



Februar 1997 Nr. 56 Mitteilungsblatt des Heimatvereins Wunstorf e. V.
Berichte / Geschichtsbilder / Dokumente und aktuelle Informationen

Einhundert Jahre Heimatverein?

Am 14. 12. 1896 wurde der „Verschönerungsverein für die Stadt Wunstorf“ gegründet. Man wählte den Senator und Apotheker du Menil zum Vorsitzenden. Die Liste der Gründungsmitglieder liest sich wie das „Who is who“ der damaligen Wunstorfer Gesellschaft. Sie waren alle dabei, mit dem Herzen oder auch nicht. Es war zu jener Zeit opportun, etwas für das Image der Stadt zu tun. Sie hatte endlich ihren Eisenbahnknotenpunkt, es war eine Kleinbahnlinie nach Steinhude oder weiter im Gespräch; man mußte an dem nicht besonders anziehenden Gesicht der Stadt arbeiten.

Sie handelten sehr tatkräftig. Schon nach zehn Jahren konnte der Verein auf erhebliche Erfolge zurückblicken, die eine Verbesserung der Lebensqualität darstellten. Baumpflanzungen und Ruhebänke, gärtnerische Arbeiten im Bürgerpark und die Umpflegung der Germania vor der Stadtkirche gehörten u. a. zu den selbstgestellten Aufgaben.

Im Jahr 1903 benannte sich der Verein in „Verschönerungs- und Verkehrsverein für die Stadt Wunstorf“ um. Das war eine deutliche Verbeugung vor dem erheblich zugenommenen Fremdenverkehr nach der Eröffnung der Steinhuder Meer-Bahn. Der Bahnhof Wunstorf sollte ja nicht nur Umsteigeplatz sein, man wollte möglichst viele Wanderer in die Stadt ziehen.

Warum wählte man damals diesen umständlichen Vereinsnamen, warum nicht kurz und bündig „Heimatverein“? Der Begriff Heimat hatte bis weit in unser Jahrhundert hinein eine völlig andere Bedeutung als heute. „Heimat“ war ausschließlich ein juristischer Begriff. Heimat war einmal nur die Umschreibung des Geburtsortes oder des Platzes, an dem ein deutscher Staatsangehöriger seine Wohnung genommen hatte. Der Titel „Heimatrecht“ nahm in den Großlexika vor hundert Jahren eine ganze Seite ein. Von der gefühlsmäßigen Heimatbindung war damals absolut keine Rede.

Der weitgefächert emotionale Heimatbegriff entwickelte sich erst langsam mit der Jugend- und Wandervogelbewegung, er wurde im Dritten Reich pervertiert und

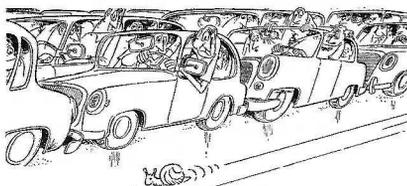
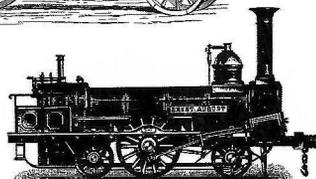
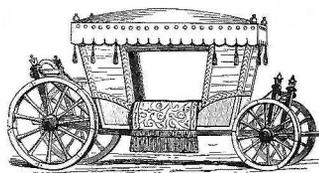
bekam nach dem Verlust der Ostgebiete sogar eine politische Nebenbedeutung. Heute sehen wir dieses Wort wieder etwas nüchterner und mehr sachbezogen. Das betrachtet jeder Mensch ohnehin mit seinen eigenen Augen.

Von 1901 bis 1921 war Bürgermeister Dr. Oelker Vorsitzender. Wenn die Vereinstätigkeit auch während des 1. Weltkrieges weitgehend geruht haben soll, so wuchs der Verein doch unter der allgemein als segensreich empfundenen Tätigkeit Oelkers zu einer recht ansehnlichen Gemeinschaft heran.

Offenbar gab es danach während der Zeit der Weimarer Republik Spaltungsbestrebungen, dem letztlich der auf Verschönerung gerichtete Zweig weitgehend zum Opfer fiel. Der verkehrsbetonte Teil wandte sich mehr und mehr der Förderung des Geschäftslebens zu und drehte den Namen ganz einfach um in „Verkehrs- und Verschönerungsverein“. Der löste sich nach Etablierung des Dritten Reiches im August 1933 mangels Interesse selbst auf. Dem übergeordneten Verband in Hannover, der bereits auf Linientreue eingeschworen war, gefiel das garnicht, und die Wunstorfer Gruppe mußte weitergeführt werden, allerdings unter strengen Auflagen hinsichtlich Treue gegenüber der neuen Obrigkeit.

Möglicherweise wurde damals bereits die Bezeichnung „Heimatverein“ kreiert, um damit die Arbeit so gut es ging den NS-Machtansprüchen zu entziehen. Im Jahr 1937 hatte Freiherr von Wangenheim den Vorsitz. Er rief damals zur Gründung eines Heimatmuseums auf und forderte alle Einwohner dazu auf, dafür Exponate zu spenden oder auszuleihen. Das Museum entstand im Pfarrwitwenhaus; es wurde nach dem Einmarsch der Alliierten ziemlich gründlich ausgeplündert.

Vor 50 Jahren, am 28. 1. 1947, gründeten etliche Bürger den Heimatverein neu. Der damalige Stadtdirektor Tegtmeyer übernahm den Vorsitz, den er bis etwa 1950 innehatte. Tegtmeyer wurde seinerzeit nach erheblichen Meinungsverschiedenheiten mit dem Rat der Stadt abgewählt, und er verließ Wunstorf. Zum neuen Vor-



Diese Ausgabe des Stadtspiegels wird sich vorrangig mit verschiedenen Aspekten des Verkehrs beschäftigen. Wenn dabei Betrachtungsweisen des 18., des 19., des ausgehenden 20. und des vor uns liegenden 21. Jahrhunderts aus den nun mal gegebenen unterschiedlichen Perspektiven behandelt werden, so mag das dazu beitragen, die historische Entwicklung zu erhellen. Mobilität war vor 300 Jahren ein elitäres Recht, denen vorbehalten, die es sich leisten konnten. Vor 150 Jahren begann sich die Mobilität zu demokratisieren, dank der Eisenbahn und dem sich schnell ausbreitenden Streckennetz. Heute bestimmt unser aller liebstes Kind, das Auto, die Kriterien der Mobilität, und die sind nicht immer so griffig, wie sie sich der Autofahrer wünscht.

sitzenden wählte der Verein den Stadtschulrektor Haake, von dem Armin Mandel 1956 für die nächsten 40 Jahre dieses Amt übernahm.

Man kann also mit Fug und Recht von einer hundertjährigen Vereinsgeschichte sprechen. „Verschönerung“ und „Heimat“ – das sind zwei Postulate, die sich doch prächtig gegenseitig ergänzen. kae

● Neues Buch zur ● Geschichte Wunstorfs

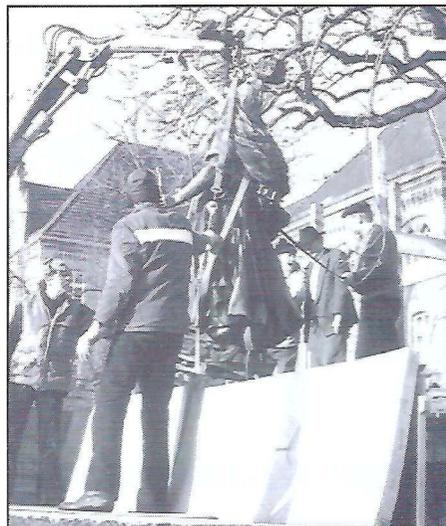
In nahezu 40 Jahren hat Werner Keamling dokumentarisches Material über die Geschichte unserer Stadt gesammelt. Seit mehr als einem Jahr ist er damit beschäftigt, diese Arbeit in einem grundlegenden Werk zusammenzufassen. Noch vor Jahresmitte wird der „Atlas zur Geschichte der Stadt Wunstorf“ fertiggestellt sein. Es handelt sich hierbei um einen Atlas im weitesten Sinne des Wortes, selbstverständlich mit vielen Karten, aber auch mit zahlreichen anderen Abbildungen, die Wunstorf im Wandel der Jahrhunderte zeigen und zahlreiche Aspekte der Geschichte – von der Erdgeschichte bis heute – verdeutlichen. Wo immer nötig und sinnvoll sind erklärende Texte eingefügt. Der Atlas wird mehr als 80 Seiten umfassen und voraussichtlich um 40 DM kosten. Nach Fertigstellung wird ein Exemplar im Wunstorf-Info zur Prüfung und Subskription ausliegen.

Germania im Winterquartier

Mitte November 1996 wurde die Germania von ihrem Sockel vor dem Hölty-Gymnasium geholt und bei der Firma Sensch, Hagenburger Straße, zur gründlichen Überprüfung eingelagert. Die genaue Feststellung der Schäden und der Verschmutzung ist inzwischen durch den Architekten und Beiratsmitglied Gerhard Tietz in akribischer Weise vorgenommen worden. Der absolut neuralgische Bereich der Figur ist die Basis mit der unteren Übergangsplatte zur Befestigung auf dem Steinsockel. Hier müssen einige Montage-teile durch Edlestahlelemente ersetzt werden.

Der unmittelbar darüber befindliche untere Teil der Figur weist durch das Eigengewicht hervorgerufene Senkungserscheinungen auf, die jedoch nach Aussage von Paul Sensch sen. relativ einfach zu richten sind. Der übrige Korpus hat kleinere Schäden, die sich aber als geringfügiger herausgestellt haben, als man zunächst angenommen hatte. Sehr desolat ist das Schwert. Gerhard Tietz erprobt z.Z. noch ein Verfahren, wie man diese Schadstellen nachhaltig reparieren kann.

Eines ist jedoch bereits klar geworden: Die Hohlgalvano-Figur läßt sich weder schweißen noch löten. Dafür ist das Material wohl wegen der komplizierten Molekularstruktur nicht geeignet. Sofern das noch nicht abschließend untersuchte Innenleben der Figur keine besonderen



Überraschungen birgt, sieht Paul Sensch den Ablauf der Restaurierung als gesichert an. Nach wie vor meint er optimistisch, daß die Germania wohl schon Ende April wieder aufgestellt werden kann.

Die Spendenfreudigkeit hat in den Wochen um den Jahreswechsel leider einen deutlichen Knick bekommen. Zwar sind – Dank den Spendern – bis jetzt etwa 13 000 DM eingegangen, doch das ist, wollen wir den öffentlichen Topf, also unser Steueraufkommen, nicht allzusehr belasten, noch nicht genug. Es sei nochmals an das Spendenkonto erinnert: Stadtparkasse 110 007. kae

Geburtstagsgeschenk für „Germania“

Adolf Schwarte, Ratsherr und engagiertes Mitglied im Heimatverein Wunstorf, beging kürzlich in alter Frische seinen 70. Geburtstag. Ihm war klar, daß sich zu diesem runden Lebensjubiläum eine ganze Menge Gratulanten einfinden würden. Schon frühzeitig ließ er durchsickern, wie man ihm aus diesem Anlaß eine echte Freude bereiten könne; mit einer Spende für die „Germania“-Restaurierung. Die Resonanz war hervorragend, nahezu 1700 DM kamen zusammen. Zur Nachahmung wärmstens empfohlen.

Förderverein Oststadt-Schule

Dieser im Mai 1996 gegründete Verein kann inzwischen eine durchaus positive Entwicklung verzeichnen. Die Gemeinnützigkeit wurde vor kurzem anerkannt. Der 1. Vorsitzende Dieter Brüning: „Unser Verein will an dem Punkt weitermachen, wo die gesetzliche Pflicht des Schulträgers endet.“ Es wäre sicher sehr hilfreich, wenn die vereinigten Förderer schon bald Sponsoren für die überfällige Sanierung des Lehrschwimmbekens finden würden. Die Stadt hatte ja bereits abgewinkt, als sie offensichtlich noch sehr viel Geld für unsinnige „Verkehrsberuhigungs“-Maßnahmen hatte.

Unternehmen der  Finanzgruppe



● Der „Wir sind für Sie da“-Service

In unseren 8 Geschäftsstellen in den Orts- bzw. Stadtteilen und der Hauptstelle im Herzen der Wunstorfer Fußgängerzone stehen wir Ihnen in allen Geldangelegenheiten, Bausparen bei der Landesbausparkasse (LBS) oder Versicherungen bei der Versicherungsgruppe Hannover (VGH) gern zur Verfügung.

Nähe ist bei uns kein Zufall
sondern Absicht!

Stadtparkasse Wunstorf 

Friedrich der Große reist durch Kurhannover

Die Begleitumstände bei Reisen von gekrönten Häuptionen oder Staatsmännern veranlassen auch uns noch häufig zu einem Kopfschütteln oder zu sarkastischen Bemerkungen. Es ist durchweg der „alte Zopf“, das Protokollarische an diesen Voyagen, und natürlich sind es auch die beachtlichen Kosten, die uns den stillen Wunsch eingeben, man möge sich doch etwas zeitgemäßer verhalten – bei aller Wertschätzung für Fürsten und Minister befreundeter Nationen.

Wenn man aus alten Aufzeichnungen einmal die Durchreise eines fremden Potentaten durchs Hannoversche rekonstruiert, gewahrt man – abgesehen von den verkehrstechnischen Möglichkeiten der Vergangenheit – mancherlei Parallelen zur Gegenwart.

In den Jahren 1783 und 1788 widerfuhr dem Kurfürstentum Hannover die Auszeichnung einer Durchreise des Preußenkönigs Friedrich II. Der Alte Fritz hatte die Absicht, seine westfälischen Besitzungen Minden und Ravensberg zu besuchen. Das setzte die Überquerung von etlichen Staatsgrenzen voraus, denn auf der von den preußischen Herrschern bis ins 19. Jahrhundert bevorzugten Route waren das Herzogtum Braunschweig, das Stift Hildesheim, das Kurfürstentum Hannover, die Grafschaft Schaumburg-Lippe und nochmals ein Zipfel Hannovers zu durchreisen.

Die „Churfürstlich Hannoversche Wegebau-Intendence“ wurde angewiesen, sofort sämtliche Straßen, über die der hochfürstliche Passagier zu fahren gedachte, sorgfältig zu überprüfen. Die einzelnen Ämter erhielten den Auftrag, alle Unzulänglichkeiten mit den damals üblichen Baumaterialien zu beseitigen, Brücken und Gräben in Ordnung zu setzen, Bäume und Sträucher zu stützen und gegebenenfalls zu beseitigen.

Die Amtsvögte waren für die sachgemäße Erledigung dieser Aufgaben wie auch für die reibungslose Durchreise durch ihren Amtsbereich verantwortlich.

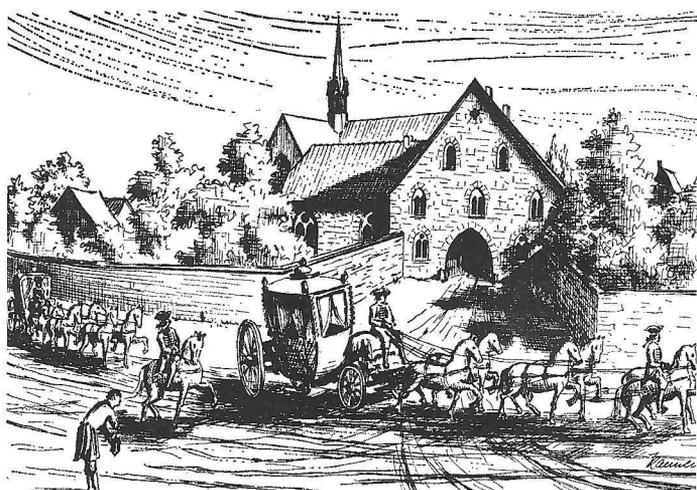
Es versteht sich, daß der König von Preußen die Route bis nach Minden nicht im derzeit üblichen Postkutschentempo zurücklegen wollte. Er wünschte Höchstgeschwindigkeit, und das erforderte einen häufigen Wechsel der Pferde und des Personals. Beides wurde zum überwiegenden Teil vom jeweiligen Landesfürsten gestellt.

Schon im 17. Jahrhundert waren die welfischen Herzogtümer im Zuge der verkehrstechnischen Erschließung mit einem Netz sogenannter Relaisstationen überzogen worden. Das waren durchweg Dörfer oder in Einzelfällen auch Straßen-Wirtshäuser an den wichtigsten für den Fernverkehr eingerichteten Wegen. Diese Stationen hatten sich auf den Wechsel der Pferde und des Personals einzustellen. Sie lagen, sternförmig von den größeren Städten ausgehend, rund anderthalb Meilen oder elf bis zwölf Kilometer voneinander entfernt. Das also ist die Distanz, die man dem Sechser- oder Achtergespann vor einer meist sehr schweren Kutsche bei durchweg katastrophalen Wegeverhältnissen zumutete. Zumindest erscheint es für den Zustand der Straßen charakteristisch, daß man den Pferdewechsel alle anderthalb Meilen offenbar als weniger zeitraubend empfand als eine Fortsetzung der Reise mit ausgepumptem Gespann.

Für die Reiseroute des großen Friedrich von Berlin über Magdeburg, Braunschweig, Hannover nach Minden bildeten unter anderem die Orte Peine (noch Stift Hildesheim), Arpke, Burgdorf, Altwarmbüchen, Lüne, Seelze, Hagenburg, Luccum, Hameln, Hildesheim, HZM. Braunschweig, Reichst. Goslar, BRSCHW., Lippe, KGR. Preussen, Hess., Preuss., Minde, Sch-Lippe, Hildesheim, HZM. Braunschweig, Reichst. Goslar, BRSCHW., Lippe, KGR. Preussen.



Der Reiseweg Friedrich II. durch Kurhannover mit den Relaisstationen



Die königliche Wagenkolonne bei der Ankunft in Loccum.

lippisch) und Loccum kurz vor der Mindener Grenze die Relaisstationen. Auf jeder einzelnen Etappe waren 64 Zug- und Reitpferde zu stellen, davon allein 40 für die fünf Reisewagen, die im ersten den König, im zweiten einen Prinzen von Preußen, im dritten und vierten das Ehrengelicht durch je einen hannoverschen Prinzen und im fünften schließlich einige preußische Minister beförderte.

Die restlichen 24 Pferde waren für die Dragonereskorte – einen Offizier, einen Unteroffizier und zwölf leichte Dragoner –, für zwei als „Vorhut“ reitende Feldjäger, für zwei Pagen, den Koch und den Kaffeekoch bestimmt. Vier Pferde trabten als Reserve ledig mit.

Alle diese Pferde kamen natürlich von den Bauernhöfen des jeweiligen Amtes. Mindestens zwölf Stunden vor der mutmaßlichen Ankunft der Reisegesellschaft mußten sie auf einem bestimmten Platz der Relaisstation angekommen sein. Sie wurden vorher von den Amtsvögten auf ihre geforderten Eigenschaften gemustert und hatten auch am Relaisort noch eine zweite Prüfung, vor allem hinsichtlich des Geschirrs, durchzustehen.

Doch mit den Spanndiensten allein war es noch nicht genug. Für jeden der fünf Wagen waren ein Kutscher und zwei Reiter zu stellen, die dann auch für die Rückführung der Pferde von der nächsten Station zu sorgen hatten. Darüber hinaus bekamen die größten Höfe in der Nacht vor dem Pferdewechsel Einquartierung, denn die ebenfalls von Station zu Station wechselnde Dragonereskorte und die zahlreichen technischen Helfer für den bevorstehenden großen Augenblick mußten irgendwie untergebracht werden.

Traf die Wagenkolonne endlich ein, so standen die Helfer sprungbereit da. Beim Lesen der darüber berichtenden Aktenstücke fühlt man sich lebhaft an den nach Sekunden zu bemessenden Reifenwechsel bei Autorennen erinnert. Ungefähr so stürzte man sich also auf die Gefährte. Die Pferde wurden aus- und wieder angeschirrt, heißgelaufene Achsnaben wurden gekühlt, Achsen geschmiert, möglicherweise sogar dem Zusammenbruch nahe Räder unter Einsatz von Hebebäumen und viel Schweiß ausgewechselt.

Die zahlreichen Zuschauer, die selbstverständlich schon lange vor Ankunft des Königs auf das große Schauspiel gewartet hatten, wurden mühsam von eigens dazu bestimmten „Achtspersonen“ in achtbarer Entfernung gehalten. Für die Spann- und Überholungsarbeiten brauchte man sowieso sehr viel Raum, und vom König war bekannt, daß er die enge Berührung mit dem Volk nicht sehr schätzte. Allein der Vogt durfte seinen gnädig entgegengenommenen Kotau machen.

Ungeduldig wartete man die zwanzig Minuten, bis der Relaisleiter die Bereitschaft zur Weiterfahrt melden konnte. Unverzüglich ging dann die Reise weiter auf die anderthalb Meilen bis zum nächsten Relais.

Nach Rückkehr der Pferde, Reiter und Kutscher durften sich die beteiligten Bauern vom Amt den kargen Lohn für ihre Dienste abholen. Für ein Reitpferd gab es zwölf Gute Groschen, für ein Zugpferd 10 1/2; die Helfer bekamen je sechs ggr. und der Vogt erhielt für Organisation und Verbeugung einen Taler.

Zur Geschichte der Grafensteine in der Stiftskirche

Im Jahr 1895 schreibt August Freudenthal in seinem Buch „Aus dem Calenberger Lande“ über die Sehenswürdigkeiten in der Stiftskirche: „Unter den Grabsteinen sind diejenigen der Grafen Johann von Wunstorf, Vater und Sohn, beide 1334 gestorben...“. Diese Aussage ist nicht so richtig. Denn die beiden im nördlichen Querschiff stehenden Epitaphe beziehen sich nur auf einen der vier in unmittelbarer Generationsfolge erscheinenden Grafen namens Johann. Dieser Umstand hat in der Vergangenheit in zahlreichen Schriften zur Genealogie der Grafen von Roden und Wunstorf zu erheblichen Fehlinterpretationen geführt.

Wer war der dort dargestellte Graf denn nun wirklich? Um es gleich vorweg zu sagen, es handelt es sich um den Grafen Johann II. von Roden und Wunstorf und nicht, wie Freudenthal meint, um diesen und dessen Vater Johann I. Die Verwirrung um die Zuordnung der zwei Epitaphe wird besonders deutlich, wenn man die Aussagen namhafter Historiker zum Todesjahr des Vaters unseres hier besprochenen Grafen gegenüberstellt. Danach verstarb Johann I. bei

Leysler	1318	Schübler	1334
Hopf	1309	Ohlendorf	1334
Reiche	1309	Meier	1334
Loringhoven	1319	Dobbertin	1334
Berg (1334)	1319	Plath	1334

Die Schlüsselfrage, ob das Sterbejahr 1334 dem Grafen Johann oder dessen Sohn Johann II. zuzuschreiben ist, blieb in der Vergangenheit stets umstritten. Sicher ist, wie es auch die Inschrift aussagt, daß ein Graf Johann am Tag des hl. Ambrosius, dem 4. April 1334 verstarb. Da nun Graf Johann I. urkundlich letztmalig im Jahr 1319 erwähnt wird, kann es sich bei beiden Epitaphen nur um seinen Sohn handeln.

In seiner Dissertation „Studium zur Geschichte der Grafen von Gützkow“ geht Johann Hoffmann auf einen bemerkenswerten Umstand ein. Danach kamen am



14. August oder am 7. September 1319 im Kampf gegen die Dithmarscher an der Seite des Grafen von Holstein-Rendsburg die Grafen von Gützkow und von Wunstorf ums Leben. In der Detmarchronik wird das Ereignis so beschrieben: „Dar na (in deme jare Christi 1319) vor unser vrowen avende der lateren (7. September) do thogen greve Ghert und greve Johan mit der macht eres landes... dar wurden slagen de greve van Wunstorpe unde de greve van Gutzekowe unde ute den Sassen, Westfalen, Holsten, Wenden unde ut anderen landen durer riddere unde knechte ser vele“.

Dieses Ereignis wird auch erwähnt in den Presp. Brem., Kapitel 18, Quellensammlung I, S. 51 bzw. MG.SS.XXI, S. 269 f. Aber keine der Quellen liefert uns die Namen der oder des Wunstorfer Grafen. Ungeklärt

bleibt auch, ob die Überlieferung den Grafen Johann I. und dessen Sohn Ludolf II. gemeinsam betrifft. Denn es ist doch auffällig, daß beide, wie schon erwähnt, letztmalig im Jahr 1319 erwähnt werden. Da Graf Johann I. mit der Gräfin Mechthild von Holstein vermählt war und damit den Grafen Gerhard von Holstein zum Schwiegervater hatte, ist eine Unterstützung der Holsteiner durch die Wunstorfer Grafen durchaus denkbar.

Wie läßt sich nun die Annahme, daß es Johann II. war, der auf den Epitaphen dargestellt ist, beweisen? Das ist nur möglich, indem die zahlreichen Urkunden, welche in den fraglichen Zeiträumen einen Johann betreffen, auf Hinweise untersucht werden, die über Querverbindungen im Text die genealogischen Zusammenhänge sichtbar machen.

Graf Johann I. wird erstmalig in einer Urkunde von Lammspringe aus dem Jahr 1274 erwähnt und erscheint letztmalig in einem Dokument mit seinen Söhnen Ludolf II. und Johann II. am 6. August 1319. Der Letztgenannte begegnet uns zunächst in einer Urkunde seines Vaters aus dem Jahr 1314. Seine Gemahlin war Walburg, Tochter des Grafen von Rosdorf.

Der größere der beiden Epitaphe, die jeweils den Grafen Johann II. zeigen, stellt unter gotischen Baldachinen zwei Figuren dar, deren männliche ein Schwert sowie ein mit dem gräflichen Wappen geschmückten Schild trägt. Das einzige Wappen übrigens, das uns von den Grafen überliefert ist, wenn man von den Siegeln einmal absieht. Die weibliche Gestalt erhebt die Hände zum Gebet gefaltet. Die Gewänder mit dem ausgeprägten Faltenwurf deuten auf einen edlen Besatz hin. Aus der in gotischen Majuskeln gesetzten Umschrift geht hervor, daß Graf Johann (II.) am 4. April 1334, seine Ehefrau Walburgis am 7. August 1358 verstorben sind.

WEGENER'S HOF



**Kartoffeln,
Gemüse und
Hausschlachtewurst
direkt vom Erzeuger**

**Werner u. Gerda Wegener
Leinechaussee 44
Wunstorf-Liethe
05031 - 72315**

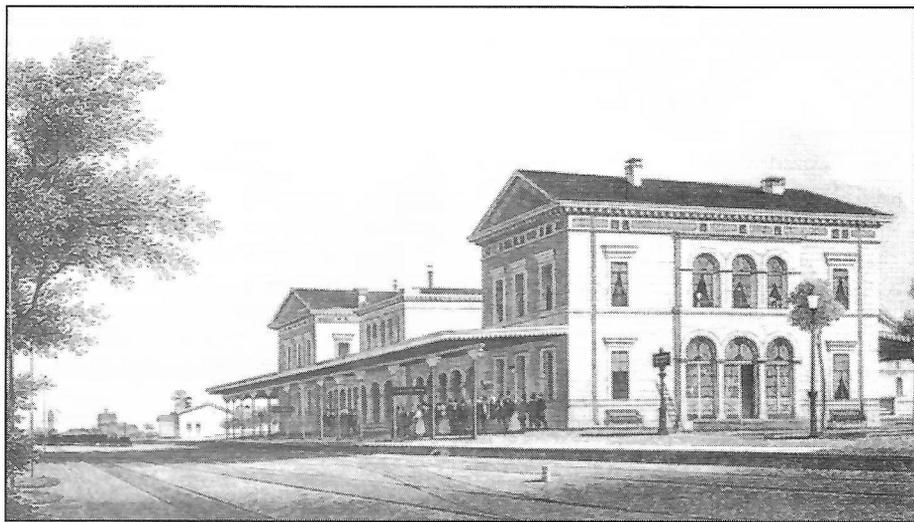
**Farben Tapeten
Teppichböden**
Wunstorf - Speckenstraße 9
Lehrke

Möbel-Kruse
... viel größer als von
Vorn zu sehen !!! ...
Lange Straße 50-52
31515 Wunstorf
Ständig Angebote !!

Das Jahr 1997 ist für Wunstorf ein ganz besonderes Jubiläumsjahr, war es doch den Stadtvätern vor 150 Jahren gelungen, ihre Stadt in hervorragendem Maße an das neue Eisenbahnnetz anzuschließen. Dieses Ereignis hat Wunstorf nicht gerade sofort aber doch nachhaltig aus einer jahrhundertelangen Stagnation befreit.

Armin Mandel hat vor knapp zehn Jahren einen sehr gründlich recherchierten Beitrag über die Vorgeschichte und die Entwicklung bis (nahezu) heute erarbeitet. Er wird nachfolgend ungekürzt wiedergegeben.

Die nebenstehende Abbildung zeigt den Wunstorfer Bahnhof kurz nach seiner Fertigstellung im Jahr 1847.



„Wenige Gegenstände mag es geben, über welche in neuerer Zeit so viel gesprochen und geschrieben ist, als die Eisenbahnen; wenige Eisenbahnen, über welche mehr gesprochen und geschrieben ist, als die im Königreiche Hannover projektierten!“ hieß es 1839 in einem Buch zum Thema Verkehrsverhältnisse. 1834 schon hatte sich ein „*Hannoversches Eisenbahnkomitee*“ gebildet. Man erwarte eine „*Erweiterung der Erwerbsquellen und des Nationalwohlstandes*“.

Friedrich List hatte in seinem Buch „über ein sächsisches Eisenbahnsystem als Grundlage eines allgemeinen deutschen Eisenbahnsystems“ eine Karte veröffentlicht, die auch Bahnlinien von Hannover nach Bremen und in Richtung Minden vorsah.

In Wunstorf kam am 13. Oktober 1837 folgender Brief an:

„Unter den verschiedentlichen Eisenbahnprojekten, welche neuerlich in Anregung gekommen sind, ist im Königreiche Preußen insbesondere eine Eisenbahnverbindung zwischen den östlichen und westlichen Provinzen desselben in mehrfacher Hinsicht beachtenswert gefunden.“

Vor einiger Zeit ist Preußischerseits die Anfrage an das Königliche Cabinetministerium ergangen, ob man diesseits geneigt sein würde, eine Eisenbahnanlage in der Richtung von Magdeburg über Braunschweig und Hannover nach Minden zu befördern, und wenn dieselbe zur Ausführung gekommen, eine Befreiung von Durchgangsabgaben und überhaupt Erleichterung des Transits auf der Eisenbahn eintreten zu lassen?“

„Für den Fall, daß die Bahn angelegt wird, ist es wahrscheinlich, daß sie von Hannover auf Hainholz, bei Letter über die Leine und dann über Luthe und Wunstorf in das Hessen-Schaumburgische geleitet wird.“

„Wir wünschen, daß der Magistrat diesen Gegenstand sorgfältig prüfe und Uns seine gutachtliche Ansicht baldthunlichst vorlege.“

Königlich Hannoversche Landdrostei.“

Der Magistrat berichtete am 6. November 1837:

„Bei der Beratung über den Gegenstand haben wir wegen seiner Wichtigkeit und besonders wegen seines großen Einflusses auf die hiesige Stadt und das Interesse derer Einwohner auch die Bürger-Vorsteher hinzugezogen.“

Die einstimmige Ansicht geht dahin, daß man von Seiten der hiesigen Stadt die Anlage einer Eisenbahn in der Richtung von Magdeburg über Braunschweig und Hannover nach Minden nur auf das Allerdringendste empfehlen kann, besonders wenn der eventuelle Plan, die Bahn über Wunstorf, Hagenburg, Rehburg und Wiedensahl nach Minden zu führen, in Ausführung kommt, oder wenn die Bahn wenigstens so nahe als irgend möglich bei der Stadt Wunstorf vorbei ginge und hier ein Aus- und Einlade- oder ein Anhaltungspunkt angelegt würde.“

... und wir sind der Meinung, daß, wenn der inländische Handel und Verkehr dadurch gehoben werden soll, auf in der Nähe liegende Städte von der Größe Wunstorfs eine ganz besondere Rücksicht genommen werden muß; Peine und Burgdorf, welche wahrscheinlich berührt werden, sind aber z. B, nicht größer, letztere Stadt vielmehr noch kleiner und auch beide gewiß nicht wichtiger für den inländischen Handel und Verkehr als Wunstorf.“

Dazu kommt noch der hier gewiß sehr beachtenswerte Umstand, daß es an einer Chaussee von Hannover über Wunstorf nach Rehburg, Stolzenau und Osnabrück ganz fehlt, und daß zu der Anlage einer solchen wohl vorerst keine Hoffnung vorhanden ist, seitdem vor einer Reihe von Jahren die Chaussee von Hannover nach Minden nicht wie dies anfangs, und zwar aus triftigen Gründen beabsichtigt wurde, über Wunstorf usw., sondern über Nennendorf geführt ist.“

„Den Einfluß, welchen die Ausführung des Projektes auf den inländischen Handel und Verkehr im Allgemeinen haben würde, können wir von unserem Stand-

punkt aus freilich nicht übersehen, auch wird eine Äußerung darüber wohl von uns nicht erwartet, da aber die Erfahrung aller Zeiten ergeben hat, daß jede vermehrte Leichtigkeit und Beschleunigung der Beförderung von Personen und Correspondenzen und Transportieren von Sachen den Handel und Verkehr notwendig hebt, so kann man auch wohl mit Gewißheit annehmen, daß diese Wirkung auch bei der projektierten Eisenbahn sowohl für unser Land im Allgemeinen als auch besonders bei der Stadt Wunstorf über den von der Bahn sonst berührten Orten eintreten und die obige Erfahrung sich dadurch bewähren würde. Auch würde die Anlage und Erhaltung der Eisenbahn den Besitzern des Grund und Bodens durch Verkauf des Terrains Vortheil und den dazu verwendenden Handwerkern und Tagelöhnern vielen und dauernden Verdienst verschaffen, was gleichfalls besondere Bedeutung verdient.“

...„aber allerdings ist zu besorgen, daß die Ablehnung derselben den nicht zu übersehenden und nie wieder zu reparierenden Nachtheil herbeiführen würde, daß sich der Handel und Verkehr dann nach einer anderen Seite hinzöge.“

Am 18. April 1838 teilte die Landdrostei mit:

„Das Königliche Ministerium des Innern hat dem Obersten Prott hieselbst den Auftrag ertheilt, verschiedene Eisenbahnzüge in der Richtung hier nach Preußisch Minden vermessen und nivellieren zu lassen und dürfte dabei auch der dortige Stadtbezirk berührt werden.“

Am 12. Februar 1840 hieß es:

„Seine Majestät der König haben im Allgemeinen und unter gewissen Voraussetzungen zu genehmigen geruht, daß eine Eisenbahn von Minden über Hannover nach Braunschweig geführt werde.“

Die Ertragsfähigkeit wird durch Fragen geprüft.“

In Wunstorf waren die Einwohner froh. Am 12. März 1840 wurde geschrieben:

„Die Nachricht von der Wiederaufnahme des Projektes einer Eisenbahn-Anlage von Minden über Hannover nach Braunschweig hat hier und in der Umgegend all-gemeinste Freude verbreitet, besonders aber der Umstand, daß unter den ver-schiedenen in Vorschlag gekommenen Straßenzügen der unter 1 bezeichnete über Wunstorf ohne Zweifel auch kürzeste, ebenste und deshalb billigste ist . . .

Jedenfalls überlassen wir uns der begrün-deten Hoffnung, daß das in Frage kom-mende Wohl der zur Zeit noch ohne alle genügende Communicationsmittel daliegenden Stadt Wunstorf und aller ihrer Einwohner vollkommen gewürdigt werde und bei der Auswahl des Straßenzuges den Ausschlag geben wird.

. . . die sorgfältigsten Erkundigungen glaubhafter Männer einzuziehen:

1. Der jetzige Personenverkehr auf der Straße von Braunschweig über Hannover nach Minden, mit Ausschluß desjenigen Personenverkehrs, welcher mittels der Posten und Extra-Posten stattfindet, geht zwar nicht über Wunstorf, sondern auf der Chaussee über Nenndorf und Bücke-burg. So viel wir dagegen haben in Erfahrung bringen können, soll ein solcher Perso-nen-Verkehr nach und von Wunstorf an Reisenden zu Wagen und Pferde im Allgemeinen jährlich etwa 40 bis 50.000 Personen umfassen, welche mit nicht be-trächtlichen Ausnahmen wegen des Ver-kehrs nach anderen Seiten, entweder die ganze Strecke von Hannover bis Osnabrück, mit unter auch Braunschweig, theils geringeren Theil derselben bereisen, so daß also jedenfalls eine recht große An-zahl davon die Linie von Hannover auf Bremen benutzt.

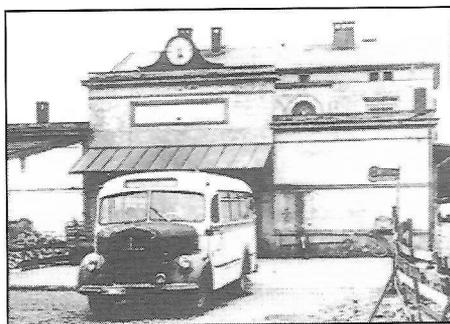
. . . Es kann wohl keinen Zweifel finden, daß sich wegen der Schnelligkeit und Billigkeit der Überkunft der jetzige Personenver-kehr, soweit er von der Stadt Wunstorf und der Umgebung ausgeht, sich unglaublich erhöhen dürfte, indem nicht allein die schon bisher zu Wagen und Pferde Reisenden die Eisenbahn-Gelegenheit größtenteils ausschließlich benutzen, son-dern auch die bisherigen Fußgänger nur Einsparungen an Zeit und Geld darin finden werden, sich derselben zu bedie-nen, während gerade die entstehende Leichtigkeit mit unbeträchtlichen Kosten Geschäfte statt durch Dritte persönlich und mündlich besorgen oder auch ein Vergnügen genießen zu können, in steter Wechselwirkung die Veranlassung und Lust zum Reisen vermehrt, die Geschäfte fördert und wieder neu hervorruft und so den Gesamt-Verkehr der Menschen unter sich so wie den Umtausch von Natur- und landwirtschaftlichen Produkten und ihrer Gewerbeserzeugnisse recht eigentlich belebt.

Groß würde namentlich auch die Zahl der aus entfernteren Gegenden nach Nenn-dorf und Rehburg Reisenden sein, welche dort Heilung suchen, und besonders das letztgenannte vaterländische schöne Bad heben die Zahl der vorzugsweise aus

Hannover, Braunschweig und Minden dahin Eilenden, welche nur kurze Zeit der Zerstreung wegen daselbst verweilen wollen, sehr viel größere Anziehungskraft aber für die Umgebung würde natürlich gerade die Residenz-Stadt Hannover äußern.

Die hiesigen Fuhrpreise und der Tagelohn sind beide hoch und daher günstig für die Benutzung der Eisenbahn, ein Mietwagen für Personen nach Hannover ohne das Weggeld kostet täglich 2 Taler, 12 Gute-groschen und bei schlechten Wegen noch mehr. Der Tagelohn für einen Handarbei-ter ist gewöhnlich 9 Mgr. für einen Mann und 6 Mgr. für eine Frauensperson.

Für den Güterverkehr sind bedeutsam . . . die Steinkohlenbergwerke bei Rehburg und Barsinghausen, das Holz und die Borken aus den Ämtern Rehburg, Blu-menau usw., der Torf von dem Moore bei Wunstorf sowie den Mooren in den Ämtern Neustadt a. R. und Woelpe; die Ziegelsteine bei Wunstorf und Ahlem, die Steinbrüche bei Rehburg, Wunstorf und Barsinghausen, die Kieselsteine in der Umgebung von Wunstorf, die Mergel-Gruben bei Colenfeld, alle landwirtschaft-lichen Producte aus Korn, Kartoffeln, Flachs, besonders auch das vorzügliche Heu aus den Ämtern Blumenau und Neu-stadt, Linnen und Drell usw.“



Der desolante Bahnhof in der unmittlaren Nachkriegszeit 1948.

Als die Vorarbeiten nur langsam voran-kamen, meldete sich der Magistrat am 9. Januar 1843:

„Daneben dürfte es von der unverkenn-barsten Wichtigkeit sein, die Stadt Wun-storf, in welcher die Königliche reitende Artillerie caserniert ist, mit der Hauptstadt behuf friedlicher Verwendungen, z. B. bei großen Manöver-Paraden und militäri-schen Festlichkeiten sowie mit dem Aus-lande auf den Fall einer doch einmal mög-lichen plötzlichen Unterbrechung des Friedens durch das schnellste Commu-nications-Mittel, eine Eisenbahn, zu ver-binden.“

„Es wird uns auch vergönnt sein zu erwä-hnen, daß Wunstorf sich von keiner Stadt des Landes an Treue und Ergebenheit gegen seine Majestät, unseren aller-gnädigsten König Ernst August, an der unwandelbarsten Anhänglichkeit an unser angestammtes Königshaus sowie besonders auch an Seine Königliche Hoheit, unsern Allverehrten Kronprinzen, übertroffen wird.

Wir wagen es aber, Eure Excellenz hier-durch in Unterthänigkeit zu ersuchen, bei Bestimmung der Richtung der Eisenbahn von Hannover nach Minden die Richtung über Wunstorf gnädigst auszuwählen und zu verfügen geruhen, daß in möglichster Nähe dieser Stadt ein Anhaltepunkt, verbunden mit einem Aus- und Einlade-posten angelegt werden werde, welche Huld wir und alle Einwohner Wunstorfs stets mit dem innigsten Dankgefühl prei-sen und Eure Excellenz als den Gründer einer glücklichen Zukunft verehren würden.“

Am 19. Januar 1843 wurde Wunstorf mitgeteilt, man werde die Verhältnisse der beteiligten Ortschaften, mithin auch der Stadt Wunstorf, in nähere Erwägung neh-men. Im Juli 1843 muß dann eine Karte über die Eisenbahnlinienführung ange-kommen sein, denn das königliche Amt in Blumenau erbat sich diese Karte aus.

Jetzt kam es zu entscheidenden Verhand-lungen. Man erwartete von Wunstorf *Hilfe „durch tunlichste Beteiligung an den erfor-derlichen Anleihen ohne Anspruch auf Zinsgarantie durch unentgeltliche Ab-tretung des im Eigentum der Gemeinde befindlichen Grund und Bodens zu erleichtern.“*

Kurz vor Weihnachten 1844 kam folgen-der Beschluß zustande: „Wenn die Ver-waltung die Bahnhofslage so verschiebt, daß sie in die „lange Wanne“ zwischen dem „Mühlenweg“ von Blumenau nach Kolenfeld und die „Hohle Röhre“, auch „Luther Bierweg“ genannt, zu liegen kommt, und die Direktion so nah als möglich dem Südtor eine Anhaltestelle zum Ein- und Aussteigen mit einem ange-messenen, auch in der rauhen Jahreszeit billigen Anforderungen genügende War-telokale anlegt und die Passagiere für die Fahrt bis zum Bahnhof nicht mehr denn sonst von einer Station nach einer Anhal-testelle zu entrichten haben, so will die Stadt durch einen Zuschuß von 1.500 Taler zahlen.“

Drei Monate später wurde das Angebot auf 2.000 Taler erhöht. Die Verwaltung in Hannover nahm an, erklärte aber die Anlegung einer Haltestelle aus örtlichen Gründen für gänzlich ausgeschlossen. Nun endlich im Mai und Juni 1846 nach neun Jahren langem Hinschieben und Vorbereiten wurde der Bau in Angriff ge-nommen, nachdem im April die Über- und Unterführungen und sonstige Neben-anlagen in langen Verhandlungen mit den Anliegern festgelegt worden waren.

Aber noch einmal im August 1846 ver-suchten die Bürgervorsteher Ökonom Brandes, Jürgens, Franke und Kaufmann Brandes eine Näherlegung des Bahnhofs zu erreichen. In einer Eingabe an das Ministerium führten sie aus, namhafte Techniker hätten die Möglichkeit einer Verlegung zugegeben. Sie selbst hätten direkt oder indirekt Mitteilung erhalten, daß es besser sei, den Bahnhofsvorplatz weiter nach Westen zu verlegen, ebenfalls diesseits des „Mühlenweges“. Nur unter

dieser Voraussetzung seien sie für die Bewilligung der 2.000 Taler eingetreten. Sie mußten sich dann jedoch bei einem zu diesem Zweck anberaumten Ortstermin davon überzeugen, daß ihre Annahme irrig war.

Der Bahnhof kam dann genau an den Platz, der auf den vorher ihnen zugänglich gemachten Plänen eingezeichnet war.

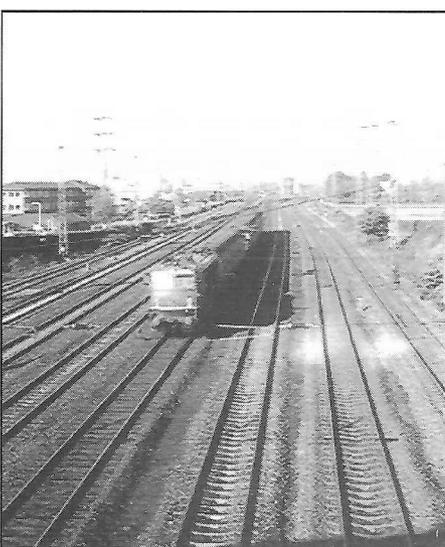
30 Besitzer erhielten für jeden Morgen Land einen Taler. Die Stadt allein bekam für abgetretenen städtischen Besitz 1.400 Taler.

Die Bauern konnten das Geld gut gebrauchen, um sich nach dem Ablösungsgesetz und der Ablösungsordnung von 1831 und 1833 von den Lasten zu befreien, die sie seit Jahrhunderten trugen. Außerdem brachte der Bahnhofsbau neben der Saisonarbeit auch Dauerarbeitsplätze. Eigentlich hätte der Bahnhof mit den bald ansässigen Familien zur Gemeinde Luthe gehört, aber dort sträubte man sich, weil die Betreuung kinderreicher Familien gefürchtet wurde. Es hieß: „da die Eisenbahner ihre Frauen und Kinder durch den Verkehr, in dem sie leben und durch die Leichtigkeit, größere Städte zu erreichen, an Luxus gewöhnt und für ländliche Arbeit untauglich werden, ergeben sich Schwierigkeiten für die Gemeinde.“ Das Innenministerium entschied: „Es wird keine eigene Gemeinde gebildet.“ 1853 kam es dann zur Eingliederung des Bahnhofs in die Schul- und Kirchengemeinde Luthe. Als Hannover preußisch geworden war und die Wunstorfer einsahen, daß mit den Bahnhofsbewohnern zusammengearbeitet werden mußte, weil diese nicht in einem Dorf, sondern in der Stadt leben wollten, änderten sich die Verhältnisse. Luther Land, südlich der Stadt, wurde gegen das Bahnhofsgelände getauscht. Da im Bahnhofsgelände in der Gemarkung Luthe zahlreiche Familien zuzogen, wehrte man sich dort gegen eine Aufnahme der Kinder in die Schule, aber auch auf den Wunstorfer Schulbänken wollte man sie nicht haben, weil dort kein Platz war. Einige Eisenbahner bauten sich in Luthe an der Straße nach Wunstorf rote Backsteinhäuser, die dort heute noch stehen. Nach 1904 wurde zwischen Dedensen und Wunstorf eine Umgehungsgüterbahnstrecke angelegt für die Brücken, Rampen und andere Einrichtungen gebaut werden mußten. Ähnlich der 1843 in Lehrte eröffneten Bahnhofsanlage, wurde auch die von Wunstorf gebaut. Sie entstand als sogenannte „Trennungsstation“, und die in Lehrte gesammelten Erfahrungen konnten ausgewertet werden. Die Größe und Einrichtung des Empfangsgebäudes hing nicht von der Bevölkerungszahl des Einzugsgebietes, sondern von der Frequenz der hier umsteigenden Reisenden ab. Die Wartesäle und Expeditionsräume waren groß, und der Perron bot an beiden Längsseiten durch ein auf eisernen Säulen ruhendes Zinkdach Schutz.

Der Bahnhof Wunstorf wurde durch die prächtige klassizistische Architektur zum

schönsten Bahnhofsgebäude aus der Anfangszeit der Eisenbahn im Königreich Hannover.

Der durch seine späteren Kirchenbauten bekannte hannoversche *Baurat Conrad Wilhelm Hase* begann am 2. Februar 1843 seine Tätigkeit als Bauführer der Königlich-Hannoverschen-Eisenbahndirektion und erhielt den Titel Eisenbahnkondukteur. Infolge der Unruhen 1848 wurde er gerade aus dem Dienst entlassen, als er dabei war, den Bahnhof Wunstorf zu bauen. Dort durfte er bis zum Herbst seine Arbeit noch zu Ende führen. Hase selbst schrieb dazu: „Kaum fertig mit dem Bahnhof Lehrte, mußte ich den Celler Bahnhof bauen, dann die Entwürfe für Emdener und Bremer Bahnhöfe, und dann baute ich den Wunstorfer Bahnhof, dann kam 1848 Revolution – alle Staatsbauten wurden eingestellt, alle Beamten entlassen. (O! Wie jämmerlich ängstlich!) In einigen Tagen war alles wieder ruhig, während ich schon im Kloster Loccum tätig wurde.“ Der damalige Loccumer Prior König schrieb an den Abt in Hannover: „Hase hat den wohl gelungenen Bau des Bahnhofes bei Wunstorf geleitet.“



Viele Gleise führen nach Wunstorf (um 1980), heute eine der meistbefahrenen Bahnstrecken Deutschlands.

Einmalig war auf dem Wunstorfer Bahnhof eine *baulich romanisch gestaltete Wasserstation mit windgetriebener Pumpe*. Sie lag am Trennungspunkt der beiden Bahnen westlich vom Bahnhofsgebäude und konnte so nach beiden Seiten Wasser an die Lokomotiven abgeben. Benötigt wurde eine tägliche Menge von 1500 Kubikfuß. In den Versuchsjahren 1849 bis 1850 wurden mit der Anlage 28.815 cbm Wasser mit Windkraft, 3.766 cbm wegen der an insgesamt 38 Tagen herrschenden Windstille und versuchsbedingten Reparaturen durch Menschenkraft gefördert. Es gelang durch die Windanlage zwei Arbeitskräfte gleich 480 Reichsthaler (= 1440 Mark) einzusparen.

Als es am 17. Juni 1866 zum Krieg zwischen Preußen und Hannover kam, diente die Bahn dem Militär. Die preußischen Truppen wurden um Minden konzentriert,

und der Oberbefehlshaber der gegen Hannover operierenden Streitkräfte, General von Falckenstein, entschloß sich, am 17. Juni zu einem Gewaltmarsch auf die hannoversche Hauptstadt. Bevor jedoch die Division aufbrach, schickte er 14 Mann zu einer Erkundung auf der Eisenbahn von Stadthagen in Richtung Wunstorf. Auf einer von Minden mit einem Personewagen requirierten Lokomotive dampfte das kleine, von zwei Bahnbeamten begleitete Kommando in Richtung Wunstorf ab. In Haste wurde der Personewagen zurückgelassen und nur mit der Lokomotive die Erkundung gegen Wunstorf fortgesetzt. Bis auf etwa eine halbe Stunde vor dieser Station vorgedrungen, fand man die Schienen auf einer Strecke von 200 Schritt ausgehoben. In der Ferne war eine stärkere Kavalleriepatrouille sichtbar, die aber, wie sich später ergab, aus preußischen Husaren bestand. Der Schienenschaden wurde behoben, und der Krieg ging weiter. *In der Stadt Wunstorf standen die hannoverschen Soldaten Gewehr bei Fuß.*

Schon in den ersten Jahrzehnten des 20. Jahrhunderts erlebte die Bahn in alle Richtungen von Wunstorf aus steigende Benutzerzahlen. Noch vor dem 1. Weltkrieg setzte ein starker Ausflugsverkehr zum Steinhuder Meer ein, und dabei bewährte sich die Anschlußmöglichkeit ins Hinterland durch die Kleinbahn.

Um 1900 wurden an Gütern für den Versand gemeldet: Holz, Öl, Getreide, Zuckerrüben, Rohzucker, Melasse, Rohmatten und Zigarren. Am Anfang gab es Getreide, Garn, Ölsaaten, Rüben und Roh-tabak. Im Laufe der Zeit verdichtete sich der Zugverkehr immer mehr. Zum Dienststellenbereich des Bahnhofs Wunstorf gehörte bald das Gebiet bis Lohnde über Neustadt hinaus bis nördlich von Hagen. Der Bahnhof Wunstorf war 1990 der Rangklasse 3 zugeordnet. Seine acht durchgehenden Hauptgleise wurden täglich von 530 Zügen benutzt. Davon waren 263 Personen- und 232 Güterzüge.

Schon 1965 konnte das Gleisbildstellwerk Wf in Betrieb genommen werden, von dem aus der gesamte Zugverkehr innerhalb des Bahnhofs und der anschließenden Strecken bis Seelze, Haste und Poggenhagen gesteuert wird und zu überwachen ist. Zur Elektrifizierung kam es 1967.

Als es wegen der Zunahme des Straßenverkehrs und des Verkehrs auf der Bahnstrecke nach Bremen durch geschlossene Schranken immer stärkere Behinderungen gab, entschloß sich der Rat der Stadt eine Resolution an den Bundesverkehrsminister zu richten. In ihr hieß es: „Die Verkehrsbelastung der Bundesstraße 441 beträgt durchschnittlich zirka 3750 Pkw-Einheiten, in beiden Richtungen also insgesamt ca. 7500 Pkw-Einheiten, gemessen in 13 Stunden von 6 Uhr bis 19 Uhr.“ Der Zugverkehr über die Bahnstrecke Hannover – Bremen beträgt in 13 Stunden 197 Züge in beiden Richtungen. Die Schranken am Bahnübergang

sind in dieser Zeit insgesamt 4 Stunden und 21 Minuten geschlossen. Die Zählung wurde am 21. April 1967 vorgenommen. Die Stadt wünschte sich Beseitigung der Schrankenbehinderung. Dem Wunsch wurde schließlich entsprochen und der Bau der Brückenstraße erfolgte.

Für die etwa 9.000 Reisenden, die täglich den Wunstorfer Bahnhof benutzen, kam es 1987/88 zu einem großzügigen Erweiterungsbau der alten Anlagen außerhalb des Bahnhofsgebäudes. Durch die Schließung des früheren Bahnüberganges als Folge der Verlegung der B 441 war der Zugang zum Bahnhof für die Bewohner der südlichen Stadtteile erschwert. Jetzt ging es um eine „Süd-Erschließung“. Von der Adolf-Brosang-Straße wurde ein etwa hundert Meter langer Tunnel angelegt, der unter dem Bahnhof hindurch führt und Zugänge zu den Bahnsteigen hat. Darüber hinaus entstand ein neuer „Park-and-Ride“-Platz für 111 Pkw und ein überdachter Fahrradständer für 144 Fahrräder. Zusammen mit den in diesem Bahnhofsbereich bereits vorhandenen Einstellplätzen wurden weitere 192 Fahrradständer an der Nordseite aufgestellt. Insgesamt standen schließlich 816 Fahrradständer bereit, um den Bahnbenutzern die Möglichkeit zu bieten, mit dem Rad den Bahnanschluß in Wunstorf zu erreichen.

Bis über das Jahr 1990 hinaus werden die Verhältnisse auf den nach Wunstorf führenden Schienensträngen verbessert. Ab 1998 ist ein Nahschnellverkehr zwischen Wunstorf-Hannover-Lehrte vorgesehen. Dazu wird ein 321-Millionen-Projekt verwirklicht, das Bahn AG, Land Niedersachsen und Großraum Hannover gemeinsam tragen.

Neujahrsempfang des Kirchenkreises Wunstorf

Unter dem Leitmotiv „Was nützt es schon, wenn der Mensch sich immer perfektere Erlebniswelten erschließt und dabei sich selbst verliert, ja geradezu verspielt“ referierte Superintendent Henkelmann über die so einfach zu konsumierende „Light-Religion“. Er stellte fest, daß der Mensch nicht mehr bereit sei, in die Tiefe zu gehen, und das gelte nicht nur für den Glauben. Die Light-Version Gottes biete eben nur Erleichterung und umgehe geschickt die Frage nach Erlösung. Henkelmanns gut formulierte Ausführungen, die so garnichts von pastoraler Verkündigungsmentalität hatten, regten zu intensiven Gesprächen an.

MARLEY

PRODUKTE FÜR NEUBAU UND RENOVIERUNG

Dachrinnen	Falttüren
Trinkwasserleitung	Gartenbewässerung
Heizkörper-Anbindung	Abläufe
Be- und Entlüftung	Kabelschutz
HT-Innenentwässerung	KG-Kanalrohre

Marley Werke GmbH

Postfach 11 40 D 31513 Wunstorf
Tel.: (0 50 31) 53-0 Fax: (0 50 31) 5 32 71

**Das traditionsreiche
Haus der Gastlichkeit
seit 100 Jahren**

**HOTEL
WEHRMANN-BLUME**

Kolenfelder Straße 86
31515 Wunstorf
Telefon (0 50 31) 1 21 63



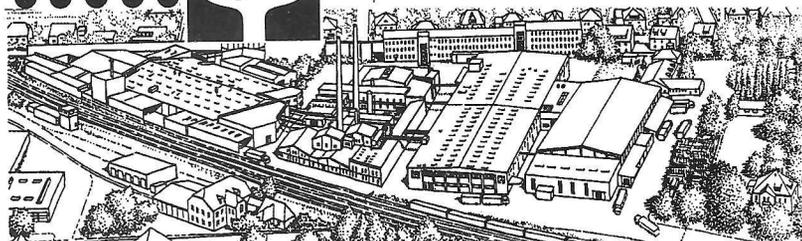
Heinz-Jürgen Baumgarten

Installateurmeister
Sanitäre Installation
Gasheizungsbau
Reparatur - Sofortdienst
Kantstr. 18, 31515 Wunstorf
Tel. (0 50 31) 48 53



Langnese-Iglo

Das Wunstorfer Werk –
ein Teil dieser Stadt



Wunstorf, die Brunnenstadt, ist die
Wiege der deutschen Tiefkühlkost und
ein Standort der Langnese-Iglo GmbH



Eine Provinzposse hat Jubiläum: 40 Jahre Nordumgehungs-Planung

Es ist noch deutlich in meiner Erinnerung: Vor ungefähr 40 Jahren zeichnete ich den ersten Stadtplan von Wunstorf im Auftrag des Heimatvereins. Mit Argusaugen begleitete Armin Mandel meine Arbeit, bis er schließlich meinte: „Da muß auch noch die schon amtlich beschlossene Trasse der Nordumgehung rein, bevor die das wieder vergessen.“ Hatte er den weitseherischen Blick? Wen meinte er mit die?

Stadtdirektor David hat uns Ende November in seinem sehr lebendigen Vortrag über die Zukunft Wunstorfs auch unmißverständlich klargemacht, daß diese Nordumgehung wohl kaum vor dem Jahr 2005 realisiert werden wird. Es liegt nicht in seiner Verantwortung, wenn wir wiederum getröstet werden. Es ist das Versäumnis seiner Vorgänger, das uns in der Innenstadt gelegentlich den totalen Verkehrskollaps beschert. Der Verwaltungschef ist grundsätzlich in der Pflicht, dem Rat der Stadt Handlungsbedarf zu bekunden und nachzuweisen.

Ist es der Rat dieser Stadt mit seinen gelegentlich wechselnden Mehrheitsverhältnissen oder einzelne Mitglieder während der vergangenen 40 Jahre, die Mandel als die bezeichnete? Sind es Landwirte in Blumenau mit ihrer Lobby? Sind es innerstädtische Geschäftsleute, denen der gegenwärtige Verkehrsfluß nicht gerade

unsympathisch ist? Waren es jene, die aus undurchsichtigen Gründen der bundes-eigenen Hochstraße den Vorrang gegeben haben? Denn damit war das Verkehrsministerium in Bonn sowieso zunächst aus dem Schneider. Wunstorf war abgehakt, man konnte sich anderen Umgehungsprojekten zuwenden, die ich bei meinen Fahrten durch unser Land gelegentlich kopfschüttelnd ob des überdimensionierten Aufwandes befahre.

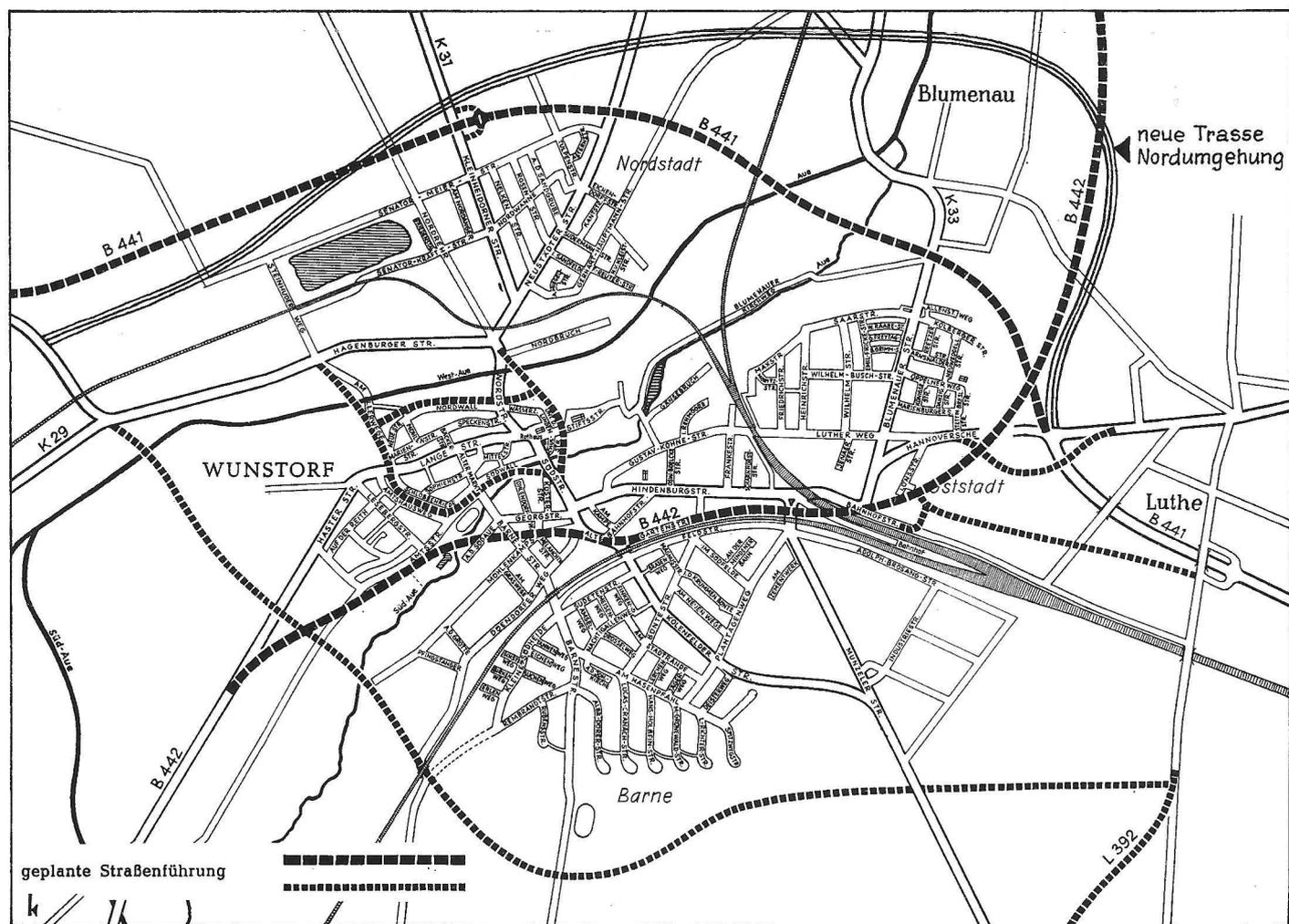
Wenn man die Karte, die sich mit der Wunstorfer Verkehrsplanung um 1970 befaßt, betrachtet, kommt man zu dem Schluß: Das ist mit einigen Abstrichen in Ordnung. Doch was ist daraus geworden! Nur wenige Abschnitte wurden verwirklicht. Die Südumgehung ist trotz ständiger Wiederbelebungsversuche weg vom Fenster. Die „Hochstraße“ läuft in den inzwischen unbewohnbaren Flaschenhals Südstraße. Warum hat man damals nicht mit aller Energie den Weiterbau nach Westen bis zur Haster Straße vorangetrieben? Eine Querverbindung als B 441 bis an den Abzweig der K 29 hätte auch noch der Bund finanzieren müssen. Die Nordumgehung wäre damit für lange Zeit unnötig geworden.

Was uns in den letzten Jahren nachrichtlich um die Nordumgehung immer wieder vorgespielt wird, ist selbst für Menschen

mit leidlichem Durchblick absolut verwirrend. Mal ist sie im Bundesverkehrsplan drin, mal nicht; mal hat sie Dringlichkeit, und dann ist sie wieder heruntergestuft. Das eine MdB weiß dieses, das andere jenes, aber sie stehen immer „in gutem Kontakt“ mit dem Ministerium. Mehr als zwei Jahre ist es wohl her, da kam man auf die blendende Idee, kommunale Planungsvorleistungen zu erbringen, die den weiteren Fortgang erheblich beschleunigen sollten. Davon hört man schon seit langem nichts mehr.

Eines steht allerdings fest: Die ursprüngliche Trassenplanung der Nordumgehung scheiterte an zahllosen Bedenken und Einsprüchen, und letztlich natürlich daran, daß in ihrem Verlauf inzwischen Wohnungen gebaut werden. Die neue Streckenführung soll nun in einem weiten Bogen nördlich um Blumenau herumführen. Sie wird etwa einen Kilometer länger als die alte – und selbstverständlich teurer, mal abgesehen davon, daß die Straße, wäre sie schon vor 25 Jahren gebaut worden, nur die Hälfte gekostet hätte.

Inzwischen ist mal wieder etwas Leben in den langwierigen Werdungsprozeß eingekehrt. Unser Stadtdirektor bemüht sich, die Dinge voranzutreiben. Man höre und staune: Jetzt ist das Projekt wiederum in der höchsten Dringlichkeitsstufe. Und dennoch treten auch in den jüngsten Verlautbarungen bereits neue Irritationen auf. Behalten wir den Fortgang sehr genau im Auge.



Calenberg: Der erste Erich und Elisabeth



Taler Herzog Erich I. von Calenberg
postum geprägt 1543

Aus dem Mittleren Haus Braunschweig war neben der Linie Wolfenbüttel auch eine zweite Linie, nämlich Calenberg, hervorgegangen. Die Teilung erfolgte noch vor dem Ableben Wilhelms des Jüngeren im Jahre 1495.

Heinrich des Älteren (v. Bauschw.-Wolfenb.) sieben Jahre jüngerer Bruder Erich I. begründete die Linie Calenberg, mit der ein Teilfürstentum verbunden war, das sich von Münden im Süden bis vor die Tore des hoyaischen Nienburgs im Norden erstreckte, lediglich unterbrochen durch den Wolfenbütteler Arm zur Weser bei Holzminden. Das Calenberger Land gab wirtschaftlich wesentlich weniger her als das Wolfenbütteler, war doch die Waldbesetzung, die damals noch nicht mit unseren wohlgeordneten Forsten zu vergleichen war, im Calenbergschen weit aus größer als im Wolfenbütteler Teil. Dort gediehen der Weizen, die Gerste, der Hafer, die Rüben. Hier in Calenberg gabs allenfalls die Hälfte davon, vielleicht etwas mehr Vieh.

Aber Erich hatte sich dieses Land selbst ausgesucht. Sein Bruder ließ ihm bei der Wahl den Vortritt. Vielleicht lag Erichs Entscheidung darin begründet, daß er am 16. 2. 1470 im calenbergschen Neustadt (am Rübenberge) das Licht der Welt erblickt hatte. Seit der Teilung betrachtete Erich I. Neustadt als seine Residenz, in der er sich offenbar wohlfühlte, sofern er sich nicht auf Reisen oder Kriegszügen befand. In der Welt herumzustrifen war aber schon, bevor er Herzog von Calenburg wurde, Erichs besonderes Vergnügen. Vor allem der Hof des Kaisers Maximilian I. zog den jungen Sproß des Welfenhauses magisch an.

Das sollte sich während seines ganzen Lebens nicht wesentlich ändern. Er war noch ganz den Idealen des Rittertums verhaftet. Abenteuerlust, Mut und Tapferkeit, blinde Treue zum Kaiser, aber auch eine gewisse Schrankenlosigkeit und Verschwendungssucht waren seine hervorsteckenden Charaktereigenschaften.

Als treuer Gefolgsmann des Kaisers nahm er an zahlreichen Feldzügen und Gefechten teil, so auch 1504 an der Schlacht von Mengersbach bei Regensburg, in der es dem Kaiser beinahe an den Kragen ging. Erich schützte den vom Pferde geworfenen Maximilian mit seinem Körper und half ihm schließlich mitten im Gedränge der Schlacht wieder aufs Streitroß. Der Lohn für diese heldenmütige Tat blieb natürlich nicht aus. Kaiser Max schlug Erich I. vor dem versammelten kaiserlichen Landknechtshaufen zum Ritter und schmückte dessen Wappen mit dem Goldenen Stern.

Erichs nahe Beziehungen zum Hof und die Ehrungen, die ihm von dort zufließen, bestärkten den eher simplen, allein aufs Kriegshandwerk fixierten Mann in seiner stockkonservativen Haltung. Das äußerte sich unter anderem in seiner schroffen Ablehnung der Reformation. Für ihn war das Althergebrachte nun mal ein von Gott gesandter Zustand, an dem folglich nichts geändert werden durfte.

Dieses sture Gehabe wurde etwas erweicht, als Erich, nachdem 1524 seine erste Frau Katharina gestorben war, eine neue Ehe einging. Seine zweite Frau wurde die erst 15jährige Elisabeth, eine brandenburgische Prinzessin, deren Mutter gegen den Willen ihres Mannes, des Kurfürsten von Brandenburg, schon Jahre zuvor zum neuen Glauben übergetreten war. Der Kurfürst verstieß sie daraufhin vom Hof.

Erich hingegen tolerierte das Bekenntnis seiner jungen Frau, war aber naiv genug, ihre Tatkraft und Diplomatie zu unterschätzen. Ein Seitensprung Erichs veranlaßte sie, sich erpresserischer Mittel zu bedienen. Ihr Mann mußte ihr sozusagen als Witwengut einige Ämter im Süden des Fürstentums übereignen. Elisabeth schuf sich damit gewissermaßen eine persönliche Hausmacht.

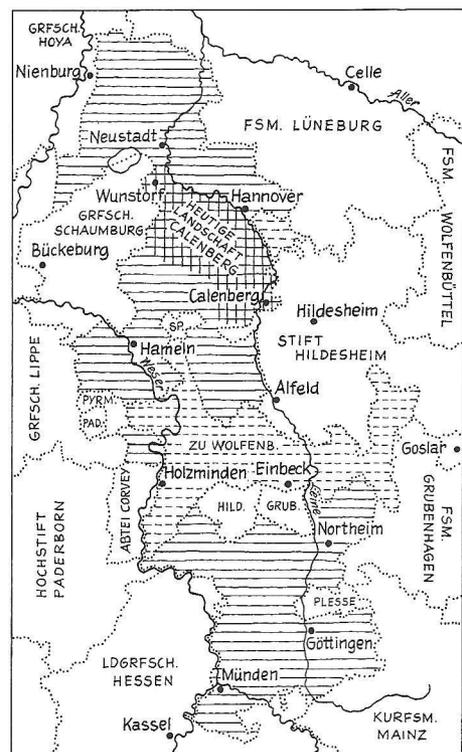
Im Jahre 1528 wurde beider Sohn Erich II. geboren. Da die erste Ehe mit Katharina ohne männlichen Erben geblieben war, hatte sich der Wolfenbütteler Neffe Heinrich der Jüngere bereits Hoffnungen gemacht, Calenberg wieder mit seinem eigenen Fürstentum vereinigen zu können. Seine Enttäuschung entwickelte sich zum Haß, der sich besonders gegen die junge lutherische Herzogin richtete.

Erich I. kriegerische Abenteuer, zumal die Hildesheimer Stiftsfehde, in der er während der Schlacht bei Soltau gefangen genommen wurde und nur gegen ein hohes Lösegeld freigekauft werden konnte, kosteten Unmengen Geld, das er sich durch immer neuen Schatzungen seiner Untertanen und durch Anpumpen seiner Freunde und Streitgenossen beschaffte. Auch diesen Unarten bereitete Elisabeth schließlich ein Ende. Auf ihr Betreiben beschloß der Calenbergsche

Landtag, daß neue Schatzungen und Eintreibungen nur mit Einverständnis der Stände rechtens waren. Nach dem Motto „Für die Schulden meines Mannes komme ich nicht mehr auf“ unterband sie außerdem das ausufernde Schuldenmachen innerhalb und außerhalb des Landes.

Von Kaiser Karl V., der Erich offenbar nicht mehr die gleiche Zuneigung entgegenbrachte wie sein kaiserlicher Vorgänger, wurde der Herzog auch noch ausdrücklich auf die Folgen hingewiesen, sollte es der Calenberger weiterhin unternehmen, eigenmächtig Fehden vom Zaun zu brechen. Andererseits war der Kriegsmann Erich für die Kriegszüge des Kaisers, die natürlich Gottes Segen genossen, mit seinem calenberger Truppenkontingent immer willkommen, gleich ob unter Max oder Karl. Das Fatale daran war nur, daß Erich das wie jeder andere Lehnsman aus eigener oder besser aus Volkes Tasche bezahlen mußte.

Erich I. starb 1540 in Hagenau/Elsaß, wo er sich anlässlich eines Reichtstages aufhielt, im Alter von 70 Jahren. Sein Leichnam mußte im dortigen Gasthof, den er bewohnte, ausgelöst werden, da sein Leben und Sterben in diesem gastlichen Hause natürlich Unkosten verursacht hatten. Dazu war es nötig, von jedem steuerpflichtigen Untertan in Calenberg 16 Pfennige einzutreiben. Erich „lebte“ also auch noch nach seinem Tode von der Hand in den Mund. Kein Wunder – er hinterließ seinem Staat, seiner Witwe und seinem Erben einen Schuldenberg von 900.000 Talern. Und das bedeutet nach heutiger Kaufkraft etwa 30 bis 40 Millionen Mark. Den Taler mit dem Bildnis Erichs I. ließ seine Witwe Elisabeth posthum prägen.



Aus der Regierungzeit Erichs gibt es keine Porträtmünzen. Elisabeth übernahm für ihren 12jährigen Sohn die Vormundschaft, die ihr jedoch der Wolfenbütteler Gegner streitig machen wollte. Er besaß dafür sogar einen Rechtstitel. Elisabeth fackelte nicht lange und fälschte das Testament ihres Gatten, sicherte sich den Beistand des ihren Witwenämtern benachbarten Landgrafen von Hessen und bot dem Wolfenbütteler abermals erfolgreich die Stirn.

Beim Tode des älteren Erichs lag sie selbst wieder einmal „krank durch Hexerei“ in Neustadt darnieder. Dennoch war sie stark genug, sofort alle erforderlichen Maßnahmen einzuleiten, die im Calenbergischen mit Brachialgewalt die Reformen durchsetzen sollten. Sie hatte nur nicht mit dem Beharrungswillen der ländlichen Bevölkerung und speziell der Klöster gerechnet, der etwa dem ihres verblicheneren Mannes glich. Allein die größten Städte waren bereits in den frühen dreißiger Jahren zum lutherischen Glauben übergetreten. Elisabeths starke Hand und der von ihr aus Hessen ausgeliehene Reformator Antonius Corvinus, zu deutsch Anton Rabe, schufen dennoch innerhalb weniger Jahre eine starke lutherische Landeskirche.

Elisabeth war inzwischen eine zweite Ehe mit dem in Südcalenberg begüterten Grafen von Henneberg eingegangen. Ihr mündig gewordener Sohn, der jüngere Erich, bewegte sich bereits entgegen den wohlgemeinten Ratschlägen seiner Mutter auf dem schlüpfrigen Pflaster der Reichspolitik. Derweil garte es zuhause beträchtlich. Der Landgraf Philipp von Hessen bekriegte Elisabeths Todfeind in Wolfenbüttel, den jüngeren Heinrich, sogar mit zeitweiligem Erfolg. Elisabeth sah nun die Gelegenheit gekommen, zusammen mit ihrem Ehemann, dem Henneberger, ihre Hausmacht im calenberger Süden auszubauen. Das hätte möglicherweise eine Teilung Calenbergs nach sich gezogen.



Antonius Corvinus (1501 - 1553)

Wen wundert es, daß Sohnmann vor Wut schäumte. Der Glanz des Regensburger Reichstages hatte ihn bereits so sehr

verblendet, daß er in den Schoß der alten Kirche zurückgekehrt war. Nun kam das große Reinemachen zuhause. Corvinus wanderte atempo ins tiefste Verlies der Veste Calenberg, jegliche Ausübung des lutherischen Bekenntnisses wurde bei schwersten Strafen untersagt.

Nach dieser Amtshandlung verließ Erich bei Nacht und Nebel sein Fürstentum mit unbekanntem Ziel, um seinen zahlreichen Gläubigern zu entgehen. Vorher hatte er jedoch einen Teil seines Fürstentums, das Amt Lauenau, gegen klingende Münze an die Schaumburger veräußert. Da das ein schwerwiegender Verstoß gegen mehrere Gesetze - z. B. Lehnsrecht und Erbverträge - war, wurde Erich II. auf Betreiben seines Veters Heinrich in Abwesenheit unter Kuratel gestellt.

Neue Geldforderungen Erichs, aus der Ferne an die Stände gerichtet, führten zu einer Liste von Bedingungen. Würde er Corvinus freilassen, so könne er unbehelligt in sein Land zurückkehren. So geschah es; erneuter Frontenwechsel des Herzogs, Versöhnung mit der Mutter, und zusammen mit ihr ging es dann mal wieder gegen den Vetter in Wolfenbüttel. Doch dieser obsiegte in der Schlacht von Sievershausen entgegen allen Hoffnungen und Erwartungen.

Die Revanche Heinrichs fiel angesichts der Chance, nun endlich sein Ziel, die Vereinigung der beiden Fürstentümer erreicht zu haben, erstaunlich milde aus. Er einigte sich mit seinem Vetter auf eine gemeinsame Regierung beider Landesteile (siehe Taler von 1551). Die Herzoginmutter ging bei diesem Kompromiß allerdings leer aus. Den Haß des Wolfenbüttlers bekam sie voll zu spüren, ihr Sohn ließ sie erneut wie eine heiße Kartoffel fallen. Sie floh von Exil zu Exil, selbst bei ihrem Henneberger fand sie zunächst verschlossene Türen vor. Deutliche Brückierungen seitens ihres Sohnes trieben sie schließlich in einen Zustand geistiger Umnachtung. Sie starb am 25. 5. 1558.

Die außergewöhnliche Berücksichtigung der Herzogin Elisabeth, wird jedem, der sich ein wenig mit der Geschichte Niedersachsens und der Welfen beschäftigt hat, begründet erscheinen. Elisabeth war eine der wenigen Frauen, die in dieser eng begrenzten historischen Region eine gewichtige, wenn auch zwiespältige Rolle gespielt haben. Sie war keine Welfin, mit ihrem Bildnis oder auf ihren Namen sind keine Münzen geschlagen worden. Was also hat sie hier zu suchen?

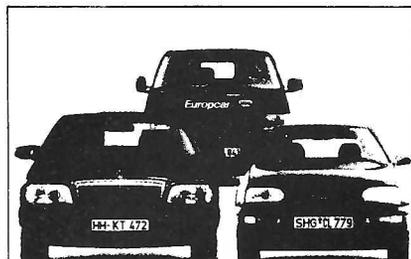
Elisabeth war ein Bindeglied; nicht nur zwischen Vater und Sohn, sondern auch zwischen zwei historischen Abschnitten. Und sie war ein politisch handelndes Bindeglied mit angeborener Bauernschläuse, nicht immer mit Fortune gesegnet und nicht immer auf dem Pfade der Tugend wandelnd - doch welcher Politiker tut das schon? Aber sie hat gehandelt, möglicherweise dabei vieles verhindert, was ihr Sohn ohne Rücksicht auf ihr Eingreifen gern angestellt hätte.

CAMEL BOOTS MÄNNERSACHE!



elsner schuh

Lange Str. 27, 31515 WUNSTORF, ☎ 05031/8677



Mieten Sie
einfach, was
Sie wollen.

Für jede Gelegenheit
das passende Fahrzeug -
von klein bis groß.

Europcar

inter
rent

Klaus Pengel
Telefon (05031) 7 51 75
Hannoversche Straße 13
31515 Wunstorf

Der Fund im Ratskeller zu Wunstorf

Alte Postscheine dienen als Isoliermaterial

Die bewegte Geschichte des etwa im 13. Jahrhundert erbauten „Ratskellers in Wunstorf“ ist durch mehrere Publikationen bekannt. Niemand konnte ahnen, daß er einmal für eine postalische Überraschung sorgen würde.

Viele Sammler hoffen auf den großen Fund historischer oder nostalgischer Sachen auf dem Speicher! Fast immer bleibt es beim Traum. Als der Ratskeller in den Jahren 1989/90 saniert und restauriert wurde, kam es zu dem „großen Fund“. Bei den Arbeiten auf dem Dachboden, der nach Angaben des heutigen Besitzers Hans Knop einer Rumpelkammer glich, fand man zunächst eine Seemannskiste. Diese ist mit dem Namen des dazugehörigen Schiffes „Thetis“ beschriftet.

Als die Fußbodendielen des besagten Dachbodens hochgenommen wurden, kamen bedruckte Formulare zum Vorschein. Ihre Bedeutung blieb zunächst ungeklärt. Der seinerzeitige Vorsitzende des „Briefmarkentauschklubs Wunstorf“, Otto Lapp, identifizierte sie als gebrauchte „Postscheine“ für den inneren Postbetrieb der „Königlich Hannoverschen Post“ im 19. Jahrhundert. Eine solche Fülle von Innendienstformularen war noch nie gefunden worden.

Leider wurde der Fund durch den Zustand der Scheine recht bald getrübt. Der Zahn der Zeit hatte an den meisten Formularen nicht mehr zu reparierende Spuren hinterlassen. Viele zerfielen, sobald man sie in die Hand nahm. Einige wenige Stücke konnten gerettet und saniert werden. Nachfolgend sind sie abgebildet mit Hinweisen auf ihren Verwendungszweck.

1. Charte von UCHTE nach WUNSTORF

Der von Uchte nach Wunstorf reisende Postillon verstaute in seinem Felleisen (Behältnis) die zu befördernden Briefe. Er bekam vom absendenden Postbüro in UCHTE eine Brief-Charte (heute würde man sagen: eine Ladeliste), in der jeder zu befördernde Brief einzeln eingetragen war. Bei der jeweiligen Ankunft am 13., 14., 20. und 21. März 1841 (Abb. 1) in WUNSTORF überprüfte der dortige Postpediteur David Friedrich Conrad Zedler die Brief-Charten auf die Vollständigkeit der dazugehörigen Poststücke.

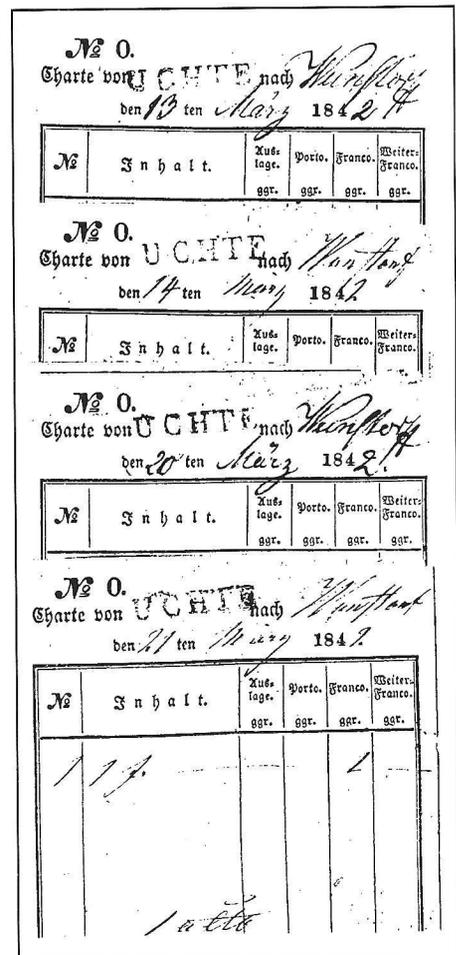


Abb. 1

2. Formular mit der Drucknummer: (No.13 a)

Hierbei handelt es sich um eine Empfangsbescheinigung (amtliche Bezeichnung = Récépissé) für Geld- oder Wertsendungen. Für alle Sendungen, die einen Geldwert darstellten, war die Post haftbar. Bei der Ablieferung dieser Postgüter wurde vom Empfänger eine Empfangsbestätigung gefordert. Hierfür

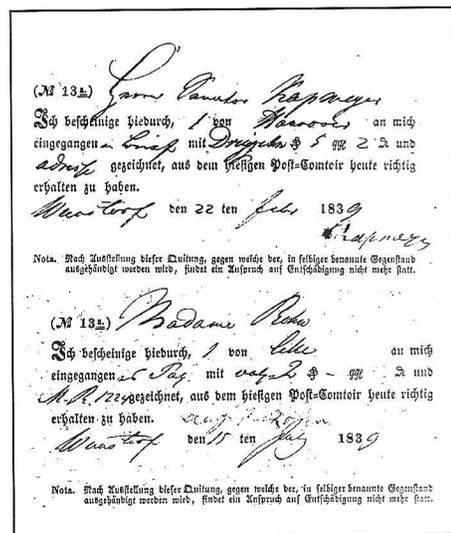


Abb. 2

gab es die Möglichkeit, den Erhalt auf dem Begleitbrief oder der Begleitadresse durch Unterschrift zu bestätigen. Aus den Begleitadressen entwickelten sich später die Paketkarten. Wenn der Empfänger aber die Begleitadresse behalten wollte, dann wurde eine besondere Empfangsquittung = Récépissé ausgefertigt (Abb. 2). Eine Begleitadresse ist zum besseren Verständnis ebenfalls abgebildet (Abb. 3).

1816, Begleitbrief für eine Geldsendung von 17 Thalern, 7 Gutegroschen, 3 Pfennig in Courant-Währung, Gewicht 19 Loth. Der Geldbote „F. Dänzer“ holte für den Bürgermeister die Geldsendung bei der Post ab, quittierte den Empfang auf dem Vordruck No. 13a und verauslagte die Kosten. Dem Bürgermeister bestätigte er

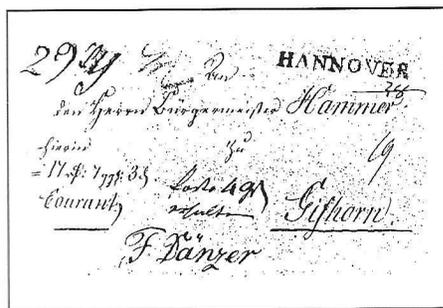


Abb. 3

auf der Briefvorderseite, daß er das verauslagte Porto von 4 Groschen erhalten hat.



Abb. 4

1818, Einschreibebrief an den Superintendenten „Hinrichs“ in Burgdorf. Der Absender ließ den Brief „Recommandirt“ befördern und bezahlte dafür 1/2 Gutegroschen. Die handschriftliche Markierung in der linken, oberen Ecke ist das damalige postalische Symbol für einen „Einschreibebrief“ mit der Bedeutung: Nota bene – beachte wohl!“

3. Formular mit der Drucknummer: (No. 18)

Die größte Überraschung lieferte ein bis dahin völlig unbekanntes Formular mit der Drucksachen-(No. 18). Es ist ein Récépissé für „recommandirte Briefe“ (Einschreibebriefe). Im Jahr 1802 wurde im Königreich Hannover das „Recommandations-Verfahren“ eingeführt. Die Bestimmungen besagen, daß „recommandirte“ Brief (Abb. 4) gegen Quittung ausgehändigt wurden. Diese wurden zunächst handschriftlich gefertigt. Nachdem Hannover von der französischen

Besetzung befreit war, wurde befreit von der Generalpostdirektion in Hannover im Jahr 1814 die Lieferung von Postformularen angekündigt. Es ist nicht bekannt, von welchem Zeitpunkt an die Postscheine (No. 18) verwendet wurden (Abb. 5). Eine Änderung der Formularnummer in (Druck=No 71.) (Abb. 6) erfolgte mit Herausgabe des neuen Drucksachenverzeichnis zum 1. 1. 1854 der „Königlich Hannoverschen Post“.

Der Naturschutzbund Deutschland hat den BUNTSPECHT zum Vogel des Jahres 1997 erklärt

Großer Buntspecht, Dendrocopos major (L.)

Kennz.: Amselgroß. Im ganzen schwarz, weiß und rot. Die Verteilung von Schwarz und Weiß s. Abb. Untere Bauchhälfte leuchtend-rot, scharf gegen die schmutzig-weiße Brust abgesetzt. Beim alten Männchen rote Binde über dem Hinterkopf. Alte Weibchen am Kopf nicht rot. Junge mit verwaschenem rotem Oberkopf (nicht mit Mittelspecht verwechseln!).
Sti.: Kurz und hart „tjick“, zur Paarungszeit auch gereiht. Im Frühjahr hört man häufig das hölzerne „Trommeln“, das durch schnelle Schnabelschläge gegen möglichst trockene Astzacken hervorgebracht wird.

Vork.: Unsere häufigste Spechtart. Überall in Deutschland bis zur Baumgrenze in Laub- und Nadelwald, auch in größeren Parks. Das Nest befindet sich fast ausnahmslos in selbstgezimmerten Höhlen in Bäumen jeder Art, von Mannshöhe bis 10 m hoch.

Nahr.: Insekten, deren Larven und Puppen, die sowohl aus den Spalten der Baumrinde genommen, als auch aus dem Stamm herausgehakt werden. Gern auch Samen der Waldbäume, Beeren und Früchte.

Bem.: Als „Spechtschmiede“ bezeichnet man Bäume, in deren Rinde die Spechte Zapfen von Nadelbäumen festkleben, um die Samen heraushacken zu können. Der Boden unter solchen Bäumen ist oft dicht besät mit leeren Zapfen und Zapfenschuppen oder -teilen.

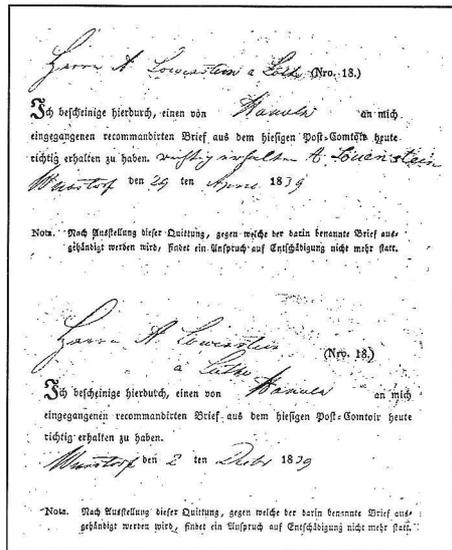
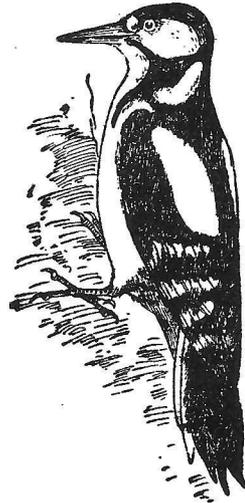


Abb. 5

Die gesetzliche Regelung besagte, daß alle Unterlagen, für die die Post eine Haftung hatte, 5 Jahre aufbewahrt werden mußten und dann vernichtet werden sollten. Das ist ein Grund dafür, daß Postscheine für den internen Betrieb nur in ganz geringem Umfang nachgewiesen sind.

Nun stellt sich die Frage: Wie kommen diese Postscheine unter die Dielung des Dachbodens des „Ratskellers“? Die Lösung liegt in der Person des Posthalters. David Friedrich Conrad **Zedler** war 1827 das Amt des Postpediteurs in Wunstorf übertragen worden. Er wohnte seinerzeit im Haus Lange Straße 12 und war gleichzeitig Wirt des gegenüberliegenden Ratskellers. Der Hohlraum unter der Dielung des Dachbodens war zwar nicht der übliche Ort zur 5-jährigen Aufbewahrung der Postscheine. Ihm war aber sicherlich bekannt, daß Papier ein gutes Isoliermaterial ist. So dürfte ihm die Idee gekommen sein, sich gegen Kälte vom „Boden“ mit Postscheinen zu schützen.

Steinhuder Meer - Bahn GmbH

Ihr Verkehrsbetrieb in Wunstorf

Besuchen Sie unsere zentrale Servicestelle:
Meer-Bahn Zentrum
Wunstorf, Hindenburgstr. 43
Telefon 05031 / 175-0

Leistungen: Verkauf aller GVH-Fahrkarten · Fundsachen · Busreiseservice

Werben Sie Mitglieder für den Heimatverein Wunstorf!

●

Anmeldung:
Südstraße 1 (Wunstorf-Info)
Telefon 101386

Bücher machen Freu(n)de ...

Ihr Fachgeschäft mitten im Herzen Wunstorf's!

bücher - papeterie - bürobedarf
lange straße 10 - wunstorf - 05031/4961

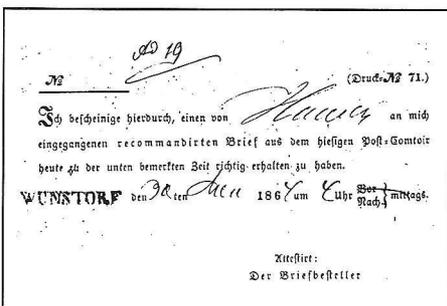


Abb. 6

REHKOPF

Die gute Adresse für Elektro-Heizung-Sanitär

Lichthaus - Küche + Bad Lange Straße 14
Kurt Rehkopf 31515 Wunstorf
Inh. Michael Schær Fernruf (0 50 31) 1 24 48



Das Steinhuder Meer und die Fremden

Tourismus – Zauberwort unserer Tage. Es gibt kaum einen Landstrich im kleingewordenen Deutschland, der ihn nicht so gut es eben geht, nutzen möchte. Viele sind berufen, doch wenige sind auserwählt. Ob das Fremdenverkehrsgebiet Steinhuder Meer zu den Auserwählten gehören wird, soll die Zukunft lehren. Bislang konnte es als sehr am Rande liegender Bestandteil des Verkehrsverbandes Weserbergland kaum beweisen, was in ihm steckt. Es paßte ja auch nie so ganz in diesen typischen Mittelgebirgsverband hinein. Von den höchsten Erhebungen im Süden des Steinhuder Meeres, die nicht über 160 Meter ansteigen, genießt man allenfalls den Blick in die bläulich verschwommene Bergkette zwischen Deister und Porta Westfalica. Doch zur anderen Seite hin dehnt sich flach wie ein Kuchenbrett die Landschaft des Meeres und Moores, des Waldes und der Heide zwischen der Mittelweser und der unteren Leine.

Eine der ersten Nachrichten aus geschichtlicher Zeit erzählt von seiner Tat, die den heutigen Bewohnern hoffentlich nicht mehr als grober Fremdenhaß angekreidet wird. Anno 16 nach Christi holten sich der römische Feldherr Germanicus und seine Mannen am Angrivarierwall, der so ungefähr zwischen Hagenburg und Stolzenau gelegen haben kann, blutige Köpfe, und sie traten den – laut Tacitus siegreichen – Rückzug an.

Seither hat bis zum Zeitalter der Gastarbeiter kein Römer mehr das Steinhuder Meer zu Gesicht bekommen. Man hatte seine Erfahrungen mit dem finsternen Norden Germaniens gemacht, und die schienen im „Welschland“ tief zu sitzen. Nicht einmal Voltaire ließ sich bewegen, einen Abstecher ans Steinhuder Meer zu machen, obgleich ihm Graf Wilhelm von Schaumburg-Lippe am 13. 7. 1769 aus Hagenburg unter anderem schrieb: „... ganz nah dabei gibt es einen See, der nicht (daran fehlt viell!) so schön ist wie der Genfer See, jedoch an seinen Anblick erinnert.“ Graf Wilhelm war also nicht nur der geniale Erbauer der nach ihm benannten Inselfestung, nicht nur der Initiator der Steinhuder Schokoladen-Herstellung sondern auch der Urahn unserer Touristik-Werbetexter.

Auch die Kaiser des Frankenreiches und seines östlichen Rechtsnachfolgers, des Heiligen Römischen Reiches Deutscher Nation haben sich manchen Zahn am Nestrand der Cherusker und Agrivarier ausgebissen. Charlemagne rächte sich nicht weit davon blutig an den sächsischen Guerillas. Im Schmalkaldischen Krieg brachten niedersächsische Heerhaufen im Jahre 1547 bei Drakenburg im Nienburgischen einem kaiserlichen Aufgebot, das ausgerechnet unter dem Neustädter Herzog Erich II. stand, die einzige Niederlage dieses Religionsstreites bei.

Generäle und Heere, Könige und Kaiser, und diese natürlich nur in amtlicher Eigenschaft, waren und blieben viele Jahrhunderte hindurch die einzigen „Touristen“ an den Gestaden des Meeres bei Wunstorf, wie man es bis vor rund 200 Jahren nannte.

Zar und Zimmermann Peter der Große aus Moskau machte auf der Rückreise aus Holland 1717 in Hagenburg Station – sicher nicht um hier Schiffbau zu studieren, sondern weil dort die kürzeste Route nach Hause passierte. Immerhin – er machte Station. 50 Jahre später weilte der damals noch nicht so alte Fritz ebenda und verursachte dem Grafen Wilhelm erhebliche Mühen und Kosten. Auf den Wilhelmstein wollte er nicht. Zu Pferde fühlte er sich zeitlebens wohler und sicherer als auf schwankenden Bootsplanken.

Bald darauf sah der Wilhelmstein dafür einen zivileren Touristen. Aber auch Johann Gottfried Herder sah nicht, wie man es von einem gut deutschen Denker eigentlich erwarten sollte, die Romantik der Landschaft. Ihn interessierten nur Wert und Unwert der künstlichen Fortifikation mitten im See.

Die Braunschweigisch-Lüneburgischen Potentaten hatten hingegen schon früh die Heilkraft der Landschaft, insbesondere der Quellen, die sie hervorbringt, entdeckt und für sich nutzbar gemacht. Das Rehburger Bad – oder der Gesundbrunnen, wie man damals sagte – war bereits 1692 Ziel einer Badereise des Kurfürsten Ernst-August. Dort, wo später das Badehaus der hannoverschen Könige errichtet wurde und wo Königin Friederike von Hannover

eine Kapelle in die Waldeinsamkeit bauen ließ, „campierete“ der massige Barockfürst mitsamt seinem gesamten Hofstaat und ließ sich von seinen diversen Wehwehchen kurieren. Geschichten der erstaunlichsten Heilerfolge wurden seinerzeit von den Badeärzten verbreitet. Wieviel davon unlautere Fremdenverkehrswerbung war, läßt sich heute nicht mehr nachprüfen.

Um 1800 begann die Zeit der Kunst- und Bildungsreisen. Der Bereich des Steinhuder Meeres wurde davon nicht verschont. Auswüchse romantisierender Schwärmereien sind uns genau wie liebevoll sachliche Schilderungen überliefert worden. Es läßt sich noch überblicken, denn so arg viel ist nicht geschrieben worden.

Seltsamerweise lagen ja im vorigen Jahrhundert verspielte Romantik und übertriebener Rationalismus sehr nah beieinander. Geschäftstüchtige Leute boten sich an, ermutigt durch entsprechende obrigkeitliche Pläne, das Steinhuder Meer trockenzulegen. Beachtlich detaillierte ökonomische Rentabilitätsrechnungen wurden angestellt, man überbot sich geradezu in hochtönenden Prognosen, was aus diesen 32 Quadratkilometern alles herauszuholen sei.

Hunderte geschwellte Segel auf der weiten Wasserfläche, tausende plan-schende Wasserratten, übervolle „Auswandererboote“ zum Wilhelmstein und nach Mardorf mit Schwärmen gefräßiger Möwen darüber beweisen uns, daß diese entsetzlichen Pläne – möglicherweise nur mangels Masse – unausgeführt blieben. Seit fast einem Jahrhundert ist das Meer und sein Umland hauptsächlich Wochenendziel der Hannoveraner gewesen. Man hat eine ganze Menge für diesen Fremdenverkehr im Westentaschenformat getan. Die eingeborenen Bewohner geben sich wesentlich freundlicher als ihre Altvorderen vor 2000 Jahren – es rentiert sich ja auch. Der Mardorfer Schwarze Berg ist schon vor geraumer Zeit weiß geworden, das gleiche kann man vom Erscheinungsbild aller der Orte behaupten, die sich jetzt intensiver als je zuvor um den großen Tourismus bemühen. kae

Geplante Busreisen

Während der angenehmen Jahreszeit 1997 wird der Heimatverein voraussichtlich die folgenden Busreisen anbieten können:

1. Besuch der alten Schwedenfestung Stade mit Fahrt durch das blühende Alte Land (je nach Beginn der Kirsch- oder Apfelblüte April oder Mai). Dauer ca. 12 Stunden.

*

2. Besichtigung des Mühlenmuseums Gifhorn und des Kreismuseums im Gifhorer Schloß, beides sehr sehenswert. Dauer ca. 8 Stunden.

*

3. Exkursion in Städte am Nordost-Harz. Dauer mindestens 12 Stunden. Interessenten werden gebeten, zu Kaemlings Dia-Vortrag am 6. 3. um 20 Uhr zu kommen, da sie danach selbst entscheiden können, wohin die Reise gehen soll. Vorgestellt werden Hornburg, Osterwieck, Halberstadt, Quedlinburg, Blankenburg, Gernrode, Thale und Wernigerode.

*

4. Zur Heideblüte in das Museumsdorf Hösseringen südwestlich von Uelzen. Hier erleben Sie eine museale Einrichtung, die noch nicht bis ins letzte Detail perfektioniert ist. Dauer ca. 7 - 8 Stunden.

Wir bedanken uns herzlich bei unseren Inserenten. Sie machen die Herausgabe des Stadtspiegels möglich.

W. Dehnhard

Inh. A. Ungermann

Uhren · Schmuck · Bestecke

Südstraße 6 · 31515 Wunstorf
Telefon (0 50 31) 34 61



Fleischerei

seit 1931

ertel

Fleischermeister

Ihr Spezialist für leckere Buffets, kalt und warm,
Braten und kleine schmackhafte Snacks.

Ihr freundliches
Fleischer-Fachgeschäft
mit dem
"Rundum-Service"

31515 Wunstorf
Neustädter Straße 9
Tel. 0 50 31 / 41 92



Eis-Café Rialto

Inhaber Salvatore Recine

Lange Str. 13 · 31515 Wunstorf · Tel. 0 50 31 / 46 43

Wir machen den Weg frei

GELD A LA CARTE.



Mit unserer EUROCARD oder EUROCARD GOLD besitzen Sie ein gutes Stück Unabhängigkeit. Sie zahlen bargeldlos und mit Ihrer Unterschrift, für was auch immer. Weltweit. Das ist bequem und sicher, aber noch nicht mal alles. Was die EUROCARD und EUROCARD GOLD noch bieten, sagen wir Ihnen gern in einem persönlichen Gespräch.



Volksbank Wunstorf

Die beiden Heidorne werden 750

Die vor 750 Jahren gegründeten Hagedörfer Großenheidorn und Klein Heidorn begehen in diesem Jahr festlich ihre Jubiläen. Die Programme stehen bereits weitgehend fest. Hier soll ein kurzgefaßter Überblick vermittelt werden.

Großenheidorn:

18. 5. (Pfingsten): „Unser Dorf stellt sich vor.“ Gottesdienst, verschiedene Aktivitäten der Vereine, Jazzkonzert, Schützenfest. Schauplatz: rund um die Mehrzweckhalle.

13./14. 9.: „Historisches Fest“; Mittelalterlicher Markt mit ländlichen Verkaufsständen, Gauklern, Musikanten, Kinderspielen, Spinnen, Weben usw. Schauplatz: Willes Hof und Umgebung. Am 14. 9. Historischer Umzug.

Außerhalb dieser Hauptveranstaltungen sind Aktionen geplant, bei denen sich jeder in alten bäuerlichen Tätigkeiten üben kann.

Klein Heidorn:

30. 4.: Aufstellen des reich geschmückten Maibaumes.

5. 6.: 1. Festtag, ausgerichtet vom Gesangsverein Concordia mit Festansprachen und -vorträgen, dem Hölty-Orchester und Liedvorträgen.

6. 6.: 2. Festtag, ausgerichtet von den Sportschützen mit Ausschießen des Kirchenkönigs, Tanz- und Liedvorträgen und einer historischen Modenschau.

7. 6.: 3. Festtag, ausgerichtet von der Freiwilligen Feuerwehr mit einem festlichen Straßentreiben, Handwerkerschau, Shanty-Chor Wunstorf, offene Tür bei der Feuerwehr, Platzkonzert und Verlosung. Ab 19 Uhr Festball.

8. 6.: 4. Festtag, ausgerichtet vom Turn- und Sportverein. Ökumenischer Gottesdienst, Festessen, Konzert der Wunstorfer Auetaler, Theaterabend der Landjugend Kolenfeld.

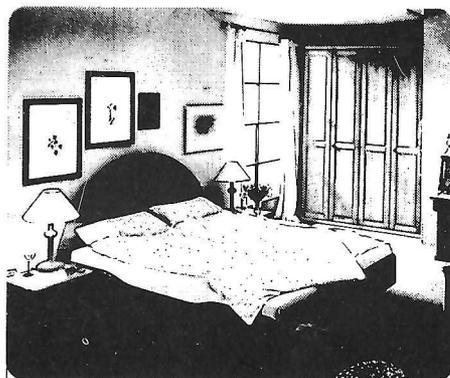
Neue Anfangszeiten

Im Interesse aller Teilnehmer, vor allem der älteren Mitglieder und Mitbürger, werden wir die Anfangszeiten der Vortragsabende **ab September 1997** von 20 Uhr auf **19 Uhr** vorverlegen.

Gleichermaßen wird der Beginn des **Heidschnuckenessens** am 22. 11. 1997 von 19 Uhr auf **18 Uhr** vorgezogen. Wir kommen damit einem häufig geäußerten Wunsch entgegen. Vielleicht kann damit auch die etwas abrupte Aufbruchphase weiter ausgedehnt werden.

Sprechstunden im Info

Seit Ende letzten Jahres steht der 1. Vorsitzende des Heimatvereins Werner Kaemling regelmäßig jeden Sonnabend zwischen 15 und 18 Uhr für Gespräche, Anfragen, Anregungen usw. im Wunstorf-Info, Rathaus zur Verfügung. Der unmittelbare Kontakt zu den 600 Mitgliedern hat für ihn einen hohen Stellenwert. Nutzen Sie diese Möglichkeit.



NATÜRLICH LEBEN
NATÜRLICH WOHNEN

Wohnen ist ein wichtiger Teil
in der Natur des Menschen. Ihm
entsprechend gestalten wir seinen
Raum ideenreich,
naturnah und lebensgemäß.

TEAM 7
NATÜRLICH WOHNEN

wohnidee

einrichten + wohnen gmbh

Hagenburger Straße 62/64 31515 Wunstorf Telefon 0 50 31 / 35 55

Wunstorf-Ansichten alte und neue Motive

handkoloriert - handsigniert

aus | der

Kaemling  **Collection**

Werner Kaemling Lönstr. 12 · 73575
De Pottspieker Wasserzucht 20 · 8061
Wunstorf-Info Rathaus · 101386

Hier könnte Ihre Anzeige stehen!

Wenn Sie in dem nächsten **Stadtspiegel** eine Anzeige plaziert haben möchten, so setzen Sie sich mit Manfred Gröne

Telefon und Fax: 05031/73370

in Verbindung.

Alte Landkarten und Stiche.

Von der

Wunstorfer Briefmarken Börse

Postfach 1447, Kranichstrasse 18

31512 Wunstorf

Tel: 0172 511 2780, Fax: 05031 / 7 33 70

Das besondere Geschenk!

Herausgeber:

Heimatverein Wunstorf e. V.

Südstraße 1 (Wunstorf-Info)

31515 Wunstorf

Telefon 0 50 31 / 10 13 86

Postanschrift:

Postfach 1447, 31512 Wunstorf

Druck: Druckhaus M. Wirth GmbH

Ziegeleistraße 4, 37627 Stadtdoldendorf

Telefon 0 55 32 / 90 11 - 0

Der Stadtspiegel erscheint dreimal im Jahr.

Er wird den Mitgliedern kostenlos zugestellt.

Schutzgebühr für Nichtmitglieder 2,- DM

Vorstand: Werner Kaemling, 1. Vorsitzender

Manfred Gröne, 2. Vorsitzender

Reimer Krause, Schriftführer

Hans-Joachim Lechner, Schatzmeister

Mathilde Soffner, Beisitzer

Manfred Rasche, Beisitzer

Planen □ Bauen □ Verwalten □ Pflegen

WUNSTORFER
Bauverein
WOHNUNGSBAU

G M B H

Lange Str. 79 · 31515 Wunstorf · Tel. 0 50 31 / 95 45 - 0

UNSERE ERFAHRUNG IST IHRE SICHERHEIT!