die Fahrten störungsfrei, pünktlich und angenehm durchzuführen.
Der Verein arbeitet ausschließlich auf ehrenamtlicher Basis – das gilt auch für die zeitaufwändige Unterhaltungsarbeit an den zu betreuenden Fahrzeugen. Die Seelzer Schienenbusfreunde würden sich freuen, wenn sie weitere aktive Mitarbeiter in ihren Reihen begrüßen könnten.

*Text u. Bilder in Zusammenarbeit mit Andreas Pehl / Verein Seelzer Schienenbusfreunde*

## Bahnhofsfest Seelze 2002

*Im April 2002 gab es einen Grund zur Freude. Die DB Cargo-Zentrale in Mainz hatte unter dem Motto* ***„Endspurt Qualität“*** *einen Wettbewerb für hochwertige Güterzüge ausgelobt. Die Pünktlichkeit dieser Züge deutlich zu steigern, war das Ziel dieser Maßnahme. Die Niederlassung Bremen, vertreten durch die CargoBfe Braunschweig, Bremen, Seelze und Osnabrück, ging als Sieger aus dem Wettbewerb hervor. Im Rahmen einer Feierstunde in der Bahn-Zentrale wurde durch den Cargo-Vorstand der Siegerscheck über 40.000 € an die Gewinner überreicht.*

Mit einem großen Bahnhofsfest feierten die Mitarbeiter des CargoBf Seelze am 4. August 2002 sowohl die Übergabe des Bahn-Award als auch den Gewinn des Qualität-Wettbewerbs als herausragende Erfolge ihrer Eisenbahngeschichte.

*Aufnahmen: Slg. CZ Hannover*

**Bahnhofsfest**
**DB Cargo Bahnhof Seelze**
**Sportplatz RSV Seelze, 04. August 2002**

*Die Mannschaft der Cargo All Stars*

Gelb-Rot und Platzverweis für den Leiter des CargoBf Seelze; pikanterweise ausgesprochen vom Vorsitzenden des Betriebsrates in der Rolle des Unparteiischen.

Höhepunkt der Veranstaltung war ein Fußballturnier von Betriebsmannschaften, mit „Profis“ des Seelzer Bahnbetriebes, der Stadt Seelze, der Osthannoverschen Eisenbahn und des CargoBf Braunschweig, womit im Vorgriff auf die Ereignisse des Jahres 2003 schon erste gute Kontakte geknüpft werden konnten.

## Weitere Mannschaften des Fußballturniers:

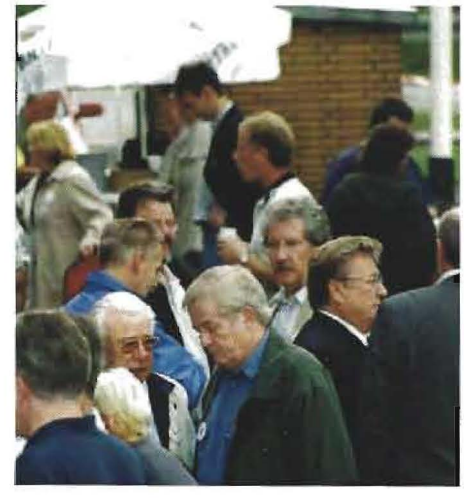
*Cargo Rangers*

*Celler Heidschnucken*

*Strippenzieher*

*Braunschweiger Löwen*

*Gern gesehene Gäste waren die Vertreter der Stadt Seelze*



*In bester Laune (v.l.) Dr. Kremper (Cargo-Vorstandsvorsitzender), May (Bahnhofsleiter), Pohlmann (Niederlassungsleiter) und Meyer (Konzernbeauftragter für Niedersachsen und Bremen)*

## Heino Ahlswe aus Seelze verliert bei einem Rangierunfall beide Arme.

*Der Seelzer Chronist Heinrich Wittmeyer (1874-1952) hat in der Hofgeschichte der Kleinkötnerstelle Nr. 24 (heute Kolbestraße 3) die Lebens- und Leidensgeschichte von Heino Ahlswe beschrieben, der als junger Mann bei einem Unfall auf dem Rangierbahnhof schwer verletzt wurde. Wittmeyers Text (Stadtarchiv Seelze) ist die Quelle für die folgende Schilderung.*

Der Erste Weltkrieg ist gerade vorbei, da wird der achtzehnjährige Heino Ahlswe, der in Seelze zur Volksschule gegangen war und danach die Landwirtschaft erlernt hatte, zum Hilfsdienst bei der Seelzer Eisenbahn eingestellt. (Wegen des kriegsbedingten Arbeitskräftemangels arbeiteten seit 1914 bei der Eisenbahn viele ungelernte Hilfskräfte, auch viele Frauen.) Heino soll auf dem Rangierbahnhof helfen, die rollenden Wagen mit Hemmschuhen zu bremsen, die von Hand auf die Gleise gesetzt werden.

Am 13. Dezember herrscht ungewöhnlich dichter Nebel. Nebel bedeutet höchste Gefahr beim Rangieren, insbesondere für die Hemmschuhleger, und Heino Ahlswe ist unerfahren. Heranrollende Wagen sind viel zu spät zu sehen, und die Geräusche rollender Wagen dringen von allen Seiten ans Ohr. So bemerkt er einen heranrollenden Wagen zu spät, wird so heftig getroffen, dass er das Bewusstsein verliert, und wird mehrere hundert Meter mitgeschleift, bevor jemand den Unfall bemerkt.

Heino lebt, ist aber am ganzen Körper fürchterlich zerschunden. Am schlimmsten hat es die Hände und Arme getroffen; im Krankenhaus sehen die Ärzte keine andere Möglichkeit, als beide Arme oberhalb der Ellenbogen zu amputieren. Darüber hinaus muss der Schwerverletzte noch weitere Operationen über sich ergehen lassen. Nach sechs Wochen wird Heino nach Hause entlassen.

Weitere Operationen sind notwendig, um Prothesen an den Armstümpfen befestigen zu können. Diese Prothesen trägt Heino einige Jahre, doch bereiten sie ihm besonders bei sehr warmer Witterung große Pein. Eines heißen Sommertages legt er die Prothesen ab und benutzt sie danach nie wieder. Heino lernt, ohne Unterarme und Hände zu arbeiten. In der Landwirtschaft der Eltern hütet er die Kühe, führt Kuhgespanne, mit denen die Kleinbauern in Ermangelung eigener Pferde damals ackern, Heu einfahren und so weiter. Und Heino kann Botengänge verrichten.

Heinrich Wittmeyer schreibt 1950: „Selbst rasieren kann er sich nicht; aber der Friseur kennt ihn, nimmt ihm die Mütze ab, rasiert ihn, entnimmt seiner Geldtasche den nötigen Obulus und setzt ihm die Mütze wieder auf. Der Tabakhändler steckt ihm die Zigarre in den Mund. So machen ihm die Seelzer Geschäftsleute den Einkauf leicht."

1929 fällt Heinrich Ahlswe, Heinos Vater, einer Grippe-Epidemie zum Opfer. Als ältester Sohn hätte Heino nun die Kleinkötnerstelle erben sollen, doch wegen seiner Behinderung (und weil ihm klar war, dass er nie eine Frau finden würde) verzichtet er zugunsten seines jüngeren Bruders Richard auf sein Erbe. Er bleibt auf dem Hof, wo er im Haushalt seiner Mutter versorgt wird. Als aber der Bruder 1936 bei einem Unfall stirbt, führt Heino den Betrieb zusammen mit seiner Schwägerin fort. Er arbeitet und lernt mit großer Zähigkeit und ist schließlich in der Lage, viele Arbeiten selbst zu verrichten. Wittmeyer: „Er lädt seine Karre voll Mist, fährt den Dünger in den Garten und gräbt ihn unter."

Heino Ahlswe stirbt im Frühjahr 1961, mehr als vier Jahrzehnte nach jenem Rangierunfall im dichten Nebel.

Norbert Saul

*Widrige Witterungsbedingungen erfordern eine strikte Einhaltung der Sicherheitsbestimmungen, damit Unfallrisiken möglichst minimiert werden. Die Ruhe, die dieses Bild der Einfahrgruppe Ostberg aus dem Jahr 1962 ausstrahlt, ist trügerisch – unter der Schneedecke können Gefahren lauern, mit denen man urplötzlich konfrontiert wird.*

*Aufn.: E. Brummundt*

## Von der Pieke auf ... Ein Eisenbahnerleben auf dem Rangierbahnhof Seelze

Ich wurde 1941 in Hindenburg/Oberschlesien geboren. Mein Vater war Lokomotivführer. Nach dem Kriegsende 1945 wurde er zur Zwangsarbeit in die Sowjetunion deportiert; seitdem haben wir nie wieder etwas von ihm gehört.

Nach der Vertreibung besuchte ich in Lohnde die Volksschule. Im achten Schuljahr bewarb ich mich bei der Bundesbahn um eine Lehrstelle. Von mehr als 300 Bewerbern wurden 63 angenommen. Ich war dabei und konnte am 3. April 1956 mit vier Kollegen als „Jungwerker" bei der Güterabfertigung in Seelze die Ausbildung beginnen. Wir waren eine tolle Truppe, deshalb machte die Ausbildung richtig Spaß. Dann aber im Januar 1957 ein Schock: Der älteste, aber kleinste von uns fünfen, wurde auf dem Weg zum Dienst von einem Schnellzug überfahren und tödlich verletzt. Diese bittere Erfahrung machte uns bewusst, dass höchste Vorsicht und das Beachten der Vorschriften im Eisenbahnbetrieb das oberste Gebot ist.

In den drei Ausbildungsjahren habe ich den Eisenbahnbetrieb kennen gelernt und folgende Stationen in Seelze durchlaufen:

- Bei der Bahnmeisterei arbeitete ich einige Wochen lang in der „Rotte" und als Streckenläufer.
- Beim Bahnbetriebswerk wurde ich mit Putzen und Entschlacken der Lokomotiven sowie mit dem Ausblasen ihrer Rohre vertraut gemacht.
- Im einjährigen Betriebsdienst lernte ich das Rangieren, Hemmschuhlegen, Kuppeln, den Ablaufbetrieb und die verschiedenen Bremssysteme kennen.
- Im Verkehrsdienst, der ebenfalls ein Jahr dauerte, wurde ich bei der Gepäck- und Expressgutabfertigung, an der Bahnsteigsperre, bei der Güterabfertigung, Wagenbestellung, der Zugabfertigung, im Ladedienst in den Gepäckwagen der Personenzüge und im Zugbegleitdienst als Schaffner eingesetzt.
- In der halbjährigen Stellwerksausbildung wurden die Aufgaben des Fahrdienstleiters (für den Zugverkehr) und des Weichenwärters (für den Rangierbetrieb) vermittelt.

Neben der praktischen Ausbildung erhielten wir zweimal wöchentlich Fach- und allgemeinbildenden Unterricht an der Berufsschule in Hannover. Die 63 Jungwerker waren in zwei Klassen aufgeteilt. Alle 2 Wochen hatten wir Sport. Einmal im Jahr wurden Wettkämpfe ausgetragen. Einige Wochen wurden in der Bundesbahnschule in Hasperde verbracht, um dort Zwischenprüfung und Abschlussprüfung zu absolvieren. Die Ausbildung war in der damaligen Zeit schon sehr fortschrittlich.

Es gab aber auch noch hier und da Althergebrachtes. Als wir 4 Jungwerker uns am ersten Tag der Ausbildung beim Rangierbahnhof vorstellen wollten, gab es ein Problem. Wir klopften an die Tür des Leiters und gingen nach dem „Herein" in sein Büro. „Guten Morgen, Herr Mensching", sagten wir im Chor. „Raus!" schrie er uns an, und wir verließen so schnell es ging den Raum. Vor der Tür fragten wir uns, was wir wohl falsch gemacht hatten? Wir entschieden einzeln einzutreten. Da ich Klassensprecher war, musste ich anfangen. Ich versuchte es mit einem „Schönen Guten Morgen, Herr Mensching". Mit noch schärferem Ton wurde ich rausgeschmissen. Wieder vor der Tür, fragte uns ein erfahrener Büromitarbeiter, was los war. Wir erzählten ihm die Story und er lachte. Das heißt „Guten Morgen, Herr Amtmann". Nun starteten wir den dritten Versuch und wurden sehr nett aufgenommen.

Mit der Jungwerkerausbildung, die unsere Gruppe im April 1959 mit der Prüfung abschloss, erwarben wir die Voraussetzungen für eine Einstellung in den einfachen Bahnbeamtendienst, also als Betriebsaufseher (A 2). Da aber nur wenige Beamtenstellen zu Verfügung standen, wurden die meisten als Hemmschuhleger, Rotten- oder Güterbodenarbeiter eingesetzt. Etwa zehn Kollegen unserer Ausbildungsgruppe machten das nicht mit und kündigten.

Ich war von Anfang an daran interessiert gewesen, auch die Befähigung für die mittlere Beamtenlaufbahn zu erlangen. Deswegen besuchte ich schon ab 1957 zusätzlich die Eisenbahn-Fachschule, an der einmal wöchentlich von 16.00 bis 20.00 Uhr Unterricht in vier allgemein bildenden Fächern erteilt wurde: Aufsatz, Diktat, Rechnen und Verkehrsgeografie - jeweils mit besonderem Bezug zum Eisenbahndienst. Nach einem Jahr legte ich die Fachschulprüfung mit der Note "Sehr gut" ab.

Am 1. Oktober 1959 begann ich als Bundesbahnassistenten-Anwärter meine Ausbildung für den mittleren Dienst. Sie bestand im Wesentlichen aus theoretischem Unterricht im Verkehrs-, Betriebs- und Verwaltungsdienst, wegen der vorausgegangenen praktischen Ausbildung auf ein Jahr verkürzt. Nach bestandener Prüfung wurde ich zum Bundesbahnassistenten z.A. ernannt und erhielt nun ein Gehalt nach A 5 der Bundesbesoldungsordnung, 320 DM im Monat brutto.

In den folgenden Jahren war ich im Verkehrsdienst tätig, bei der Güterabfertigung Seelze als Frachtenrechner und im Wagendienst als Vertreter. Dann in den Fahrkartenausgaben in Letter, Seelze und Dedensen. In Letter ab 1962 als „Abteilungsleiter" mit fünf Mitarbeitern, später in Seelze mit 9 Mitarbeitern. Ich war glücklich, denn der Dienst machte richtig Freude. Fast alle Kollegen mussten mit 21 Jahren in den Betriebsdienst, den die meisten nicht sehr mochten. Ich auch nicht!

1964 erwischte es dann auch mich und ich musste in den Betriebsdienst beim Rangierbahnhof Seelze. Ich begann am 1. August 1964 als Zugmelder auf Stellwerk Sof in Seelze. Nach wenigen Wochen machte ich Aufsichtsdienst in den Ausfahrgruppen und nach einigen Monaten auch in den Zugbildungsbezirken. Eine Tätigkeit, die mir sehr schnell viel Spaß machte und die mir noch mehr lag als der ehemals so geliebte Verkehrsdienst. Auf diesem Posten wurde ich dann innerhalb der nächsten elf Jahre bis zum Hauptsekretär befördert.

Ab Mitte der 70er Jahre arbeitete ich vertretungsweise auch auf den Betriebsüberwachungen Ost und West. Ich wurde Fahrdienstleiter auf Sof, wurde dort Betriebsinspektor (A9) und kam wenig später zur Betriebsüberwachung Ost.

1989 erhielt ich „auftragsweise" einen Posten auf der Betriebsüberwachung West - auftragsweise, weil es ein Posten des gehobenen Dienstes war. Das war die Aufgabe, die ich mir schon lange erträumt hatte. Hier leitete man den gesamten Betrieb des Rangierbahnhofs. Nach der Bürozeit, also ab 16.00 Uhr, war man auch Chef des Bahnhofs. Erfreulich auch, dass man als Betriebsinspektor das „Z" und somit die Zulage erhielt. Ein Glücksfall außerdem, weil ich dadurch vorrangig zum Aufstieg in die gehobene Beamtenlaufbahn zugelassen wurde. 1992 bestand ich, nach dreimonatiger Ausbildung, die Prüfung für den gehobenen Dienst. Nun wurde mir der Dienstposten der Betriebsüberwachung West fest übertragen. Diesen Dienst verrichtete ich mit viel Einsatz und Freude, bis ich ab 1.Oktober 1994 als Betriebsratsmitglied vom Dienst freigestellt wurde. Während meiner Freistellung absolvierte ich noch zweimal eine Bewährungszeit und ging am 31. August 2006, nach 50jähriger Dienstzeit, als Amtsrat (A12) in den Ruhestand.

Ich habe alle Urkunden gezählt, die ich im Laufe meiner Dienstzeit über Prüfungen und Ernennungen, erhalten habe. Es sind insgesamt 12 Urkunden und fast 20 Prüfungsbescheinigungen: vom Assistenten-Anwärter bis zum Amtsrat und vom Bremsbeamten, Erdungsberechtigten, Rechnungsprüfer (A und B Feststeller) bis zur Berechtigung zum Fahren von Dienstfahrzeugen und zum E-Karren-Führerschein.

Wenn ich zurückblicke, kann ich sagen, ich habe schöne Zeiten bei der Bahn verbracht
und bereue es nicht, mehr als 50 Jahre bei diesem Unternehmen tätig gewesen zu sein, auch wenn es sich in den Jahren total verändert hat.

Xaver Held

*Xaver Held im Jahr 1984 auf dem Arbeitsplatz des Zugbildungs-disponenten. Im Hintergrund stehend Hermann Beckedorf*

*Aufn.: Slg. Beckedorf*

## Aus dem Berufsleben eines Lokführers

Schon einer meiner Großväter und auch mein Vater waren Eisenbahner: Der Großvater hat im Ausbesserungswerk Leinhausen gearbeitet, und mein Vater war Lokführer. Da er nach Ostpreußen gegangen war und dort eine Familie gegründet hatte, bin ich 1934 in Insterburg in Ostpreußen geboren.

Nach dem 2.Weltkrieg ist meine Mutter mit mir auf vielen Umwegen bis nach Magdeburg gelangt, wo wir notdürftig untergekommen sind. Mein Vater war inzwischen – ohne dass wir davon wussten – in Westdeutschland wieder als Lokführer eingestellt worden. Eines Tages stand er plötzlich vor unserer Tür.
Er fuhr damals Versorgungszüge von Braunschweig nach Westberlin. Ein solcher Versorgungszug wurde immer von zwei Mannschaften gefahren, die jeweils aus einem Heizer und einem Lokführer bestanden. Beide Mannschaften wechselten sich ab.
Mein Vater nahm uns sofort mit und fuhr mit Frau und Kind in einem Personenzug seinem Güterzug hinterher, der auch einen Packwagen hatte, in dem das Personal schlief. Bewacht wurden diese Züge durch englische Soldaten, die in eigenen Wagen mittransportiert wurden. Wir holten den Versorgungszug ein und fuhren mit ihm nach Berlin und später mit einem Leerzug Richtung Westen zurück.
Als wir mit dem Zug an die Zonengrenze kamen, wurde meine Mutter im Schaufelfach der Lok eingeschlossen und ich im Ölkannenfach versteckt. Auf diese Weise kamen wir schwarz über die Grenze und gelangten schließlich nach Letter. Der Heizer meines Vaters war Fritz Bösche. Die zweite Mannschaft bestand aus dem Lokführer Fritz Hauptmann und dem Heizer Robert Hellwig.

Nach dem Besuch der Brüder-Grimm-Schule in Letter habe ich im Ausbesserungswerk Leinhausen eine Ausbildung zum Elektriker begonnen, bin jedoch nach einigen Monaten in eine Schlosserlehre übergewechselt. 1951 habe ich die Abschlussprüfung bestanden.

Da die Bahn mich als Handwerker nicht übernehmen konnte, wurde ich als Betriebsarbeiter beim BW Seelze eingestellt. Dort wurde ich als Anbrenner ausgebildet. Ein Anbrenner musste für die rechtzeitige Betriebsbereitschaft einer Lokomotive sorgen, indem er mit Torf und hochgestapelten Holzstücken die Lok anheizte und betriebsbereit hielt. Außerdem mussten alle Rohre durchgeblasen werden, damit sie von Ruß- und Ascheresten frei waren. Auch die Fenster mussten sauber sein. Erst wenn ein Lokführer – einer kam immer mit einem weißen, abwaschbaren Kragen – festgestellt hatte, dass alle Aufgaben erfüllt waren, meldete er sich dienstbereit.

Nach einem guten Jahr durfte ich dann als Schlosser arbeiten und nach 18 Monaten eine Ausbildung zum Lokführer beginnen. Das war 1954. Ich bin eineinhalb Jahre als Heizer gefahren und wurde 1955 Reservelokführer.

Meine erste Fahrt als Heizer ging nach Göttingen. Ich musste für einen ausgefallenen Heizer einspringen. Der Lokführer selbst sprach kein Wort, außer dass er „guten Tag" gesagt hatte. Ich war natürlich sehr aufgeregt, da ich die Verantwortung für alle Geräte hatte. Insbesondere musste immer genug Druck aufgebaut sein. Weil ich mich aber in den Stationen vertan hatte, hatte ich mich verrechnet und fehlkalkuliert. So dachte ich während der Fahrt immer, hoffentlich kommt gleich Göttingen. Schließlich sind wir mit letzter Dampfkraft in Göttingen eingefahren. Der Lokführer sagte nur, er würde schon in die Kantine vorgehen. Nachdem ich die Lok vorschriftsmäßig versorgt hatte, ging ich hinterher und erwartete ein großes Donnerwetter. Stattdessen spendierte mir der Lokführer ein Bier und sagte, es sei doch alles ganz gut verlaufen.

*Bw Seelze um 1960: Nachschau an einer 44er-Dampflok Aufn.: G. Jakobs*

1957 wurde ich zum Lokführer ernannt, zunächst nur im Güterverkehr, später auch für den Personenverkehr. Wenn wir irgendwo über Nacht bleiben mussten, schliefen die Mannschaften zusammen in Übernachtungswohnheimen der Bahn. 1963 wurden die von uns befahrenen Strecken elektrifiziert, und ich wurde auch auf Elektroloks umgeschult. Fuhr ich zuerst Güterzüge von Seelze in Richtung Süden, so kamen später Reisezüge Richtung Westen, Norden und Osten dazu.

*H.-J. Stegmann im Führerstand einer E-Lok der Baureihe 103*

Ich habe den Beruf des Lokführers bis 1993 ausgeübt und einige ungewöhnliche Dinge miterlebt.

1958 versagten bei einer Dampflokomotive die Bremsen, und sie fuhr über die Drehscheibe durch den Lokschuppen in das Reservezimmer. Dort saßen eigentlich immer dienstfreie oder Pause machende Kollegen. In dem Moment war Gott sei Dank niemand in dem Dienstzimmer.

Ich persönlich erinnere mich an eine unangenehme Situation: Ich musste aus Bremen-Sebaldsbrück eine überholte Lokomotive abholen und nach Seelze bringen. Ich fuhr mit der Lokomotive langsam rückwärts, als sie nach einer Weiche plötzlich entgleiste und mit mehreren Achsen neben der Spur stand. Die Frage nach der Schuld ist dann immer schnell bei der Hand – und manchmal auch die Schuldzuweisung (Stellwerker, Lokführer). In meinem Fall stellte sich heraus, dass es in einer leichten Kurve nach einer Weiche eine Spurerweiterung gegeben hatte. Ein Hilfszug musste dann die 70 Tonnen schwere Lok wieder auf die Gleise zurückheben.

Besonders jedoch sind mir Unfälle in Erinnerung und verfolgen mich auch heute noch in den Träumen – wenn Menschen sich vor den Zug werfen oder sich auf die Schienen legen. Ich habe derartige Situationen dreimal erlebt und weiß noch heute die Örtlichkeiten und die genauen Situationen. Solche Erinnerungen sind nicht auszulöschen! Es ist wirklich furchtbar, wenn man den Menschen sieht und den Zug bremst, aber doch weiß, dass der Bremsweg viel zu lang ist, um das Unglück noch verhindern zu können.

Hans-Joachim Stegmann

*Die Schicht eines Lokführers beginnt im Melderaum der Lokleitung, wo man seine Lokomotive zugeteilt bekommt und sich über aktuelle Neuerungen und Änderungen bezüglich der Fahrleistung vorab informiert.*

*Aufn.: Stegmann / Jakobs / Slg. Beckedorf*

## Werkführer in der Bahnmeisterei als „Mädchen für alles“

Ich wurde 1938 in Breslau geboren und bin im Februar 1945 mit meiner Mutter und meinem Bruder vor den sowjetischen Truppen nach Leipzig geflohen. Dort ging ich acht Jahre zur Volksschule. Anschließend absolvierte ich eine Maurerlehre und habe dann ein Jahr lang als Maurergeselle gearbeitet. 1955 bin ich in die Bundesrepublik gekommen. Hier war ich zuerst beim Autobahnbau, später als Maurer bei verschiedenen Firmen beschäftigt. 1960 heiratete ich in Letter die Tochter eines Lokführers.

1974 suchte die Deutsche Bundesbahn für die Bahnmeisterei Arbeitskräfte zur Ausbildung als Werkführer/Bau. Bewerber mussten einen Bauberuf erlernt haben. Mein Schwiegervater riet mir, mich zu melden, weil die Maurerarbeit immer unsicher sei. Meine Bewerbung wurde angenommen und ich kam nach zweijähriger Ausbildung in Karlsruhe, Osnabrück und Hannover und nach einem Praktikum im Bauzug zum Gleis- und Weichenbau.

1976 bestand ich in Karlsruhe die Prüfung. Da mir die Arbeit Freude machte, konnte ich eine Ausbildung zum Schwerkraftwagenfahrer bekommen. Meine Aufgabe war es, entgleiste Waggons oder Loks wieder auf die Schiene zu setzen. 1978 wurde ich als Werkführer verbeamtet und dann zum Werkmeister befördert. 1979 wurde ich zum Oberwerkmeister, 1987 zum Hauptwerkmeister und 1994 zum technischen Bundesbahnbetriebsinspektor ernannt. Viele Jahre habe ich bei diesen Tätigkeiten ein Zigeunerleben geführt, da ich mit meinem Bautrupp (20 Mann) bei den Bauarbeiten häufig in Bauwagen schlafen musste. Wir waren in der Bahnmeisterei sozusagen „Mädchen für alles“. Wir waren zuständig für Wasserrohrbrüche ebenso wie für Entgleisungen, besonders im Winter, wenn Schnee und Eis die Weichen verstopften und auch trotz Weichenheizung die entsprechende Weiche nicht frei beweglich war. Manchmal mussten wir dann auch Teile einer Weiche erneuern. Die Beschaffung dieser Teile kann besonders nachts sehr schwierig sein, Sie müssen, wenn nicht vorrätig, besorgt werden und es muss schnell gehen. Notfalls fuhr eine Extralok das Ersatzteil heran.

Wir arbeiteten im Winter immer in 12-Stunden-Schichten und ich hatte alle vier Wochen Bereitschaftsdienst. Wenn Waggons entgleisten, konnte auch die Beladung beschädigt werden oder von den Wagen herunter fallen. Mit unserem Hilfszug haben wir dann die Waggons wieder aufs Gleis gesetzt und eventuell verstreute Ladung eingesammelt und verstaut.

Als Bundesbahninspektor hatte ich schließlich die Aufgabe, Bauarbeiten, die von Fremdfirmen ausgeführt wurden, zu überwachen. 1997 bin ich in Pension gegangen.

Manfred Korpilla

## Als Bahnpolizist und Dolmetscher auf dem Rbf in Seelze

Ich bin 1937 geboren, in Uslar aufgewachsen und habe dort die Realschule bis zur mittleren Reife besucht. Auf dem Bahnhof Uslar wurde ich für die mittlere Beamtenlaufbahn im Eisenbahndienst ausgebildet. Im Oktober 1957 kam ich nach Letter und wurde als „Ablöser“ bei den Fahrkartenausgaben Letter, Seelze und Dedensen eingesetzt. Meine Unterkunft hatte ich im „Männerwohnheim“ der Bahn gegenüber der „Übernachtung“ (dem späteren Verwaltungsgebäude) an der Lange-Feld-Straße.

1958 bewarb ich mich um die Aufnahme in den Bahnpolizeidienst und besuchte ab November dieses Jahres die Bahnpolizeischule in München-Freimann. Zur Ausbildung im praktischen Dienst kam ich 1959 nach Hannover zurück, wo ich dann in den folgenden Jahren im Hauptbahnhof Hannover sowie in den Rangierbahnhöfen Hannover Hgbf, Hannover-Linden und Seelze eingesetzt wurde. In Seelze hatten wir ein „Wachlokal“ in einer Flachbaracke. In den übrigen Räumen waren griechische Mitarbeiter untergebracht, die beim Bahnbetriebswerk tätig waren. Diese Baracke befand sich zwischen der Bahnmeisterei und dem Lokschuppen.

Etwa 19961/62 stellte die Deutsche Bundesbahn italienische Arbeiter ein, die in Italien angeworben wurden, einen Einjahres-vertrag erhielten und über die zentrale Sammelstelle Verona nach Deutschland kamen. Der Einsatz erfolgte auf dem Rangierbahnhof Seelze. Wenn sie für diese Arbeit nicht geeignet waren, wurden sie u.a. in der Umladehalle des Hauptgüterbahnhofs

Hannover oder in der Bahnmeisterei beschäftigt. Die in Seelze tätigen wurden zunächst in der „Übernachtung" untergebracht, später in Männerwohnheimen in Seelze und Letter.

Für ihre ausländischen Arbeiter brauchte die Bahn Dolmetscher. Ich hatte schon immer im Auge gehabt, Dolmetscher zu werden, und studierte nun von 1962 bis 1964 die italienische Sprache in Nachmittagskursen an der Berlitz-School in Hannover. Damit dies neben meiner Tätigkeit als Bahnpolizist möglich war, wurde ich nur zum Früh- oder Nachdienst eingeteilt. Sogleich nach Beendigung des Studiums schied ich aus dem Polizeidienst aus und erhielt einen Angestelltenvertrag als Dolmetscher bei der DB. Meine Dienststelle war zunächst das Bahnbetriebsamt in Hannover, später die Bahnmeisterei Hannover. Mein Büro, als Anlaufstelle für die ausländischen Mitarbeiter, hatte ich in der Eisenbahndirektion am Ernst-August-Platz. Von hier erfolgte der Einsatz auf den Rangierbahnhöfen Hannover, Hannover-Linden und Seelze. Jeweils montags betreute ich die italienischen Arbeiter in Braunschweig.

Ab 1966 wurden auch Spanier angeworben. Ich lernte in einem Schnellkurs Spanisch und dolmetschte nun auch in dieser Sprache. Im Laufe der Jahre übertraf die Zahl der Spanier die der Italiener. Später kamen auch türkische Mitarbeiter zum Einsatz.

Zu meinen Aufgaben gehörte einerseits die Übersetzung der Dienstvorschriften und Arbeitsanweisungen in die italienische und spanische Sprache sowie die Einweisung in die Arbeitsvorgänge vor Ort, andererseits aber auch die Betreuung der Mitarbeiter in Fragen des täglichen Lebens. Der unmittelbare Kontakt mit den ausländischen Arbeitskräften war wichtig. Von großer Bedeutung war die eingehende Belehrung über Unfallverhütung, insbesondere bei Leuten, die Schreib- und Leseschwierigkeiten hatten. Filme über Unfallverhütung habe ich in die italienische und spanische Sprache synchronisiert. Über einen langen Zeitraum habe ich mittwochs in der chirurgischen Ambulanz des Nordstadt-Krankenhauses bei der Versorgung und Untersuchung von verunfallten italienischen und spanischen Mitarbeitern der DB gedolmetscht.

Die langjährige Trennung von der Familie war für die ausländischen Mitarbeiter ein großes Problem. Nach und nach kam es zu Familienzusammenführungen; einige Ehefrauen ausländischer Mitarbeiter wurden für den Reinigungsdienst in den Gebäuden des Rangierbahnhofs eingestellt. Da sich bei der Wohnungssuche Schwierigkeiten ergaben, stellte die "Wohnungsbau Niedersachsen" Wohnungen aus ihrem Bestand zur Verfügung, stieß dabei allerdings nicht selten auf die Skepsis deutscher Mitbewohner.

Es blieb nicht aus, dass ausländische Mitarbeiter meinen Rat oder meine Hilfe auch im privaten Bereich suchten, z.B. bei der Vorbereitung von Eheschließungen, Taufen und Scheidungen oder von Operationen.

Nach dem Erreichen des Rentenalters sind die meisten ausländischen Mitarbeiter, sofern sie hier nicht eine Familie gegründet hatten, in ihre Heimat zurückgekehrt.

Dietmar Kaarz

*Erinnerungsfoto: D.Kaarz (hintere Reihe, 3. v. links) als Dolmetscher in einer Gruppe spanischer Rangierarbeiter – aufgenommen in der Zigarettenpause einer Schulungsmaßnahme.*

# Ausländer auf dem Rangierbahnhof Seelze

Schon bei den Bauarbeiten für den Rangierbahnhof wurden hunderte ausländische Arbeitskräfte beschäftigt: vor allem Polen, Italiener und Kroaten. Leider haben wir keine weiteren Unterlagen über sie und können deshalb weder genauere Zahlen noch Einzelheiten ihrer Unterbringung mitteilen. Ob während des ersten Weltkrieges ausländische Gefangene auf dem Rangierbahnhof eingesetzt waren (wie dies bei den Arbeiten für den nahen Mittellandkanal geschah), ist ebenfalls nicht bekannt. Etwas mehr wissen wir über die Zeit des Zweiten Weltkrieges, in der Kriegsgefangene und ausländische Zwangsarbeiter aus den von deutschen Truppen besetzten Gebieten, sogenannte „Fremdarbeiter", viele Lücken füllen mussten, die durch den Kriegseinsatz deutscher Eisenbahner entstanden waren. So ist überliefert, dass insbesondere Franzosen, Polen, Tschechen und Russen Hilfsdienste auf dem Rangierbahnhof leisten mussten. Sie waren, nach Nationen getrennt, in mehreren Baracken auf dem Gelände des Rangierbahnhofs und gegenüber der „Übernachtung" an der Lange-Feld-Straße untergebracht.

*Russische Zwangsarbeiter vor ihrem umzäunten Lager neben der Wasseraufbereitungsstation im Bw Seelze.*
*Aufnahmen: Slg. Beckedorf*

Und so verloren bei den Luftangriffen auf den Rangierbahnhof und auf fahrende Züge nicht nur Deutsche, sondern auch Zwangsarbeiter und Kriegsgefangene ihr Leben oder ihre Gesundheit. Allein in der Nacht zum 15. Juli 1944 wurden 16 Ausländer getötet, 24 schwer und über 100 leicht verletzt.

*Weihnachten 1942 in der Baracke der polnischen Zwangsarbeiter auf dem Bw-Gelände.*

Auch freundliche Erinnerungen an die Kriegszeit in Seelze hatten der ehemalige tschechische Zwangsarbeiter Emil Maxa und seine polnische Frau Janina, die sich während des Einsatzes auf dem Rangierbahnhof kennen gelernt und im Juni 1944 in Letter geheiratet hatten. Emil Maxa war als Lokheizer, seine Frau als Wagenreinigerin tätig gewesen. Beide kehrten nach dem Kriege zu einem Besuch nach Seelze zurück; zwei Jahre später empfingen sie Seelzer Eisenbahner zu einem Gegenbesuch in Tschechien.

Als es mit dem beginnenden „Wirtschaftswunder" in den 1960er Jahren zunehmend zu Engpässen auf dem Arbeitsmarkt der Bundesrepublik Deutschland kam, warb auch die Deutsche Bundesbahn „Gastarbeiter" aus dem Ausland an. Für den Rangierdienst in Seelze wurden vor allem Italiener, Spanier und später auch Türken eingestellt, beim Betriebswerk Griechen. Einige Frauen wurden als Reinigungskräfte und in der Kantine beschäftigt. Wie sehr die Zahlen der ausländischen Mitarbeiter schwankten, ist schon weiter vorn dargestellt. Anfangs wurden ausländische Arbeiter in Baracken auf und vor dem Gelände des Rangierbahnhofs und auch in der „Übernachtung" untergebracht, später erhielten Alleinstehende Unterkunft in mehreren „Ledigenwohnheimen" u.a. an der Lange-Feld-Straße in Letter gegenüber der „Übernachtung", in Seelze in der Schillerstraße und in der Fichtestraße 8-12. Familien fanden Wohnung in der Straße „Vor den Specken" Nr.2 bis 10 in Seelze, nach und nach aber auch im gesamten Bereich der heutigen Stadt Seelze.

Horst Henze

## Das Männerwohnheim für ausländische Bahnarbeiter in der Fichtestraße in Seelze

Die ersten „Gastarbeiter" zogen im Januar 1965 in das Männerwohnheim in der Fichtestraße 8-12 in Seelze ein. Das Haus war kurz zuvor von der Wohnungsbaugesellschaft Niedersachsen errichtet worden. In den Nachbarhäusern wohnten deutsche Eisenbahnerfamilien.

Heimleiter war von 1965 bis 1974 **Klaus Tesch**. Er hat in einem Interview berichtet:

*„Im Erdgeschoss und in den beiden Obergeschossen des Wohnheimes waren für 85 Männer insgesamt 39 Doppelzimmer und 7 Einzelzimmer eingerichtet; im Erdgeschoss hatte außerdem meine Familie ihre Wohnung. Die Doppelzimmer hatten eine Größe von ca. 16 – 18 m², alle Wohnräume waren mit Holzmöbeln (1 oder 2 Betten, Schränke, Stühle und Tisch) ausgestattet. Als Anfang der 70er Jahre ein größerer Unterbringungsbedarf bestand, wurden die Doppelzimmer zu 3-Bett-Zimmern (mit einem Etagenbett und einem Einzelbett) umgewandelt, so dass nun ca. 120 Männer in dem Haus wohnen konnten. In jedem der drei Unterkunftsgeschosse standen 3 Küchen, 2 Waschräume mit mehreren Becken, 1 Dusche und drei Toilettenräume mit mehreren Becken zur Verfügung. Im Dachgeschoss gab es einen großen Gemeinschaftsraum. Im Keller konnten Fahrräder abgestellt werden. Waschmaschinen waren nicht vorgesehen. Das Bettzeug wurde einmal monatlich zentral gewaschen; die Reinigung der Leibwäsche mussten die Bewohner selbst besorgen. Für die Reinigung der Räume waren anfangs deutsche Frauen, später Italienerinnen und Spanierinnen angestellt.*

*Männerwohnheim Fichtestraße 8-12 in Seelze: aufgenommen durch K.Tesch*

*Das Heim unterstand der Bahnmeisterei in Seelze. Ich hatte als Heimleiter und Hausmeister insbesondere für die behördlichen An- und Abmeldungen und für die Ordnung im Haus zu sorgen; meine Frau nahm die Hausmeisteraufgaben vertretungsweise für mich wahr, wenn dies erforderlich war. Bevor wir in der Fichtestraße einzogen, war ich acht Monate lang in dem Ledigenwohnheim an der Lange-Feld-Straße (gegenüber der „Übernachtung") tätig gewesen und mit meinen zukünftigen Aufgaben vertraut gemacht worden. Dort waren zwei Häuser für deutsche und je ein Haus für griechische und türkische Bahnarbeiter eingerichtet.*

*Die ersten Bewohner des Heimes in der Fichtestraße kamen aus damals sehr armen ländlichen Gegenden in Süditalien und mussten sich anfangs erst mit manchen technischen und hygienischen Einrichtungen vertraut machen. Bald darauf zogen auch Arbeiter aus Südspanien ein, im Jahre 1970 einige aus der Türkei Die Italiener wohnten vor allem im 2. Obergeschoss, die Spanier darunter. Einige Bewohner waren miteinander verwandt: Vater und Sohn oder Brüder. Viele waren verheiratet. Manche holten ihre Frau nach und mieteten dann eine Wohnung in Seelze.*

*Die erste Verständigung mit neu eingetroffenen Bewohnern vermittelte zumeist der Dolmetscher Dietmar Kaarz, der die Bewohnern auch mit den wichtigsten deutschen Ausdrücken vertraut machte, die bei der Arbeit benötigt wurden. Die weitaus meisten Bewohner waren auf dem Seelzer Rangierbahnhof, einige auf dem Hauptbahnhof in Hannover oder in Hainholz beschäftigt. Das Zusammenleben im Heim war zumeist friedlich und unauffällig. Viele Bewohner tranken gern Wein, den sie häufig aus der Heimat mitgebracht hatten. Auswüchse hat es aber kaum gegeben. Ich kann mich nur an einen schweren Zwischenfall erinnern; da war es zu einer Messerstecherei zwischen zwei Spaniern gekommen. Es war untersagt, Frauen in das Heim mitzunehmen; natürlich kam es trotzdem vor.*

*Die Bewohner begegneten meinen Familienangehörigen und mir höflich und freundlich; von vielen erhielten meine Frau und ich aus dem Urlaub oder nach der Rückkehr in die Heimat Grüße und Postkarten, und manche haben uns auch zu einem Besuch nach Italien oder Spanien eingeladen. Wir*

*haben allerdings immer freundlich abgelehnt, denn sonst hätte es Probleme bei der Wahrnehmung unserer Aufgaben geben können."*

Das Ledigenwohnheim in der Fichtestraße bestand bis 1979; nach 1977 wurden allerdings keine neuen Bewohner aufgenommen. Um mehr über die Menschen zu erfahren, die hier zeitweilig gelebt haben, wurden die Eintragungen in der Straßenkartei der Gemeinde Seelze von 1965 bis 1977 ausgewertet. Die Erhebung führte zu folgenden Ergebnissen:

In das Wohnheim wurden bis zu seiner Schließung insgesamt 445 ausländische Bahnarbeiter aufgenommen, nämlich 122 Italiener, 301 Spanier, 20 Türken, ein Portugiese und ein Marokkaner. Die weitaus meisten von ihnen waren bei ihrem Einzug zwischen 25 und 40 Jahre alt, der jüngste war 17, der Älteste 63. Die italienischen Gastarbeiter waren, soweit ihr Geburtsort einer Region zugeordnet werden konnte, überwiegend in Süditalien – in Apulien, Kampanien und Sizilien – beheimatet; die Spanier stammten vor allem aus Andalusien, Murcia und Valencia. Nur 60 % der Spanier und Italiener kamen, als sie das Heim bezogen, unmittelbar aus ihren Heimatländern, von den anderen hatte etwa die Hälfte schon vorher in der Stadt oder im damaligen Landkreis Hannover gewohnt. Die Türken kamen direkt aus ihrer Heimat.

Durchschnittlich blieben die Italiener 1,5 und die Spanier 1,3 Jahre im Heim, die Türken 10 Monate. 46 % der Italiener und Spanier kehrten anschließend in ihr Heimatland zurück; 39 % der Italiener und 22 % der Spanier blieben in der Stadt oder der Region Hannover, die übrigen verteilten sich auf unterschiedliche Orte in der Bundesrepublik Deutschland, wobei viele Ortsnamen (Braunschweig, Frankfurt a.M., Lehrte, Löhne, Minden) darauf schließen lassen, dass die ehemaligen Bewohner des Heimes auch dort weiterhin bei der Bundesbahn beschäftigt waren. Alle 20 türkischen Bahnarbeiter blieben in der Stadt oder der Region Hannover. Elf Bewohner des Männerheims zogen, nachdem auch ihre Familien nach Deutschland gekommen waren, in Wohnungen in der Straße Vor den Specken.

Ingrid Baranowski / Horst Henze

## Ich blieb in Seelze

Ich heiße Ida Glettner geb. Miele und komme aus einem Dorf in der Gegend von Potenza in Süditalien. Dort wurde ich 1948 als sechstes von zehn Kindern meiner Eltern geboren. Mein Großvater war aus der Schweiz eingewandert – daher mein Geburtsname.

Ab 1954 habe ich in Potenza die Schule besucht und anschließend eine Schneiderlehre begonnen. Nach 2 1/2 Jahren bin ich aber in eine Fabrik gegangen, die mit über eintausend Arbeitern elektrische Geräte herstellte; dort verdiente ich mehr. In der Fabrik habe ich sieben Jahre gearbeitet.

Eine ältere Schwester, die mit einem Sarden verheiratet war, lebte seit 1961 in Seelze und arbeitete, ebenso wie ihr Mann, bei der Bahn. Meine jüngere Schwester Rosina war ihr nach einigen Jahren gefolgt, zuerst, um ihr bei der Kinderbetreuung zu helfen; ab 1968 arbeitete sie ebenfalls bei der Bahn, zumeist im Reinigungsdienst, zeitweilig aber auch in der Betriebsküche. Im Herbst 1970 besuchte ich sie in Seelze, mit der festen Absicht, nach dem Urlaub in meine Fabrik in Potenza zurückzukehren. Da ich kein Deutsch konnte und nichts verstand, wollte ich sogar schon nach drei Tagen zurückfahren. Es war kalt und ich hatte Heimweh. Ich habe bitterlich geweint und meinen Koffer gepackt. In der Nacht versuchte mein Schwager vergeblich, mich umzustimmen. Als ich am nächsten Morgen aus dem Fenster sah, lag draußen Schnee. Das kannte ich noch gar nicht, denn in unserer Heimat gibt es keinen Schnee. Ich ging zu meiner Schwester und sagte ihr, dass ich die Deutschen verrückt fände, weil sie draußen alle ihre Betten ausgelegt hätten. Meine Schwester erklärte mir die Situation, und mein Schwager ergänzte, dass es jetzt keinen Zug nach Italien gäbe. Verzweifelt habe ich mich aufs Bett gesetzt und nur gedacht: Mamma mia, hilf mir! Ich telefonierte mit meiner Mutter und erfuhr, dass meine Firma inzwischen massenhaft Arbeiter entlassen habe. Und so ließ ich mich dann von meinem Schwager überzeugen, in Seelze zu bleiben, zumal die Bahn gerade Frauen für den Reinigungsdienst suchte.

Bevor ich bei der Bahn beginnen konnte, habe ich vier Wochen als Helferin in einem Hotel am Hauptbahnhof in Hannover gearbeitet, von morgens 6.00 bis abends 16.30 Uhr. Den ganzen Tag über habe ich nichts gegessen, weil ich nicht wusste, wie und was man kaufen oder bestellen konnte. Der Heimweg war auch nicht einfach, da ich die Ansagen am Hauptbahnhof nicht verstand. Ich suchte mir immer eine Person aus, von der ich wusste oder annahm, dass sie nach Seelze fuhr. Sie hätte auch sonst wohin fahren können: ich wäre ihr gefolgt.

Ich bin am 4. Dezember 1970 in der „Übernachtung" in Letter als Reinigungskraft eingestellt worden. Zuerst wohnte ich, wie auch meine Schwester Rosina, noch bei unserer älteren Schwester und ihrem Mann. Dann bekamen Rosina und ich gemeinsam von der Bahn eine Zwei-Zimmer-Wohnung, für die wir eine monatliche Miete von etwa 200 DM zahlen mussten. Jede von uns verdiente monatlich etwa 700-800 DM. Mit einem Teil des Geldes haben wir unsere Familie in Italien unterstützt.

Die Integration hat mir keine großen Schwierigkeiten bereitet. Meine Schwestern konnten ja bereits Deutsch, und ich habe es auch schnell gelernt. Die Bahnangestellten und die Nachbarn waren alle sehr freundlich zu uns, eine hilfsbereite Mitarbeiterin schenkte uns sogar Möbel für unsere Wohnung. Mit meinem Geburtsnamen hat man mich anfangs ein wenig geneckt, weil eine deutsche Waschmaschinenfirma ebenso hieß.

1971 habe ich meinen Mann, einen Deutschen, kennen gelernt und 1973 geheiratet, meine Schwester Rosina hat 1975 ebenfalls einen Deutschen geheiratet. Beide Ehemänner sind auf dem Rangierbahnhof in Seelze tätig. Rosina und ich haben jede zwei Kinder, und wir sind immer noch im Reinigungsdienst bei der Bahn beschäftigt, nur nennt sich unser Arbeitgeber jetzt „Haus und Service".

*Ida Glettner zusammen mit Fritz Brandt und Hans May anläßlich ihres 25-jährigen Dienstjubiläums beim Bf. Seelze Rbf.*
*Aufn.: W. Nimtz*

Als wir nach Seelze kamen, gab es in Seelze viele italienische Arbeitskräfte. Die weitaus meisten sind inzwischen nach Italien zurückgekehrt. Soweit mir bekannt ist, arbeitet hier außer meiner Schwester und mir kein Italiener mehr bei der Bahn. Aus unserer Familie sind noch zwei Brüder hierher gezogen, unsere Familien haben untereinander viel Kontakt. Alle zwei Jahre fahre ich nach Italien, um meine dort lebenden Angehörigen zu besuchen.

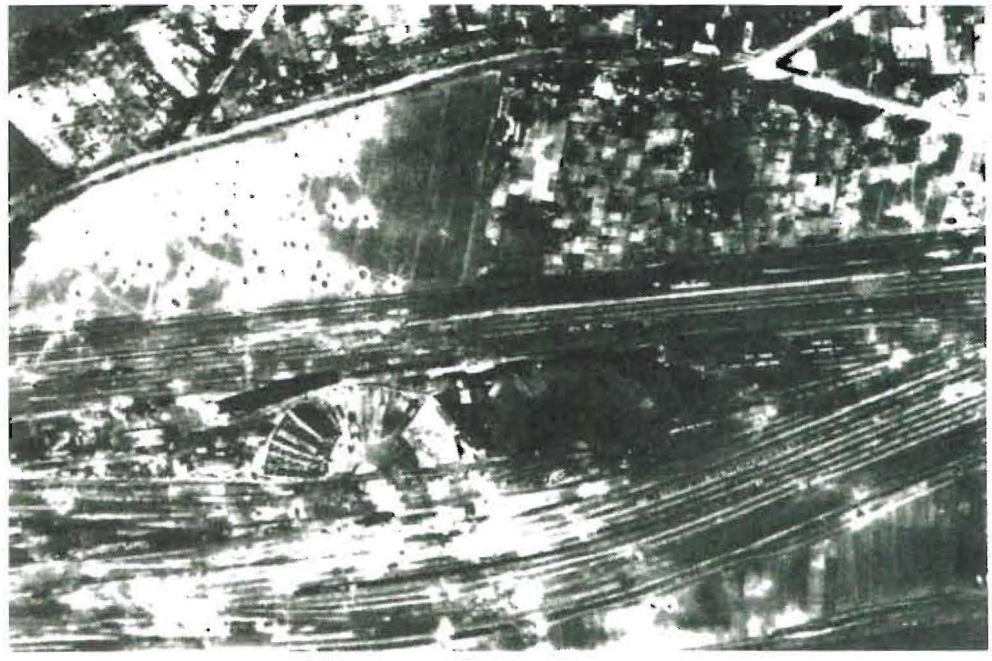
Aufgezeichnet von Volkmar Arnold

*1997 – Tag des offenen Denkmals in Seelze: Ida Glettner zusammen mit Bärbel Flemme, Brunhilde Scheppke und ihrer Schwester Rosina Krause.*
*Aufn.: Nimtz*

## Auswirkungen der Fliegerangriffe gegen den Rangierbahnhof auf die Zivilbevölkerung im 2.Weltkrieg am Beispiel Letters

Als kriegswichtige Einrichtung war der Rangierbahnhof Seelze während des 2. Weltkrieges ein bevorzugtes Ziel gegnerischer Luftangriffe. Dies ist schon vorn in der Chronik des Rangierbahnhofs ausführlich dargestellt. Aber die Bomben britischer und amerikanischer Flugzeuge trafen nicht nur die Eisenbahnanlagen und die dort Beschäftigten. Auch die umliegenden Orte und die Zivilbevölkerung litten unter den Abwürfen; denn nicht alle Angriffe galten zielgenau dem Bahngelände. Das Foto von Teilen des Rangierbahnhofs und der Ortschaft Letter zeigt, wie weit gestreut die Bomben fielen, Wohnhäuser zerstörten und Einwohner töteten oder verletzten. Es begann damit, dass 1940 insgesamt 132mal Fliegeralarm gegeben wurde, ohne dass schon Bomben fielen. Im Juli 1941 gab es die ersten großen Schäden in Letter. Besonders schlimm wurde es in den letzten beiden Kriegsjahren, als „Bombenteppiche" abgeworfen wurden und über dem Rangierbahnhof und Letter viele Brand- und Sprengbomben und auch schwere Luftminen niedergingen, die ganze Straßenzüge zerstörten und viele Opfer unter den Einwohnern forderten. Der letzte große Bombenangriff, bei dem Häuser im Kurzen Kamp, in der Lange-Feld-Straße, im Wiesenweg und im Leineblick getroffen wurden, geschah am 13.März 1945.

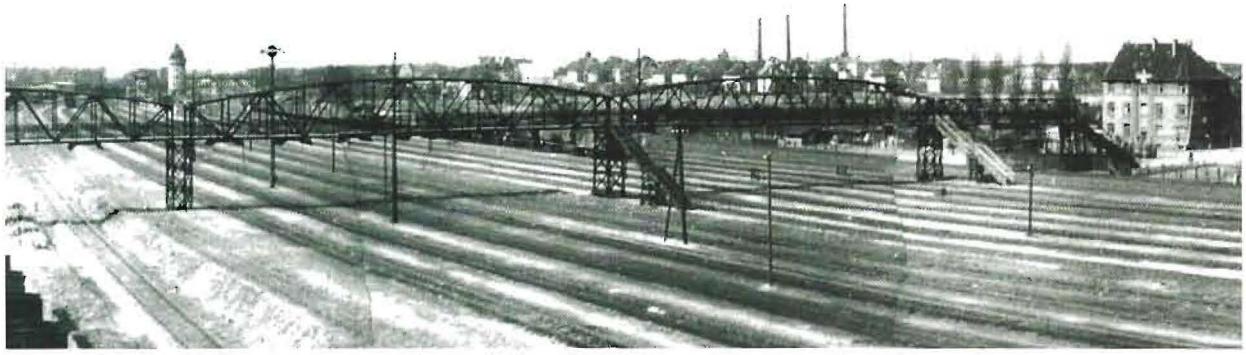
Erika Turek



*Ostteil des Seelzer Rbf im Jahr 1945: Erkennbar sind größere Schäden im Bereich des Stellwerkbezirkes Soü und der Lokschuppen sowie ca. 60 Krater nach Fehlabwürfen von Bomben in das Gelände der angrenzenden Gemeinde Letter.* *Aufn.: Stadtarchiv Seelze*

*Bombenschäden in der Klosterfeldstraße in Letter (1941)* *Aufn.: W. Struß*

## Der Brückenschlag – die Heimstättenbrücke



Als der Seelzer Rangierbahnhof gebaut wurde, 1906 bis 1909, entstand auf mehreren Kilometer Länge, von Letter bis hinter Seelze erstmals eine gewaltige Barriere nach Süden. Den Mittellandkanal und den Zweigkanal gab es noch nicht, und die bis dahin zweigleisige Bahnstrecke Hannover–Wunstorf hatte zwar auch schon die Landschaft zerschnitten, war aber noch an vielen Stellen ebenerdig überquerbar gewesen. Doch nun sollte es vorbei sein mit den Bahnübergängen, und der breite Gleisriegel des Rangierbahnhofs war unüberwindlich.

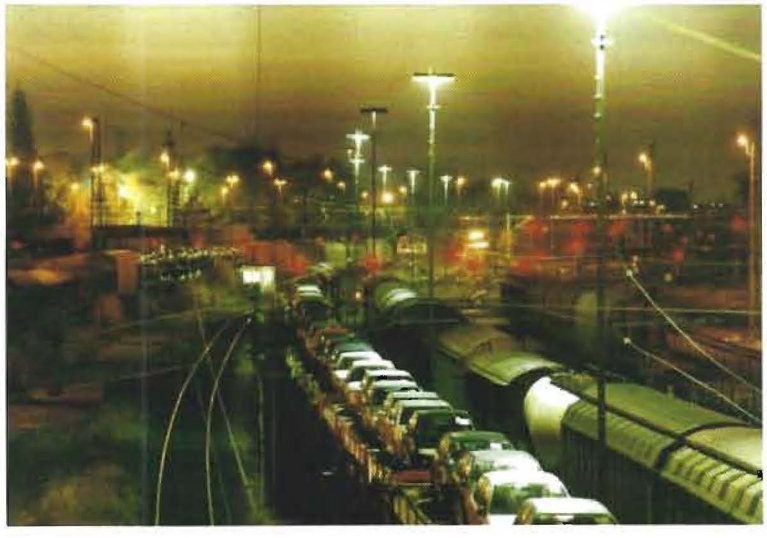
Aber Seelze hatte für die Nachbardörfer seit Jahrhunderten eine gewisse Zentrumsfunktion, insbesondere als Kirchort. Jenseits des Rangierbahnhofs lagen drei Dörfer, deren Bewohner Sonntag für Sonntag nach Seelze zur Kirche gingen: Almhorst, Döteberg und Harenberg. Mochten die Almhorster mit der Querung im Zuge der Almhorster Straße ganz zufrieden sein – für die mit dem längsten Kirchweg, die Harenberger, war das keine akzeptable Lösung. Und von einem Umweg über Letter wollten sie auch nichts wissen.

Also mußte eine Möglichkeit geschaffen werden, die den Fußweg zur Kirche für sie nicht zur Zumutung werden ließ.

So kam es zum Bau der ersten, über 150 Meter langen Fußgängerbrücke in Verlängerung der Döteberger Straße, an einer Stelle, wo sich bis 1906 noch ein einfacher Bahnübergang befunden hatte. Obwohl unser Panoramabild aus den 1930er Jahren, fotografiert vom Gebäude der Schlackenaufbereitungsanlage, schon kunstvoll aus drei Einzelfotos zusammengesetzt wurde, ist die Brücke nicht in voller Länge erfaßt.

Die inzwischen erneuerte und wegen neuer S-Bahn-Gleise nach Norden zur Kantstraße hin verlängerte Fußgängerbrücke mußte 2007/08 wegen Bauschäden zeitweilig abgebaut und grundsaniert werden. Vor dem Hintergrund der Wohnbauentwicklung jenseits von Bahn und Kanal in Seelze-Süd kommt ihr heute wieder eine große Bedeutung als günstige Verbindung für Fußgänger und Radfahrer zu.

Norbert Saul



*Die Fußgängerbrücke bietet auch heute noch rund um die Uhr interessante Einblicke in das Betriebsgeschehen auf der Westseite des Rangierbahnhofs.*

*Die nebenstehende Aufnahme mit Blickrichtung Westen stammt aus dem Jahr 2003.*

*Aufnahmen: Stadtarchiv Seelze u. W. Nimtz*

## Schlackenverwertung Theis auf dem Rangierbahnhof Seelze

Wer sich Seelze von Süden her nähert, vom Döteberger Kirchbuschweg, am neuen Stadtteil Seelze-Süd vorbei über die alte Kanalbrücke, sieht sich direkt hinter der Brücke mit einem bemerkenswerten Bauwerk konfrontiert. Es steht auf Stelzen, reckt sich turmartig in die Höhe und erinnert entfernt an eine verwahrloste Kirche. „Theis KG" lautet die unbefriedigende Auskunft eines verblaßten Schriftzuges auf dem Beton.

Es handelt sich bei diesem Turmbau um den oberirdischen Teil einer Schlackenaufbereitungsanlage, die unterirdisch durch mehrere Materialbunker ergänzt wird. 1921 wurde dieses Werk zur Schlackenverwertung im Bezirk der Reichsbahndirektion Hannover errichtet, ähnliche Anlagen der Firma Theis entsorgten die Schlacken der Bezirke Kassel, Erfurt, Frankfurt/M., Trier und Köln.

Schlacken: das waren die Verbrennungsrückstände der mit Kohle beheizten Dampflokomotiven, die in großen Mengen anfielen und aus Lehrte, Braunschweig, Hildesheim und Bremen in Lorenwagons nach Seelze transportiert wurden. Hier wurden in guten Zeiten täglich bis zu 170 t Schlacken von 25 Belegschaftsmitgliedern verarbeitet.

Die Feuerungsrückstände der Dampflokomotiven bestanden zu etwa 25% aus brennbarem Koks unterschiedlicher Körnung, und diesen Brennstoff galt es in erster Linie auszusondern. Das geschah zum größten Teil von Hand an Laufbändern. Der feinkörnige Koks, sogenannter Zinder, wurde preisgünstig an die Industrie verkauft (z.B. an Ziegeleien oder Zementwerke), der grobkörnige diente als billiger Hausbrand. Die nach Aussonderung des Brennstoffs zurückbleibenden Reinschlacken wurden maschinell in mehrere Körnungsqualitäten sortiert, die teilweise zu Baustoffen weiterverarbeitet wurden. Als Anschauungsbeispiel für diese Verwendung dient das noch heute westlich der Aufbereitungsanlage stehende ehemalige Verwaltungsgebäude des Seelzer Werkes: Es wurde aus Schlackensteinen errichtet. Reinschlacken fanden außerdem vornehmlich beim Wege- und Sportanlagenbau Verwendung, der feine Schlackensand im Winter auch als abstumpfendes Streumaterial.

Mitte März 1945, beim letzten großen Bombenangriff auf den Rangierbahnhof vor dem Kriegsende, wurde die Schlackenaufbereitungsanlage durch einen Volltreffer zerstört. Doch im Oktober 1947 wehte der Richtkranz über einem Neubau, jenem, der heute noch von früheren Zeiten kündet, als die Eisenbahn noch mit Dampflokomotiven fuhr. Die Elektrifizierung der Eisenbahn hat Mitte der 1960er Jahre die Dampfloks und damit auch die Schlackenaufbereitung arbeitslos gemacht.

Norbert Saul

*Ansicht der Schlackenverwertung Theis von der Heimstättenbrücke aus in den 50er Jahren aufgenommen. In der westlichen Einfahrgruppe drückt eine Berglok der Baureihe 94 einen Zug zum Ablaufberg.*

*Aufn.: Stadtarchiv Seelze*

## Vom Uhrengebäude zur Schwarzwaldklinik

Die Verwaltung des Seelzer Rangierbahnhofs erhielt mit seiner Inbetriebnahme ein besonderes Verwaltungsgebäude an zentraler Stelle inmitten der Bahnhofsanlage. Gut erkennbare Außenuhren gehörten damals zum Ausrüstungsstandard derartiger Gebäude, denn es galt die Pünktlichkeit im Betriebsdienst zu gewährleisten. Persönliche Armband- oder Taschenuhren waren zu schonende Luxusartikel, die im rauhen Rangierdienst unangebracht waren. Das Gebäude erhielt so den Beinamen „Uhrengebäude" und blieb bis Ende Juli 1979 Verwaltungssitz der Dienststelle „Rangierbahnhof".

*Im Vordergrund das stattliche Übernachtungsgebäude; dahinter das „Uhrengebäude" hinter dem Ostberg.*

*Aufn.: Slg. Beckedorf*

Im Chronikteil dieser Broschüre wurde bereits dargestellt, dass in den Anfangsjahren des Seelzer Rangierbetriebes ein großer Bedarf an dienstlichen Übernachtungen bestand. Hierfür stand von Anfang an ein stattliches Übernachtungsgebäude an der Lange-Feld-Straße zur Verfügung, mit ca. 70 Schlafräumen (zunächst vorrangig für Lokführer und Zugführer), sanitären Anlagen und einer Betriebsküche. Ein Großteil der Übernachtungen entfiel bereits nach 1923, als nach brems- und wagentechnischen Neuerungen die Zugbegleitpersonale stark reduziert werden konnten. Das große Gebäude blieb jedoch „die Übernachtung" und wurde in der Folgezeit auch von Heizern und Schaffnern genutzt, die vorher im Nachbargebäude untergebracht waren.

Mit dem Erscheinen der elektrischen Traktion in Seelze konnten die Fernzugverbindungen derart beschleunigt und leistungsmäßig verknüpft werden, dass Hin- und Rückfahrt in einer Schicht und somit ohne Übernachtung zu schaffen waren. Zeitgleich übernahmen die Lokführer bei den meisten Güterzügen die Aufgaben des Zugführers und führten seitdem die Frachtpapiere im Führerstand der E- und Dieselloks mit. Eine spezielle Güterzugbegleitung ist seitdem nur noch bei einigen besonderen Transporten erforderlich.

Nach dem gezielten Aufbau des Bw Seelze zum zentralen norddeutschen E-Lok-Bw stand ab 1961 auch ein neues Sozialgebäude mit neuzeitlichen Übernachtungsräumen und einer modernen Kantine zur Verfügung.

Das Übernachtungsgebäude hatte nun seine eigentliche Aufgabe nahezu verloren.

Das in Seelze Rbf noch bis 1977 in sehr geringer Zahl für Sonder- bzw. Militättransporte vorgehaltene Zugbegleitpersonal benötigte die heimatliche Übernachtung nicht. Ebenso waren Wendepersonale nur noch selten „auf Übernachtung". Die Räume wurden bedarfsweise von auswärtigen Kollegen genutzt, denen nach Rationalisierungsmaßnahmen neue Arbeit in Seelze zugewiesen worden war und die (meist bei schlechtem Winterwetter) eine Seelzer Liege zwischen Spät- und Frühdienst dem beschwerlichen und langen Heimweg vorzogen. Die Verwaltung hatte so die Gewissheit, dass der Mitarbeiter morgens pünktlich zur Stelle war.

*Gleisansicht der „Schwarzwaldklinik" vom April 1999; Aufn.: W. Nimtz*

Der Kantinenbetrieb im Übernachtungsgebäude hielt sich noch kurzzeitig über das Jahr 1974 hinweg und ab 1977 siedelten sich in der ersten Etage einige Verwaltungsbüros des Bahnhofs an. Zeitzeugen berichten, dass aufgrund einer damals im Rbf-Büro kursierenden Ansichtskarte aus dem Schwarzwald schon der Begriff „Schwarzwaldklinik" für den Verwaltungssitz im Uhrengebäude genannt wurde. Mit dem Umzug der gesamten Rbf-Verwaltung in das Übernachtungsgebäude bürgerte sich dieser Begriff auch für den neuen Verwaltungssitz ein, zumal der Begriff „Schwarzwaldklinik" in den Folgejahren durch eine erfolgreiche Fernsehsendung rund um ein vergleichbares Bauwerk an Popularität gewann.

## Quellen-Verzeichnis


| | | |
|---|---|---|
| Sbresny / Dröge / Beckedorf / Lockemann | 1984 | Jubiläumsschrift "75 Jahre Betriebswerk und Rangierbahnhof Seelze" |
| Kranz / Bundesbahndirektion Hannover | 1983 | Jubiläumsschrift "140 Jahre Eisenbahndirektion Hannover" |
| Eicke / Gera Nova Verlag | ca. 2000 | Sammelwerk "Deutsche Bahnbetriebswerke" - Bw Seelze |
| Div.; Verlag Eisenbahn-Kurier | > 1985 | Baureihenbücher der Baureihen 44, 50, 54, 55, 57, 93 und 94 sowie Stationierungsverzeichnisse |
| N.Saul / Museumsverein Stadt Seelze | 2007 | Woher wir kommen - Seelzer Lebensgeschichten |
| Weigelt / Langner; Hestra-Verlag | 1989 | 40 Jahre Deutsche Bundesbahn |
| Rossberg / Verlag Eisenbahn-Kurier | 1980 | Grenze über deutschen Schienen |
| Körner/Rogl - Verein Seelzer Verkehrsfreunde | 1981 | Die Eisenbahn in Seelze |
| Zwernemann / Slg. Beckedorf | 1945 | Die Leistungen der RBD Hannover im Kriege 1939 - 1945 |
| Hanomag | 1922 | Die Lokomotive in Kunst, Witz und Karikatur |
| DB Museum Nürnberg | > 1948 | Sammlung der Güterkursbücher |



**Bildautoren bzw. Bildquellen:** H.Beckedorf, W. Nimtz, G. Miska, A.Schulze, H.H.Zöllner (+)
E.Maxa, G.Jakobs, A.Pehl, W.Rogl, N.Saul, D.Kaarz
E.Brummundt, A.Lissel, P.Große, W.Struß
Stadtarchiv Seelze; Leine-Zeitung
Sammlung des CZ Hannover

**An den Texten haben mitgewirkt:** V.Arnold, I.Baranowski, H.Beckedorf, U.Bolk, M.Brockmann, E.Franz, M.Golembiewski, W.Häger, H.Henze, D.Kaarz, P.Köhler, M.Korpilla, H.May, G.Miska, A.Pehl, W.Rogl, N.Saul, A.Schulze, F.Steinberg, D.Steinwedel, H.J. Stegmann, K.Strehlow, E.Turek

**Layout:** J. Werner

AWO Wohnen & Pflegen gGmbH

# Leben im Herzen von Seelze

## Zuhause im

**Seniorenzentrum Alter Krug**
Hannoversche Straße 13
30926 Seelze
Telefon (0 51 37) 826 600
Telefax (0 51 37) 826 601

Im Seniorenzentrum bieten wir rund um die Uhr Pflege und Betreuung auf Dauer oder auch für kurze Zeit für Menschen, die nicht mehr in ihrer eigenen Wohnung leben können.

## Zuhause im

**Betreuten Wohnen**
Hannoversche Straße 13
30926 Seelze
Telefon (0 51 37) 93 86 44
Telefax (0 51 37) 93 86 45

in Kooperation mit
SEMMELHAACK

Damit Menschen auch im Alter ein selbstbestimmtes und sicheres Leben führen können, verbinden wir im Betreuten Wohnen möglichst hohe Selbständigkeit mit notwendigen Betreuungs- und gewünschten Hilfeleistungen.

Weitere Informationen erhalten Sie im Internet unter: www.awo-wup.de oder unter unserer Senioren-Info-Hotline: (01 80) 500 52 53 14 Cent/Min.

# 100 Jahre Rangierbahnhof Seelze