

Der Personenverkehr auf der Eisenbahnlinie Duderstadt – Wulften wurde vor 50 Jahren eingestellt

Von Alois Grobecker



Die Zeitzeugen Karl Hohlfeld mit Dienstmütze seines Vaters, Herbert Nolte, Werner Grobecker und Ortsheimatpfleger Alois Grobecker haben am ehemaligen Standort des Bahnhofes zum 50. Jahrestag der Einstellung des Personenbahnverkehrs (25. Mai 1974) persönliche Erinnerungen ausgetauscht.

Ein Wandbild des Duderstädter Malermeisters Fritz Röling an der Lagerhalle der Hauptgenossenschaft des Kornhauses Duderstadt in Gieboldehausen erinnert an bessere Tage der „Eichsfeldbahn“. An dieser Stelle befand sich der Bahnhof Gieboldehausen. Zum Wandbild, das vom früheren Bürgermeister Willi Döring in Auftrag gegeben und finanziert wurde, ließ Döring zudem zeitnah ein Eisenbahnhauptsignal aufstellen. Ursprünglich hatte Döring die Vision, an diesem Standort zur Erinnerung eine Dampflok als Denkmal aufzustellen.

Ortsheimatpfleger Alois Grobecker hatte aus dem Archiv der Geschichtswerkstatt Gieboldehausen zum Zeitzeugengespräch die Bauzeichnung des Bahnhofesgebäudes aus dem Jahre 1888 mitgebracht, woraus die Räumlichkeiten des Gebäudes mit Diensträumen, Warteraum, Schalterhalle und Stellwerk ersichtlich waren. Anhand von Archivunterlagen berichtete er, dass nach jahrelangen Bemühungen am 31. Oktober 1889 die Eisenbahnlinie Wulften – Duderstadt mit einem von der Eisenbahndirektion Hannover festlich geschmückten Sonderzug – bestehend aus einer Dampflokomotive mit sechs Personen- und einem Packwagen – feierlich eröffnet wurde. Erst 8 Jahre später wurde im Jahre 1897 die Bahnstrecke nach Süden bis Leinefelde erweitert. Im Jahre 1974 fuhr am 25. Mai der letzte Personenzug von Duderstadt nach Wulften. Ein weiteres Stück örtlicher Geschichte ist in den Mittagsstunden des 04. Dezember 1984 zu Ende gegangen. Nach 27 Jahren (1957 – 1984) maschineller Rübenverladung wurde die Verladung und der Zuckerrübentransport auf der Schiene von Duderstadt bis Wulften für immer eingestellt.



Ältere Bürgerinnen und Bürger werden sich mit nostalgischen Gefühlen noch an die schnaufenden Dampflokomotiven und später an die Diesellokomotiven mit Personen- und Güterwagen sowie an den roten Schienenbus, die zwischen Wulften und Duderstadt verkehrten und am Bahnhof Gieboldehausen hielten, erinnern. So ließen Herbert Nolte, Karl Hohlfeld und Werner Grobecker als Zeitzeugen diese Zeit im Gespräch wieder lebendig werden.

Zeitzeuge Herbert Nolte ist unweit vom Bahnhofsgelände aufgewachsen und fuhr täglich mit der Bahn zur Schule und später zur beruflichen Ausbildung bei der Kreisverwaltung Duderstadt. Die Schülerrückfahrkarte kostete früher nach Duderstadt und zurück eine Mark. Aus seinen persönlichen Erinnerungen war damals das Bahnhofsgelände ein idealer Spielplatz für die Kinder des Bahnhofsviertels. Man kletterte auf abgestellte Waggonwagen herum, die sich auf dem Abstellgleis befanden. Auch konnte er sich gut erinnern, dass die Wallfahrer, die mit dem Sonderzug nach Vierzehnheiligen fuhren, in einer Prozession singend und betend von der Kirche zum Bahnhof gebracht und nach der Wallfahrt auch wieder mit Prozession abgeholt wurden.

Auch transportierte der Circus Busch seine gesamte Ausrüstung mit Tieren, Wagen und Materialien für ein Gastspiel auf dem örtlichen Schützenplatz per Bahn. Für uns Kinder, so Nolte und Grobecker übereinstimmend, war es eine Attraktion zum ersten Mal Elefanten zusehen.

Werner Grobecker berichtete, dass früher alle Arten von Rohstoffen und Gegenständen mit der Bahn transportiert wurden. Von Getreide, Saatgut und Düngemittel in Säcken, Brennstoffe wie Kohle, Briketts und Koks bis hin zu Möbeln. Er erinnerte sich, dass er mit seinen Eltern – die ein Möbelgeschäft mit Tischlerei in Nähe des Bahnhofes in der Neue Straße betrieben – die mit der Bahn angelieferten Möbel abgeholt haben. Ferner wusste er zu berichten, dass außer Personen und landwirtschaftliche Produkte auch die Skulpturen der 14 Heiligen Nothelfer für die Wallfahrtskapelle Höherberg mit dem Zug aus St. Ulrich in Gröden (Südtirol) zum Bahnhof Gieboldehausen transportiert wurden.



Luftbild vom Bahnhof Gieboldehausen am 13.10.1956

Karl Hohlfeld, Sohn des letzten Bahnvorstehers Karl-Heinz Hohlfeld, hat bereits in jungen Jahren sein Herz für die Eisenbahn entdeckt. Wie er sich erinnerte, hat sein Vater ihn des Öfteren mit zum Bahnhof genommen. Ferner berichtete er, dass sein Vater die Ära Bahnhof Gieboldehausen mit dem Verschließen des Bahnhofsgebäudes beendet hat. Den Originalschlüssel und die Dienstmütze blieben ihm zur Erinnerung.

Karl Hohlfeld berichtete, dass er die Ausbildung zum Maschinenschlosser bei der Bahn absolviert und später eine Umschulung zum Streckenlokomotivführer für Diesel- und Elektrolokomotiven gemacht hat. Auf vielen Streckennetzen der Bahn war er unterwegs und transportierte u.a. auch verschiedene Güter auf der Eisenbahnlinie von Wulften nach Duderstadt.

Eisenbahnverkehr Duderstadt – Wulften

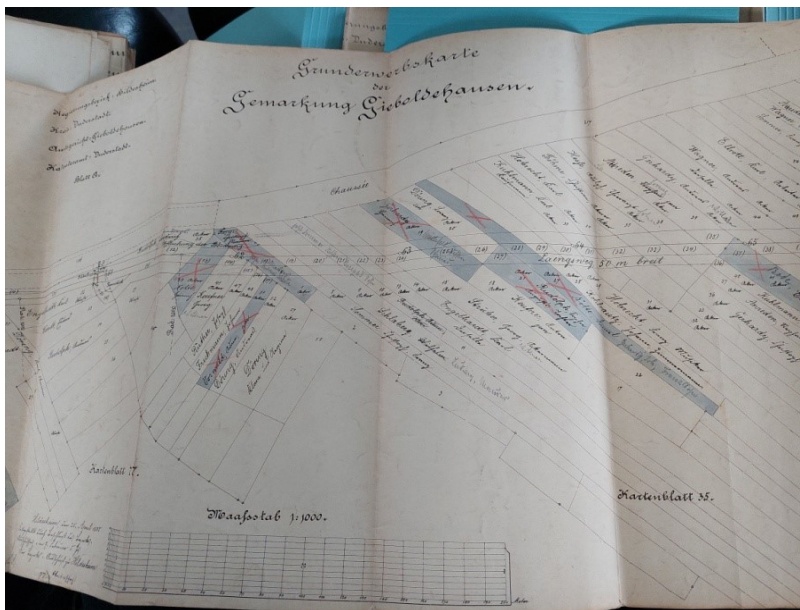
Der letzte Personenzug
fuhr am 25. Mai 1974



Mit dem Bau der Eisenbahn veränderte sich das Transportwesen grundlegend. Früher konnten Waren nur mit Pferd und Wagen transportiert werden und das auch nur in beschränktem Maße. Schlechte Straßen und große Entfernungen setzten dem Verkehr erhebliche Grenzen.

Auch im Untereichsfeld hatte man die Vorteile einer Bahnverbindung mit Anbindung an ein größeres Streckennetz schon früh erkannt. In einem Artikel in der „Zeitung fürs Eichsfeld“ aus dem Jahre 1889 heißt es:

Schon seit länger als zwei Jahrzehnten wurde auf dem Eichsfelde das Verlangen rege, diesem Landesteile die Segnungen einer Bahnverbindung zu Teil werden lassen. Die dahin zielenden Eingaben und Gesuche hatten schließlich im Oktober 1885 insofern Erfolg, als einer von hier entsandten Deputation seitens des Herrn Eisenbahnministers das Versprechen gegeben wurde, dass dem nächsten Landtag eine diesbezügliche Vorlage zugehen werde. Ins Auge gefasst war eine Bahn, welche in ihren Endpunkten in die Linien Northeim – Nordhausen und Halle – Kassel einmünden sollte. Daraufhin wurde vom Kreistag des Kreises Duderstadt am 27. November die Mittel zum Grunderwerb unter der Bedingung bewilligt, dass eventuell nur die Strecke bis Duderstadt gebaut werde. Im Februar 1886 ging dem Abgeordnetenhanse ein Gesetzentwurf zu, in dem für den Bau der Teilstrecke von Wulften nach Duderstadt 1 567 000 vorgesehen waren. Die Summe wurde bewilligt.



Unverzüglich wurde mit der Festlegung der Trasse und Vermessungsarbeiten begonnen. Große Schwierigkeiten ergaben sich beim Erwerb der Grundstücke zum Bahnbau. Zwischen Wulften und Duderstadt mussten insgesamt 1533 Parzellen angekauft werden, wobei jeder Besitzer einen Höchstpreis erzielen wollte. In manchen Gemeinden waren bis zu 250 Grundbesitzer betroffen. Um nicht mit jedem einzelnen Grundbesitzer verhandeln zu müssen, wurden alle Grundstücke in einem Enteignungsverfahren erworben.

Um einen Brückenbau zu vermeiden, wird die Suhle im Bereich des Marsfelder Berges, die bis dahin unmittelbar an den Hangfuß heranreichte, verlegt.

Dort wo auf dem alten Bahnkörper der Radweg in Richtung Bilshausen die Hahle überquert, floss zur Zeit des Bahnbaues nur ein kleines Rinnsal, genannt die Schinnelaake. Dieser Graben begann in Höhe der

jetzigen Hahlebrücke und mündete dann an gleicher Stelle wie heute in die Rhume. Hier hat man in weiser Voraussicht, dass hier später einmal 1898 die Hahle fließen würde, eine angemessene Brücke gebaut. Nach Festlegung der Bahnhöfe die zum Teil keine vorhandene Straßenanbindung hatten, wie es z.B. in Duderstadt der Fall war, wurden die verschiedenen Zuwegungen heiß diskutiert. In einem Leserbrief an die Zeitung vom 4. Januar 1889 kommt das zum Ausdruck.

„Jetzt, wo durch den Frost gezwungen, die Arbeiten am Bahnhof eingestellt sind, hält ein weiteres Etwas die Gemüter unserer Mitbürger rege, nämlich die Anlage einer Bahnhofstraße. Es soll wie wir hören, der Magistrat drei verschiedene Projekte ausarbeiten lassen und zwar 1) einen Durchbruch der unteren Marktstraße in der Nähe des Kiepe'schen Hauses, 2) eine Verbreiterung des Weges vom Steintor zur Zuckerfabrik bis in die Nähe des Waagehauses und dann gerade durch zum Bahnhof, 3) Verbreiterung des alten Weges direkt an den Wolfsgärten vorbei.“

Nachdem sich der Einsender mit den Vor- und Nachteilen der drei Varianten ausführlich befasst hat, kommt er zu folgendem Ergebnis:

„Wir meinen deshalb, dass der direkte Weg durch die sogenannten Wolfsgärten nicht allein der billigste sondern auch zugleich der beste ist. Da die sog. Schindangerbrücke sehr baufällig ist, also so wie so einer größeren Reparatur resp. Neubau bedarf, so würde dieser einzige hier in Frage kommende Brückenbau beim Kostenpunkt der Bahnhofstraße überhaupt nicht in Anrechnung zu bringen sein.“

Auch der Bahnhof in Gieboldehausen, hatte keine direkte Straßenanbindung. Die Bahnhofsanlagen lagen mitten in der Feldflur. Erreicht werden konnte der Bahnhof nur über die Totenhäuser Straße. Das Gebiet westlich der Hahle war derzeit noch völlig unbebaut. 1890 beschließt der Fleckenrat den Bau einer direkt zum Bahnhof führenden Straße. Die Kieselsteine werden in Eigenleistung aus Ebergötzen geholt. Die Fuhrleute bekommen pro Pferd und Kubikmeter 1 Mark. Um die Sicherheit des Eisenbahnbetriebs sicherzustellen wird auf dem kleinen Anger ein neuer Scheibenstand gebaut. Ausführende Firma für das Mauerwerk Carl Hohmann zum Preis von 356 Mark. Carl Kellner baut den Kugelfang für 47 Mark. Die Eisenbahndirektion Hannover gewährt hierzu einen Zuschuss von 300 Mark.

1894 bekommt der Flecken eine erste Straßenbeleuchtung. Johannes Hartmann bekommt für das Anstecken der Laternen 85 Mark. Es wird festgelegt, dass die Laternen an der neuen Bahnhofstraße zuerst angesteckt werden und sie müssen solange brennen, bis der letzte Zug abgefertigt ist. Das benötigte Petroleum liefert die Gemeinde. Jetzt war die neue Bahnhofstraße zwar beleuchtet, aber um sie erreichen zu können, musste man zuerst die Schinnelaake überqueren. Eine Brücke gab es noch nicht. Die Reisenden sprangen über ausgelegte Steine im Bachbett.

Der erste Fahrplan sah drei Zugpaare vor

Duderstadt	ab	6.00 Uhr	12.23 Uhr	17.24 Uhr
Westerode	ab	6.09 Uhr	12.30 Uhr	17.43 Uhr
Rollshausen	ab	6.24 Uhr	12.43 Uhr	17.58 Uhr
Gieboldehausen	ab	6.39 Uhr	12.54 Uhr	18.13 Uhr
Bilshausen	ab	6.54 Uhr	13.07 Uhr	18.28 Uhr
Wulften	an	7.01 Uhr	13.14 Uhr	18.35 Uhr
Wulften	ab	8.45 Uhr	15.50 Uhr	20.54 Uhr
Bilshausen	ab	8.55 Uhr	15.58 Uhr	21.04 Uhr
Gieboldehausen	ab	9.12 Uhr	16.11 Uhr	21.21 Uhr
Rollshausen	ab	9.25 Uhr	16.22 Uhr	21.34 Uhr
Westerode	ab	9.40 Uhr	16.35 Uhr	21.49 Uhr
Duderstadt	an	9.48 Uhr	16.43 Uhr	21.57 Uhr

Fahrpreise ab Duderstadt: II Kl. 20 Pf. III Kl. 15 Pf. IV Kl. 10 Pf.

Nachdem die vorgeschriebene landespolizeiliche Abnahme der 20,6 Kilometer langen Strecke erfolgt war, konnte es nun endlich losgehen. Ehe die Bahn dem Betrieb übergeben wurde, fand zu deren Einweihung eine Feier statt über die hier in Auszügen nachstehend berichtet wird.

31. Oktober: Die Einwohnerschaft von Duderstadt hatte aus Anlass des freudigen Ereignisses die Häuser mit Flaggen geschmückt. Auf dem Bahnhof sammelten sich die Festteilnehmer und das Festkomitee von hier, an dessen Spitze die Herren Landrat von Oven und Bürgermeister Freericks. Punkt 10 Uhr 38 Min. setzte sich der aus sechs Personen- und einem Packwagen bestehende Festzug, dessen Lokomotive in Girlanden und Fähnchen Schmuck prangte. Nach Wulften zu in Bewegung. In dem Zuge hatten noch eine größere Anzahl hiesiger Einwohner Platz gefunden. Der Zug fuhr bis Northeim, wo die von auswärts geladenen Festgäste, die Herren Regierungspräsidenten Dr. Schultz aus Hildesheim, Eisenbahn-Direktions-Präsident Thielen zu Hannover, Mitglieder der Eisenbahn-Direktion Hannover, des Eisenbahn-Betriebsamtes Paderborn und der Regierung zu Hildesheim, im Ganzen neun Herren abgeholt wurden. Die Ankunft in Wulften erfolgte gegen 13.00 Uhr. Sodann erfolgte die Rückfahrt nach Duderstadt. Sämtliche Bahnhöfe waren mit Fahnen und Tannengrün festlich geschmückt. Die Gemeindevorstände, die Beigeordneten und in Bilshausen, Gieboldehausen und Rollshausen auch Vereine mit Fahnen hatten sich auf dem Bahnsteig aufgestellt. Auf allen Stationen wurde der Festzug mit Hurra empfangen.

Der größte Teil der Einwohnerschaft – Alt und Jung – war versammelt. Die beiden Herren Präsidenten stiegen auf allen Stationen aus und wurden durch den Herrn Landrat den Anwesenden vorgestellt. Dann erfolgte unter brausenden Hochrufen die Weiterfahrt.

Gegen 14.30 Uhr fuhr der Festzug dann in den Bahnhof Duderstadt ein. Brausende Hochrufe erschallten, Böllerschüsse ertönten und die Musik ließ ihre Hochs erklingen. So ist der erste Eisenbahnzug empfangen worden.“

Wohl niemand der damals dabei war hätte geglaubt, dass 84 Jahre später die ganze Eisenbahn-Herrlichkeit vorbei ist.

Am 25. Mai 1974 fährt auf der Bundesbahnstrecke Duderstadt – Wulften zum letzten Male ein Personenzug. Der Güterverkehr bleibt vorerst bestehen. 1984 wird dann auch der Güterverkehr eingestellt.

Schon fünf Tage nach der Inbetriebnahme berichtet die Zeitung über einen Zwischenfall.

5. November: Auf unserer neuen Bahnstrecke hat sich ein Unfall ereignet. Zwischen Wulften und Bilshausen entgleisten am Sonnabend von dem hier fahrplanmäßig 4.43 Uhr eintreffenden Zuge die zwei letzten Waggone. Die Passagiere wurden sämtlich in einen Personenwagen und den Postwagen untergebracht. Der Zug traf hier mit 25 Minuten Verspätung ein. Es ist anzunehmen, dass eine Schiene nicht recht festgelegt hat und in Folge dessen stattgehabte Erschütterung verursachte an dem einen Wagen einen Federbruch. Verletzt wurde bei dem Unfall niemand.

Gerhard Rexhausen +
Geschichtswerkstatt des HVV Gieboldehausen.

Die Eisenbahnlinie Duderstadt – Wulften

Von Alois Grobecker



Ein Wandbild an der Lagerhalle der Hauptgenossenschaft des Kornhauses Duderstadt in Gieboldehausen erinnert an bessere Tage der „Eichsfeldbahn“. An dieser Stelle befand sich der Bahnhof Gieboldehausen.

Nach jahrelangen Bemühungen um günstige Verkehrsverbindungen in Duderstadt, wurde am 31. Oktober 1889 die Eisenbahnlinie Wulften – Duderstadt mit einem von der Eisenbahndirektion Hannover festlich geschmückten Sonderzug – bestehend aus einer Dampflokomotive mit Kohlewagen und sechs Personen- und einem Packwagen – feierlich eröffnet. Erst 8 Jahre später wurde im Jahre 1897 die Bahnstrecke nach Süden bis Leinefelde erweitert. Im Jahre 1974 fuhr am 25. Mai der letzte Personenzug von Duderstadt nach Wulften.

In Duderstadt bemühte man sich schon früh darum, einen Eisenbahnanschluss zu bekommen. Bereits seit 1846 waren Eichsfelder bestrebt, eine Bahn durch ihr Gebiet zu bekommen und so gründete der Duderstädter Kommunalpolitiker Dr. Hellrung am 05. Nov. 1846 einen „Eisenbahnverein“. Durch Finanzierungsschwierigkeiten konnte der eigentliche „Startschuss“ zum Baubeginn aber erst im Jahre 1886 erfolgen. Nicht weniger als 1.533 Parzellen Land zwischen Wulften und Duderstadt mussten für den Bahnbau erworben werden und jeder Anlieger wollte einen möglichst guten Preis erzielen. In einigen Fällen musste sogar zur Enteignung geschritten werden. Darüber kann man noch in alten Exemplaren der örtlichen Zeitungen nachlesen.

Das Reisen innerhalb des Untereichsfeldes wurde wesentlich erleichtert. Man konnte von Duderstadt über Wulften nach Northeim und Göttingen gelangen.



Leider brachte die Bahn nicht den wirtschaftlichen Aufschwung, den man sich von ihr versprach, aber das Leben der Menschen gewann an Qualität. Allein die Wanderarbeiter, die es nun leichter hatten, an ihre Zielorte zu gelangen. Handwerker, die auf Montage gingen, hatten jetzt die Möglichkeit, schneller an ihren Arbeitsplatz bzw. die Heimat zu erreichen.

In den Jahren 1937/38 verkehrte am Montagmorgen gegen 4.00 Uhr ein durchgehender Zug von Leinefelde nach Hannover, der von vielen Eichsfeldern genutzt wurde.

„Eichsfelder mit Kisten, Kästen und langen Säcken hinten einsteigen!“ Wie oft wurde dieser Satz am Samstagnachmittag auf dem Hauptbahnhof in Hannover wohl ausgerufen?

Dort waren nämlich die Wagen der 4. Klasse angekoppelt, die Großabteile mit Bänken ringsum besaßen.

Es war noch die „gute alte Zeit“! In Scharen kamen die Pendler des Eichsfeldes an den Wochenenden zurück. Die weltbekannten Eichsfelder Schornsteinmauerer, Handwerker und Wanderarbeiter, alle zogen hinaus in die Fremde. Der Weg dahin und wieder zurück führte meist über Wulften.

Das Gesetz vom 19.04.1886 - die rechtliche Grundlage für die Eisenbahn im Eichsfeld

Zunächst ordnete der Minister für öffentliche Arbeiten generelle Vorarbeiten zur Eisenbahn – Leinefelde – Wulften an, die die Königliche Eisenbahndirektion mit Hilfe der Landdrostei Hildesheim durchführte. Eine vom Landkreis Worbis gewünschte Herzberger Bahn wurde aufgrund erheblicher Bau- und Betriebsschwierigkeiten verworfen. Daraufhin ging von Worbis ein Finanzierungsvorschlag für die Wulftener Bahn aus.

Von 80 Gemeinden im Kreis Worbis, so argumentierte Worbis, hätten lediglich nur 20 einen Vorteil von der Bahn. Deshalb sollte der Kreis Duderstadt als Hauptinteressent der Eisenbahnlinie die Hälfte der anfallenden Grunderwerbskosten im Worbiser Kreis mitübernehmen.

Der Landkreis Duderstadt lehnte diese Forderung aus finanziellen Gründen ab und versuchte nun auch mit Hilfe des Duderstädter Magistrats, die Teilung des alten Bahnprojektes in die Abschnitte Wulften – Duderstadt und Duderstadt – Worbis – Leinefelde zu erwirken. Dies sollte die Bauausführung des ersten Bauabschnittes erleichtern. Da hinsichtlich des Streckenabschnitts Duderstadt – Leinefelde die Finanzierungsschwierigkeiten vom Landkreis Worbis nicht ausgeräumt werden konnten, kam mithin vorerst nur der Streckenabschnitt Duderstadt – Wulften zur Ausführung.

Vorarbeiten, Grundstücksangelegenheiten und Baudurchführung

Zwischen der Königlichen Eisenbahndirektion Hannover und dem Kreisausschuss des Kreises Duderstadt wurden am 06. Juli 1886 in Hannover und am 22.07.1886 in Duderstadt die vom Kreis Duderstadt übernommenen Leistungen vertraglich abgesichert. (Preußische Gesetzessammlung, Gesetz vom 07.05.1885). Daraufhin begannen im Landkreis Duderstadt und in Wulften im Landkreis Osterode/Harz die Vorarbeiten. Nach Absteckung der endgültigen Linie fand die landespolizeiliche Untersuchung der geplanten Streckenabschnitte Wulften – Gieboldehausen am 15.06.1887, Gieboldehausen – Mingerode am 16.06.1887 und Mingerode – Duderstadt am 17.06.1887 statt.

Die Verkaufs- und Enteignungsverhandlungen mit den Grundbesitzern entlang der projektierten Bahn wurden sofort begonnen, um die Baumaßnahmen nicht zu verzögern. Zwischen Wulften und Duderstadt mussten 1533 Parzellen angekauft werden, wobei jeder Besitzer einen Höchstpreis erzielen wollte. In manchen Gemeinden waren bis zu 250 Grundbesitzer betroffen.

Unter dem Vorbehalt der nachträglichen Festsetzung der Entschädigung nach Maßgabe des Enteignungsgesetzes und auf Grund besonderer Bedingungen mussten die Anlieger ihre Grundstücke der Eisenbahndirektion überlassen.

Die Bauarbeiten kamen nun zügig voran und sollten Ende 1889 abgeschlossen werden. Dieser Termin ließ sich jedoch nur einhalten, nachdem auch wiederholt an Sonntagen gearbeitet werden durfte.



Nachdem die vorgeschriebene landespolizeiliche Abnahme der 20,6 Kilometer langen Strecke am Sonnabend, dem 26.10.1889 erfolgt und somit für den Bahnbetrieb freigegeben war, konnte es nun endlich losgehen. Ehe die Bahn den offiziellen Betrieb ab dem 01. November aufnahm, fanden zu deren Einweihung zahlreiche Feiern auf den Bahnhöfen am Donnerstag, den 31.10.1889 statt, über die hier in Auszügen nachstehend berichtet wird:

31. Oktober: Die Einwohnerschaft von Duderstadt hatte aus Anlass des freudigen Ereignisses die Häuser mit Flaggen geschmückt. Auf dem Bahnhof sammelten sich die Festteilnehmer und das Festkomitee von hier, an dessen Spitze die Herren Landrat von Oven und Bürgermeister Freericks. Punkt 10 Uhr 38 Min. setzte sich der aus sechs Personen- und einem Packwagen bestehende Festzug, dessen Lokomotive in Girlanden und Fähnchen Schmuck prangte. Nach Wulften zu in Bewegung. In dem Zuge hatten noch eine größere Anzahl hiesiger Einwohner Platz gefunden. Der Zug fuhr bis Northeim, wo die von auswärts geladenen Festgäste, die Herren Regierungspräsidenten Dr. Schultz aus Hildesheim, Eisenbahn-Direktions-Präsident Thielen zu Hannover, Mitglieder der Eisenbahn-Direktion Hannover, des Eisenbahn-Betriebsamtes Paderborn und der Regierung zu Hildesheim, im Ganzen neun Herren abgeholt wurden. Die Ankunft in Wulften erfolgte gegen 13.00 Uhr. Sodann erfolgte die Rückfahrt nach Duderstadt. Sämtliche Bahnhöfe waren mit Fahnen und Tannengrün festlich geschmückt. Die Gemeindevorstände, die Beigeordneten und in Bilshausen, Gieboldehausen und Rollshausen auch Vereine mit Fahnen hatten sich auf dem Bahnsteig aufgestellt. Auf allen Stationen wurde der Festzug mit Hurra empfangen. Der größte Teil der Einwohnerschaft – Alt und Jung – war versammelt. Die beiden Herren Präsidenten stiegen auf allen Stationen aus und wurden durch den Herrn Landrat den Anwesenden vorgestellt. Dann erfolgte unter brausenden Hochrufen die Weiterfahrt. Gegen 14.30 Uhr fuhr der Festzug dann in den Bahnhof Duderstadt ein. Brausende Hochrufe erschallten, Böllerschüsse ertönten und die Musik ließ ihre Hochs erklingen. So ist der erste Eisenbahnzug empfangen worden.“

Schon fünf Tage nach der Inbetriebnahme berichtet die Zeitung über einen Zwischenfall.

5. November: Auf unserer neuen Bahnstrecke hat sich ein Unfall ereignet. Zwischen Wulften und Bilshausen entgleisten am Sonnabend von dem hier fahrplanmäßig 4.43 Uhr eintreffenden Zuge die zwei letzten Waggone. Die Passagiere wurden sämtlich in einen Personenwagen und den Postwagen untergebracht. Der Zug traf hier mit 25 Minuten Verspätung ein. Es ist anzunehmen, dass eine Schiene nicht recht festgelegt hat und in Folge dessen stattgehabte Erschütterung verursachte an dem einen Wagen einen Federbruch. Verletzt wurde bei dem Unfall niemand.



In der Anfangszeit fuhren täglich sechs Züge in beide Richtungen; zwei davon fuhren durch bis Northeim. Die Verbindung nach Süden, d.h. nach Worbis und Leinefelde, fehlte jedoch noch. Der Landkreis Worbis weigerte sich nach wie vor, die gesetzlich festgelegte Hälfte der Grunderwerbskosten zu zahlen, so dass das Vorhaben stockte. Es dauerte dann noch 8 Jahre (01.09.1897), bis auf dem zur Provinz Sachsen gehörenden Streckenabschnitt Duderstadt – Worbis – Leinefelde endlich auch der Zugverkehr möglich wurde.

Wohl niemand der damals am 31. Oktober 1889 dabei war hätte geglaubt, dass nach 30.887 Tagen (84 Jahre, 6 Monate, 3 Wochen und 4 Tage) der Personenbeförderungsverkehr vorbei ist.

Am 25. Mai 1974 fuhr auf der Bahnstrecke Duderstadt – Wulften zum letzten Male ein Personenzug.

Der Güterverkehr blieb vorerst bestehen und wurde am 04. Dezember 1984 eingestellt.

1889

Der Bahnhof in Gieboldehausen wird gebaut.

31. Oktober: Zur Eröffnung der Bahnstrecke Duderstadt – Wulften setzte sich am 31.10.1889 der Sonderpersonenzug in Bewegung. Auf den Bahnhöfen Bilshausen, Gieboldehausen, Rollshausen, Westerode und nicht zuletzt in Duderstadt feierten zahlreiche Menschen.

1. November: Der erste reale Personenzug fuhr von der Brehmestadt Duderstadt nach Wulften.

Der erste Fahrplan sah drei Zugpaare vor:

Duderstadt	ab	6.00 Uhr	12.23 Uhr	17.24 Uhr
Westerode	ab	6.09 Uhr	12.30 Uhr	17.43 Uhr
Rollshausen	ab	6.24 Uhr	12.43 Uhr	17.58 Uhr
Gieboldehausen	ab	6.39 Uhr	12.54 Uhr	18.13 Uhr
Bilshausen	ab	6.54 Uhr	13.07 Uhr	18.28 Uhr
Wulften	an	7.01 Uhr	13.14 Uhr	18.35 Uhr
Wulften	ab	8.45 Uhr	15.50 Uhr	20.54 Uhr
Bilshausen	ab	8.55 Uhr	15.58 Uhr	21.04 Uhr
Gieboldehausen	ab	9.12 Uhr	16.11 Uhr	21.21 Uhr
Rollshausen	ab	9.25 Uhr	16.22 Uhr	21.34 Uhr
Westerode	ab	9.40 Uhr	16.35 Uhr	21.49 Uhr
Duderstadt	an	9.48 Uhr	16.43 Uhr	21.57 Uhr

Fahrpreise ab Duderstadt: II Kl. 20 Pf. III Kl. 15 Pf. IV Kl. 10 Pf.

1890

Der Weg zum Bahnhof wird gebaut. Die Kieselsteine werden in Eigenleistung aus Ebergötzen geholt. Die Fuhrleute bekommen pro Pferd und Kubikmeter 1 Mark.

Um die Sicherheit des Eisenbahnbetriebs sicherzustellen wird auf dem kleinen Anger ein neuer Scheibenstand gebaut. Ausführende Firma für das Mauerwerk Carl Hohmann zum Preis von 356 Mark. Carl Kellner baut den Kugelfang für 47 Mark. Die Eisenbahndirektion Hannover gewährt hierzu einen Zuschuss von 300 Mark.



Die Freude über die nach langen Jahren der Planung endlich eröffnete Bahnlinie war groß und überschwänglich. Wenn auch der Wunsch, an einer Hauptstrecke zu liegen, nicht erfüllt wurde, hofften die Bewohner des Eichsfeldes auf eine baldige Verkehrs- und Wirtschaftsbelebung ihrer Region.

Auch bei den Bahnhöfen Bilshausen, Gieboldehausen und Westeroede eröffneten landwirtschaftliche Bezugs- und Absatzgenossenschaften ihre Läger. Um die Bahnhöfe in den Orten des Eichsfeldes bildeten sich Neubau- und Gewerbegebiete. Alte, jetzt zufällig am Gleis liegende Betriebe, erhielten Anschlussgleise.

Diese positiven Erscheinungen der ersten 50 Jahre nach Eröffnung der Bahn konnten allerdings nicht den erhofften großen wirtschaftlichen Aufschwung herbeiführen. Nach dem Zweiten Weltkrieg wurde die Bahnlinie durch die Zonengrenzziehung geteilt. Wie 1889 fuhren die Züge nur noch bis Duderstadt. Das

hannoversche Eichsfeld blieb nun erst recht im Verkehrsschatten. Der Personen- und Güterverkehr nahm trotz mehrfacher Bemühungen immer mehr ab.

Die Pendlerströme tendieren heute nicht in Richtung der Bahn nach Northeim oder Herzberg sondern nach Göttingen, wohin mehrere Omnibuslinien im Stundentakt führen. Letztlich nahm auch der Individualverkehr mit Personenkraftwagen nach dem 2. Weltkrieg der Eisenbahn viele Fahrgäste ab.

1945

März/April: Amerikanische Jagdbomber beschießen einen Personenzug in Höhe Marsfelder Berg. Nachdem der Zug den Gieboldehäuser Bahnhof erreicht hat, wird er ein zweites Mal angegriffen. Die Lokomotive wird zerstört. Anliegende Häuser erhalten ebenfalls Treffer. Dabei kommt eine Einwohnerin ums Leben.

8. April: (Weißer Sonntag) Fünf mit Petroleum gefüllte Kesselwagen der Reichsbahn, die auf dem Bahnhof abgestellt sind und dort für die Anlieger eine große Gefahr bedeuten, werden von mutigen Einwohnern mit Muskelkraft bis auf Höhe des jetzigen Sportplatzes geschoben. Viele Einwohner nutzen die Gelegenheit und versorgen sich mit dem sonst nicht zu bekommenden Brennstoff. Mittels eines provisorischen Schöpfergerätes werden Eimer und Kannen gefüllt. Angehörige der Deutschen Wehrmacht sprengen mit Handgranaten die beiden Kesselwagen. Das auslaufende Petroleum entzündet sich und es entsteht ein Brandherd von beachtlichem Ausmaß. Ausgebrannte Kesselwagen und verbogene Eisenbahnschienen bleiben als traurige Reste zurück.



1970

29. Mai: Der seit dem 29. Mai 1970 nicht mehr genutzte Bahnhof wird künftig dem Neubau einer Mehrzweckhalle des Kornhauses Duderstadt weichen.

1974

25. Mai: Die ungenügende Auslastung der Bahn, die am 31.10.1889 eröffnet wurde, führte schließlich am 25. Mai 1974 zur Einstellung des Personenverkehrs zwischen Wulften und Duderstadt. Der Güterverkehr blieb vorerst bestehen.



1975

30. Mai: Mit den Abrissarbeiten des Stationsgebäudes der Bahn wird begonnen. Die Kornhausgenossenschaft hatte den Bahnhof erworben. Auf dem Gelände mit Gleisanschluss will das Kornhaus eine 1000 qm große Mehrzweckhalle mit einem Fassungsvermögen von je 2000 Tonnen für eine losen Getreide- und Düngemittellagerung errichten. Als erste Genossenschaft im südhannoverschen Raum wird das Kornhaus Duderstadt die lose Düngerketten eingeführt.



Bis zu diesem Zeitpunkt wurde Dünger als Sackware gehandelt. Die Kostenexplosion im Bereich der Verpackung habe die Pläne zur losen Düngerlagerung und losem Verkauf reifen lassen, die mithin auch der Rationalisierung des Geschäftsbetriebes dient. Das 500.000 DM-Neuprojekt ist für 1975 geplant und wird noch für die Ernte 1976 verwirklicht sein.

1982



28. August: „Mit dem Bummelzug durchs Eichsfeld!“ Mit dieser Einladung hat sich die Südhannoversche Volkszeitung, aus Anlass ihres 100-jährigen Bestehens, bei ihren Lesern und Freunden revanchieren. Der erste Zug fährt um 13 Uhr vom Duderstädter Bahnhof nach Gieboldehausen, der zweite um 14:30 Uhr und der dritte um 16:00 Uhr. Für ausreichend Platz in den historischen Waggons ist gesorgt. Für die richtige Musik auf den Bahnsteigen zeichnen in Duderstadt das Blasorchester und in Gieboldehausen der Spielmanns- und Fanfarenzug verantwortlich.



Bahnsteig Gieboldehausen



Bahnsteig Duderstadt



1984

04. Dezember: Ein weiteres Stück örtlicher Geschichte ist am heutigen Dienstag in den Mittagsstunden zu Ende gegangen. Nach 27 Jahren (1957 – 1984) maschineller Rübenverladung wurde die Verladung und der Transport auf der Schiene für immer eingestellt.

Die Deutsche Bahn setzte ihre Sparpolitik auch im Eichsfeld fort und stellte nach dem Personenverkehr am 25. Mai 1974 nunmehr auch den Rübentransport auf der Schiene von Gieboldehausen zu den Zuckerfabriken ein. Dass dies das endgültige „AUS“ des Schienenverkehrs nach 95 Jahren war, die Bahnstrecke Wulften – Duderstadt – Leinefelde wurde 1889 erstmals benutzt, dürfte für jeden ohne Zweifel sein.

Fest steht, dass mit der Zuckerrübenernte 1984 der letzte Schienentransport nach Northeim und Nörten-Hardenberg am Dienstag, dem 04. Dezember 1984, stattgefunden hat.

In den letzten Jahren haben über 230 Waggon jährlich das Eichsfeld auf der Schiene in Richtung Zuckerfabriken verlassen und somit zur Entlastung des Straßenverkehrs beigetragen.

Ab dem kommenden Jahr 1985 wird der Abtransport der Rüben aus Gieboldehausen, wie erstmals im Jahr 1984 in den Anbaugebieten um Duderstadt und Westerode geschehen, mit dem Lastkraftwagen vorgenommen.

Das „AUS“ erfolgte aus wirtschaftlichen Gründen, da LKW-Unternehmen kostengünstige Angebote für den Transport abgegeben haben und somit die Bahn nicht mehr konkurrenzfähig war.

Die LKW's werden künftig soweit möglich, die einzelnen Anbaugebiete anfahren und dort die Rüben aufnehmen. Nachdem bereits in den Vorjahren die Zuckerverarbeitung in Obernjesa geschlossen wurde, so haben in den Folgejahren ein ähnliches Schicksal die Zuckerfabrik Northeim und Nörten-Hardenberg erfahren und die Produktion eingestellt.

Im Jahre 1957 wurde erstmals die Rübenverlademaschine vom Landwirtschaftsmeister Karl Nolte sen. nach Gieboldehausen transportiert. Im Dezember 1984 wurde diese Verladerrampe letztmalig vom Sohn Karl Nolte jun. weitertransportiert.



Als letzte Benutzer dieser Rübenverladung haben Josef Zapfe aus Rollshausen und Theo Sommer aus Gieboldehausen dieses Kapitel nach 27 Jahren beendet. In den Mittagsstunden „kippte“ Theo Sommer seine mit Zuckerrüben beladenen Anhänger unter der Aufsicht des Lademeisters der Zuckerfabrik Northeim, Paul Schmidt, auf die zum letztmaligen Abtransport wartenden Güterwaggons der Bundesbahn.



1989

Ihren 100. Geburtstages im September 1989 konnte die „Eichsfeldbahn“ nach der Stilllegung im Jahre 1974 mit einem Jubiläumsdampfzug der Braunschweiger Verkehrsfreunde wieder würdig begehen und aufleben lassen. Bewohner des Eichsfeldes fanden sich auf den Bahnhöfen ein und winkten dem Jubiläumsdampfzug mit seinen historischen Wagen zu.



2002

Dezember: Auf der Bahnstrecke Bilshausen – Rollshausen hat der Rückbau der Gleisanlagen begonnen. Die Schienen werden mitsamt den Schwellen von einer auswärtigen Firma abmontiert.

Die Firma zahlte 73.000 Euro.

Bahnhof als Filmkulisse

Die romantische „Eichsfeldbahn“ bildete auch einige Male die Kulisse für die „Göttinger Filmproduktion“. Der Bilshäuser Bahnhof wurde so einmal ein Ostpreußischer Kleinstadtbahnhof in dramatischen Tagen des 2. Weltkrieges.

Neben der Eisenbahnstrecke wurde die tiefverschneite Landschaft nach der Felscheune zwischen Bilshausen und Gieboldehausen zum russischen Kriegsschauplatz. Der Film hieß damals „*Nacht fiel über Gotenhafen*“ und schilderte die tragische Flucht über die Ostsee und den Untergang der „Wilhelm Gustloff“.

Fotos & Archiv:
Geschichtswerkstatt
HVV-Gieboldehausen

Alois Grobecker
ORTSHEIMATPFLEGER
Flecken Gieboldehausen