

Die Bahnhaltestation Dörverden- ihre Geschichte seit 1847

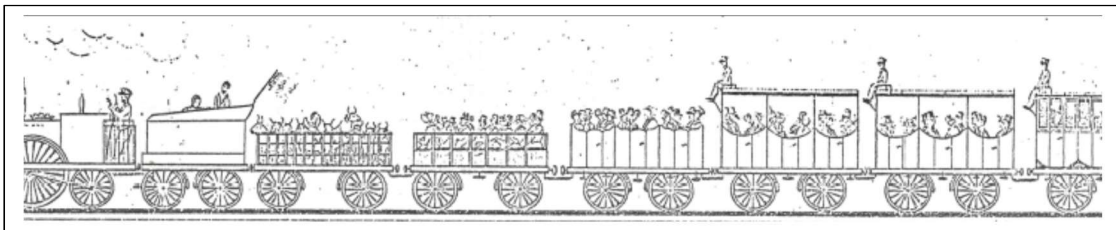
Geschichte des Bahnhofs Dörverden, zusammengestellt aus verschiedenen Quellen

1828 hatte sich der Verdener Syndicus Dr. Lang vor der Hannoverschen Kammer gegen den Bau der Bahn Bremen-Hannover ausgesprochen:

"Die Anlegung von Eisenbahnen ist ein dem Lande verderbliches Unternehmen. Eisenbahnen sind für den Verkehr im Innern nicht notwendig. Chausseen tun dasselbe". Die Folge war eine Verschiebung des Bahnprojekts bis 1845. Am 1.4.1845 kam zwischen dem Bremer Senat und der Hannoverschen Kammer ein Vertrag zustande, bei paritätischer Kostenverteilung von Bremen über Verden nach Wunstorf eine gemeinsame Staatsbahn zu bauen.

Bevor die Trasse abgesteckt wurde, erkundete eine Abordnung aus unseren Dörfern am 28.10.1846 bei der Bahndirektion, ob die Bahn durch ihre Feldmark gelegt würde. Antwort: Ja, bei Weigerung würde man den notwendigen Grund und Boden notfalls enteignen. So begann mit 1000 Arbeitskräften die Erdarbeit. Mit Schaufel, Spaten und Schiebkarre wurde ein 8,10 m breiter Damm aufgeworfen. Dünen wurden abgekartt, Bruchgelände aufgeschüttet. Über die Aller wurde eine Eisenbahn- und Flutbrücke gebaut. Die Gesamtkosten beliefen sich auf 4,3 Millionen Taler.

Am 12.12.1847 war es soweit, dass der erste Dampfzug von Bremen nach Hannover rollte. Es war ein symbolischer Schritt in die Zeit beginnender Technik. Die Eröffnung der Eisenbahn machte eine ausgedehntere kaufmännische Werbung möglich. Der Bremer Tuchhändler Johann von Büren schickte den Gemeinden ein mit dem Bild eines Dampfzuges illustriertes Werbeplakat:



"Durch die Eröffnung unserer Eisenbahn ist auch Ihr Ort uns sehr nahegekommen und werden auch Sie daher öfter mit Bremen verkehren. Daher empfehle ich meine Tuch - oder Lakenhandlung unter Zusicherung der billigsten Behandlung und bemerke nur noch, daß die Ware frei über die Grenze geliefert wird, ohne daß der Käufer eine Steuer zu bezahlen braucht.

Johann von Büren

In der Neustadt, Weserstr. Nr. 104
in Bremen 1848".

Täglich verkehrten drei Züge in Richtung Hannover—Bremen und zwei in Gegenrichtung. Fahrplanmäßig hielt der Zug in Sebaldsbrück, Achim, Langwedel, Verden und Dörverden. Die Fahrzeit dauerte 3 Std. 35 Min., deren Strecke heute die Elektrolok in 53 Minuten zurück legt. Mit den Zügen wurde zugleich Brief- und Paketpost befördert.

(Quelle: Walter Bredthauer, Die Einheitsgemeinde Dörverden (1976))

Die Kosten eines Bahnhalt punktes mussten örtlich getragen werden (von Dörverdenern und Stedorfern). Dazu liegen folgende Informationen vor:

Beteiligung an den Kosten des Bahnhalt punktes Dörverden

Zwischen 1845 und 1847 beriet man im Amt Westen-Thedinghausen über den Verlauf der Eisenbahn von Hannover nach Bremen durch die Feldmarken von Stedorf und Dörverden und über die Bildung eines Syndikats als ständige Vertretung. Lt. dem „Actum“ vom 14. Januar 1847 hatten die „comparenten“ [anwesenden] Gemeindeglieder sich für einen

freiwilligen Beitrag für die Errichtung eines Anhaltepunktes (Bahnhofs) bei Dörverden festzulegen. Der durchschnittliche freiwillige Beitrag lag bei 12 ggr. und wenigen Talern. Lediglich der [jüdische] Kaufmann Davidson und der Kornhändler Christoph Segelke legten sich auf 50 Rthl. fest, wodurch deutlich wird, dass die Familie Davidson an der Bahnstation sehr interessiert war und sie sich diese Investition offensichtlich leisten konnte. (Jahrbuch für den Landkreis Verden (Heimatkalender) 2017, S. 151)

1867. Am Sonnabendnachmittag geriet der von Hannover kommende Personenzug bei Dörverden durch Versehen eines Arbeiters, welcher die Weiche für den zur Reichstagswahl gegangenen Weichenwärter zu ziehen hatte, auf ein anderes Gleis und zertrümmerte daselbst zwei mit Hafer beladene Güterwagen. Die Passagiere sind so ziemlich mit dem Schrecken davongekommen. Ein Herr, dem bei diesem Zusammenstoß der Hut übers Gesicht gedrückt war, hatte geraume Zeit zu tun, um sich zu demaskieren. (Verdener Anzeigenblatt 5.9.1867)

1867. In nächster Zeit wird auf den hannoverschen Eisenbahnen eine 4. Wagenklasse eingerichtet. Retourbillets werden dafür nicht ausgegeben auch Päckereien für Reisende dieser Klasse nicht befördert, es sei denn, dass solche mit in den Waggon genommen werden. Die Fahrpreise auf unserer Hannover-Bremen-Bahn betragen von hier [Verden] nach Langwedel 1 ½, Achim 4, Sebaldsbrück 6, Bremen 7 ½ Gr. Von hier [Verden] nach Dörverden 1 ½, Eystrup 3, Rohrsen 5, Nienburg 6, Linsburg 9, Hagen 10, Neustadt 11, Wunstorf 12, und Hannover 16 Gr. (Verdener Anzeigenblatt 25.12.1867)

1868. November. Am Sonntagnachmittag entgleiste die Lokomotive des von Hannover kommenden Personenzuges jenseits Dörverden ohne glücklicherweise einen Unfall zu verursachen. Veranlasst wurde das Entgleisen der Maschine durch das Rad welches einen Bruch erlitten hatte. Der Zug musste bis Eystrup zurück- und auf das rechts liegende Gleise gebracht werden und traf hier eine Stunde später ein. (Verdener Anzeigenblatt 26.11.1868)

1870. 18.9. Ein höchst betrübender Vorfall ereignete sich Donnerstagmorgen bei der Haltestelle zu Dörverden. Der Drechsler Dieckhoff pflügte ein Stück Land längs der Eisenbahn, als gerade der oben erwähnte Zug mit Verwundeten die Bahn passierte. Die Pferde wurden scheu und flüchtig und Dieckhoff versuchte nun dieselben beim Zügel zu halten; er wurde jedoch zu Boden geworfen und von dem über ihn weggehenden Pflugmesser fast durchschnitten. Die Pferde gerieten auf die Bahn vor den Zug und wurden eine ziemliche Strecke mitgeschleift, bis der Zug zum Stehen kam. Der im Zuge anwesende Arzt eilte dem unglücklichen Dieckhoff zur Hilfe, leider aber hauchte Letzter schon nach einer Viertelstunde sein Leben aus. Die Pferde mussten wegen erhaltener starker Verletzungen erstochen werden. (Verdener Anzeigenblatt 18.9.1870)

1870. 4. Okt. Eine Herde Schafe brach gestern Nachmittag aus der sie umgebenden Einfriedigung und lief auf den Bahnkörper; etwa 30 gerieten unter den gerade vorüberfahrenden Personenzug und wurden dadurch getötet.

1879, Oktober, In der Zeitung wird der aktuelle Fahrplan für „Eisenbahn-Personen-Züge von Hannover nach Bremen“ veröffentlicht. Darin werden für den Bahnhof Dörverden folgende Abfahrtszeiten in Richtung Bremen angegeben:
5.29 Uhr, 10.49 Uhr, 15.25 Uhr, 22.57 Uhr.
Und in Richtung Hannover: 6.31 Uhr, 9.24 Uhr, 15.35 Uhr, 17.51 Uhr und 24.28 Uhr.
(Verdener Anzeigenblatt 16.10.1879)

1891. 27. Mai. Bezüglich der Raucher-, Nichtraucher- und Frauenabteilungen in den Eisenbahnwagen bringt die Eisenbahndirektion folgendes zur allgemeinen Kenntnis und

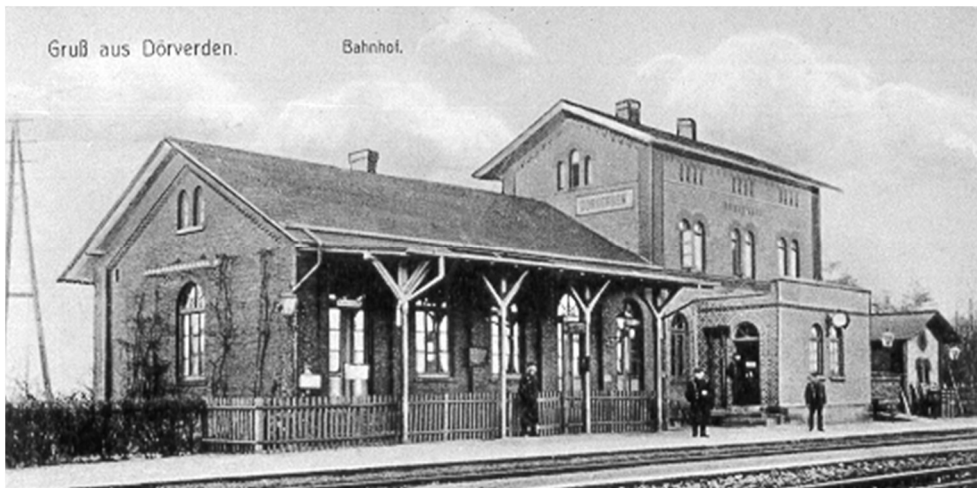
Beachtung: 1. In den durch Schilder für Nichtraucher und Frauen bestimmten Abteilungen aller Klassen ist das Rauchen unbedingt verboten. 2. Betrifft der Abteilungen erste Klasse, welche keine besondere Bezeichnung führen, bleibt die bisherige Vorschrift bestehen, nach welcher das Rauchen nur mit Zustimmung aller Mitreisenden gestattet ist. 3. Wenn es nötig wird, Abteilungen Erster Klasse für Raucher oder für Frauen außer den bereits geschilderten einzurichten, haben die Zugführer, welche deshalb mit Papptafeln „Raucher“ und „Frauen“ ausgerüstet sind, die zutreffenden Papptafeln in der inneren Nische des Seitenfensters der betreffenden Abteilungen an den eigens dazu angebrachten Schraubenhäkchen aufzuhängen. Stations- wie Zug-Beamte haben genau darauf zu halten, dass [...] auch mit Zustimmung der Mitreisenden nicht gebraucht wird, und haben dies vorkommendenfalls ohne erst eine Beschwerde der Mitreisenden abzuwarten zu verbieten. (Verdener Anzeigenblatt 28.5.1891)

1894, 26. Sept. Dem Vernehmen nach wird demnächst auf der Bahnstrecke Hannover - Bremen - Geestemünde eine für den Verkehr sehr wichtige Neuerung eingeführt werden. Es soll nämlich wahrscheinlich schon im nächsten Monat der Schaffner Dienst an den Personenzügen derart abgeändert werden, dass die Kontrolle über die Fahrkarte, bzw. die Coupierung des Billets nicht mehr wie bisher an den Coupeetüren [Türen der Zugabteile], sondern bei dem Austritt aus den Wartesälen auf den Perron erfolgen soll. Danach würde das Ausschauen und Besteigen der richtigen Coupeeklassen, sowie das Schließen der Coupeetüren lediglich Sache des reisenden Publikums sein, ebenso auch das Öffnen der Türen an den jeweiligen Stationen. Das reisende Publikum würde also auch selbst zu kontrollieren haben, ob es am Ziel ist, um nach dem Wegfall des Coupeeöffnens ja nicht die richtige Station zu verpassen. Ob die hier in Rede stehende Neuerung eine Verbesserung des bisherigen Zustandes bedeutet, erscheint uns mehr als zweifelhaft. (Verdener Anzeigenblatt 27.9.1894)

1905. Ein Fahrplan vom 1.Mai 1905 zeigt für die Abfahrt von Zügen in Richtung Bremen folgende Zeiten an (für die Bahnklassen 1 – 4):
6.57 Uhr, 10.25 Uhr, 15.12 Uhr, 18.32 Uhr, 22.24 Uhr;
Für die Abfahrt in Richtung Hannover:
6.50 Uhr, 9.30 Uhr, 13.15 Uhr, 16.53 Uhr, 21.23 Uhr.
(Verdener Anzeigenblatt 30.4.1905)

1908. Folgende Mahnung an die Reisenden wird in der „Norddeutschen Allgemeinen Zeitung“ veröffentlicht: Bekanntlich werden in den Aborten der D-Zugwagen und vierachsigen Abteilwagen der preußisch Hessischen Staatsbahnen Handtücher und Seife zum unentgeltlichen Gebrauch gehalten. Es ist nun bemerkt worden, dass Handtücher auch zum Reinigen des Schuhzeugs benutzt und dann aus dem Fenster und selbst in die Aborttrichter geworfen werden, während die zur Aufnahme gebrauchter Tücher bestimmten Drahtkörbe in jedem Raum vorhanden sind. [...] Vielleicht genügt dieser Hinweis um die Einrichtung, die von den Reisenden als eine Wohltat empfunden wird vor weiterem Missbrauch zu schützen. (Verdener Anzeigenblatt 25.7.1908)

1909, 22. Jan. Eine praktische Neuerung ist jetzt auf dem Bahnhof hergerichtet worden. Es sind auf den Bahnsteigen 2 große ein Meter breite Schilderlaternen, welche mit dem Stationsnamen Dörwerden versehen sind, aufgestellt worden. Diese Laternen werden bei Nacht beleuchtet, sodass auch dann der Name sehr deutlich erkennbar ist. Es ist hierdurch dem reisenden Publikum besser Gelegenheit gegeben, den richtigen Stationsnamen zu erfahren. Solche Einrichtungen waren sonst nur auf größeren Bahnhöfen vorhanden. (Verdener Anzeigenblatt 24.1.1909)



Ansichtskarte von 1911

1911, 2. Aug. (Neue Brandschäden) Am gestrigen Nachmittag entstand hier an der Bahnstrecke auf dem Haferlande des Einwohners Panning Feuer, das vermutlich durch Lokomotivfunken verursacht ist. Es wurden circa 60 Garben durch den Brand vernichtet. Weiter entstand ein Brand in dem Garten der Witwe Schaper am Bahnhof. Einige Obstbäume und Ziersträucher wurden ein Raub der Flammen. Die Brände wurden bald gelöscht von den Eisenbahnwachen, die Tag und Nacht ausgestellt sind. (Verdener Anzeigenblatt 5.8.1911)

1911, 18. Sept. Die Arbeiten zur Vergrößerung der Laderampe sind jetzt in Angriff genommen. Die bisherige Rampe auf dem Bahnhofe hatte sich schon längst als zu klein erwiesen. Der immer größer werdenden Schweineversand gab hierzu Veranlassung. Es wird hiermit einem lang ersehnten Bedürfnis entsprochen. Die Arbeiten werden von Maurermeister Adolf Wantje aus Eystrup ausgeführt. (H. Ztg)

[Hinweis des Autors: Die zunehmende Industrialisierung vor dem 1. WK führte dazu, dass immer mehr Menschen bes. in den Städten mit Lebensmitteln, in diesem Fall Fleisch, versorgt werden mussten. Das führte dazu, dass auf dem Land zunehmend Schweinemastställe gebaut wurden. Der Tierarzt Dr. Behre baute z.B. 1911 einen großen Schweinemaststall in der Dörverdener Gemarkung (HausNr. 188), der im 2. WK umgebaut wurde für die Unterbringung von Zwangsarbeitern und das „Wiebelager“ genannt wurde.]
(Verdener Kreiszeitung 21.9.1911)

1913, 18. Dez. Eine aufregende Szene spielte sich neulich Nachmittag am hiesigen Bahnhof ab. Ein Fuhrmann aus Westen wollte Stückgut vom Bahnhof abfahren: Beim Nähern eines Zuges scheute das Pferd und ging durch. Es rannte mit dem Wagen auf die Rampe, übersprang eine Einfriedigung und gelangte auf den Bahnsteig. Nachdem es quer über die Gleise und dann eine Strecke auf dem Bahnkörper entlanggelaufen war, bog es ab und geriet in einer Gartenhecke fest. Die verschiedenen Wagenteile lagen zerstreut umher. Das Pferd hatte anscheinend keinen erheblichen Schaden erlitten. (Verdener Anzeigenblatt 19.12.1913)

Über den Nutzen des Bahnhofs Dörverden berichtet als Zeitzeugin die Dörverdenerin Mariechen Stühning geb. Holze (geb. 1917):

Nach dem ersten Weltkrieg gab es wenig Verdienstmöglichkeiten. Da sind sie dann darauf gekommen und haben Apfelbäume gepflanzt. Zwar nicht auf Sandboden, sondern da, wo z. B. Lehmboden drunter war. Und die sind sehr gut geraten. Da gab es eine Masse Obstplantagen. Das Obst haben sie nach Bremen zu der Obsthandels-gesellschaft geschickt. Es wurde in Kiepen gepackt, Stroh und ein Sacktuch drüber und dann mussten wir Kinder damit zum Bahnhof mit einem Frachtbrief. Am anderen Tag kam das Leergut wieder zurück. „Leer zurück, voll die

Bahn passiert.“, stand dann dort auf einem angefügten Zettel. Da brauchten wir nichts für zu bezahlen.

(Brigitte Hoffmann „Zeitzeugen berichten“ (2006) Seite 130)

1919. Einstellung des Personenverkehrs. Vom 15. bis 15. d.M. wird auf sämtlichen deutschen Haupt- und Nebenbahnen der gesamte Personenzugverkehr eingestellt. Ausgenommen sind die Personenzüge für den Arbeiterverkehr und der Vorortverkehr der Großstädte. Die hierfür verkehrenden Züge sind aus den auf den beteiligten Bahnhöfen ausgehängten Anschlägen ersichtlich. Zu ihnen zugelassen werden nur Reisende auf Wochen- und Zeitkarten. Zu dieser das wirtschaftliche Leben schwer schädigenden Einschränkung musste angesichts der Schwierigkeiten in der Kartoffel- und Kohleversorgung geschritten werden. Hannover, 4. Novbr. 1919 Eisenbahndirektion (Verdener Kreisblatt 8.11.1919)

1923, 11. April. (Unfall) Ein schwerer Unfall ereignete sich hier gestern Mittag an der Überfahrt nach Westen bei unserem Bahnhof. Der Hofbesitzer Precht aus Stedorf ließ zwei hintereinander gekoppelte Wagen mit Kompostdünger nach dem Lande fahren. Der Güterzug von Hannover war bereits zur Einfahrt gemeldet. Als nun der Fuhrmann versuchte noch schneller über die Überfahrt hinüberzukommen, zeigten sich die Pferde störrisch und die Deichsel des zweiten Wagens klemmte sich unter das Rad des Vorderwagens, so dass das Gleis nicht frei wurde als der Güterzug herannahte. Der Hinterwagen wurde von der Maschine erfasst und vollständig zertrümmert, während die Pferde mit dem ersten Wagen davonjagten und unverletzt blieben. Der Verkehr wurde nicht weiter gestört. (Verdener Anzeigenblatt 13.4.1923)

1925, 14. Juni. (Schlechte Zugverbindung nach Verden.) Während früher der erste Personenzug von hier nach Verden bereits um 7.00 Uhr fuhr, haben wir jetzt erst um 8.09 die erste Gelegenheit nach Verden zu fahren. Etwa 24 Schüler aus Dörverden und Stedorf, welche in Verden die mittleren und höheren Schulen besuchen sind daher gezwungen, entweder mit dem Rade die 10 Kilometer lange Strecke zurückzulegen oder die erste Unterrichtsstunde zu versäumen; an eine Unterbringung in einer Pension in Verden können die Eltern, meistens Beamte und kleine Leute, bei der Höhe des Pensionspreises nicht denken. Schon verschiedentlich sind Gesuche um Früherlegung des ersten Zuges nach Verden an die Eisenbahndirektion Hannover gemacht, doch wurden diese jedes Mal mit der Begründung abgeschlagen, dass eine Früherlegung des ersten Zuges wegen der Anschlüsse in Nienburg nicht möglich sei. Vor einigen Tagen fand wieder eine Versammlung der interessierten Eltern statt. Es wurde beschlossen mit allen Mitteln eine Früherlegung des Zuges herbeizuführen. Eine ausführliche, die Einwände der Direktion widerlegende Eingabe soll von zwei Herren der Direktion persönlich vorgelegt werden. (Verdener Kreisblatt 18.6.1925)

1933, 24. Aug. Ein eigenartiger Eisenbahnunfall ereignete sich heute früh kurz vor dem Einfahrtssignal nach Dörverden. An der Lokomotive des Eilgüterzuges 5141 brach aus unbekannter Ursache die Kolbenstange. Dadurch wurde der Kolben aus dem Zylinder geschleudert. Der Kolben flog unter die Lokomotive und bohrte sich tief in das Erdreich ein. Auf kurze Strecke wurde der Unterbau beschädigt. Die Lokomotive musste lahmgelegt werden und eine Bremer Lokomotive holte dann den Zug nach Bremen. Größere Betriebsstörungen hat der Unfall nicht verursacht. (Verdener Anzeigenblatt 26.8.1933)

1939, 3. Februar. (Noch Glück gehabt.) Von großem Glück kann ein auswärtiger Autofahrer sagen, der hier dieser Tage an der Bahnüberführung die geschlossene Schranke durchfuhr, als im selben Augenblick ein D-Zug Ausrichtung Verden heranbrauste. Geistesgegenwärtig gab

der Fahrer Gas, steuerte seinen Wagen auf den Bahnkörper an die Seite, so dass der D-Zug ungehindert, aber ungefährlich passieren konnte. (VAZ 5.2.1939)

1939. Vergrößerung des Bahnhofs in Dörverden. 20. Juli. Durch die in der Nähe zur Ausführung gelangten großen Bauten [EIBIA] wird auch der Bahnhof eine bedeutende Vergrößerung erfahren müssen. Bereits vor längerer Zeit wurde ein geräumiges Betriebsgebäude auf der Dorfseite errichtet und anderweitige Bahngeländearbeiten ausgeführt. Das alte Stellwerk kurz vor der Einfahrt von Verden wird jetzt durch ein neues modernes Werk ersetzt und geht bald der Vollendung entgegen. Ein weiterer Bau fast in der Größe des Bahnhofsgebäudes selbst, der ebenfalls als Stellwerks- und Betriebsgebäude gelten soll, wird neuerdings jenseits der Bahn an der rechten Seite aus Klinkersteinen ausgeführt. Späterhin sollen noch viele Gleisanlagen gebaut werden. Der Bahnhof Dörverden der Jahrzehnte hindurch nur einen ganz normalen Verkehr aufzuweisen hatte, wird in Kürze ein großer Verkehrsbahnhof werden. (VAZ 21.7.1939)

Neben dem Bahnhof Dörverden gab es etwa 100 Meter südlich davon während des 2. Weltkrieges einen weiteren kleinen Bahnhof, von hier wurden die im Steinlager untergebrachten Zwangsarbeiter mit dem Zug auf einem Sondergleis neben der Bahnstrecke zur Arbeit in die Pulverfabrik EIBIA in den Barne-Diensthofer Wald gefahren. Die Berliner „Tageszeitung“ vom 28.1.1982 enthält dazu einen aufschlussreichen Bericht über das Steinlager in Dörverden: „... von hier zogen in den letzten Kriegsjahren die langen Kolonnen polnischer, belgischer und russischer Fremdarbeiter morgens vorbei an den Blicken der Dorfbewohner unter den Linden der Bahnhofstraße bis zum Sondergleis, auf dem sie in kleinen Loren drei Kilometer weit im Wald verschwanden.“ (Bericht Heiner Falldorf „Zwangsarbeiter in Dörverden“ im Heimatkalender für den Landkreis Verden 1984, ab S. 138)

1944 am 29.3. warfen US-Amerikanische Bomber über Stedorf und das Steinlager zahlreiche Bomben ab. Dabei wurde auch der Bahnhof Dörverden getroffen. Der bis dahin bestehende Wartesaal musste abgebrochen werden. Das übrige Bahnhofsgebäude konnte weiter genutzt werden. (Zeittafel Stedorf/Dörverden (Autor Klaus Ortel) auf der Internetseite www.tulifurdon)

1950 Juni. Wann wird Abhilfe geschaffen? Während des Krieges wurde durch einen Fliegerangriff auch ein Teil unseres hiesigen Bahnhofsgebäudes getroffen, wobei der Wartesaal vollkommen zerstört wurde. Behelfsmäßig ließ die Bundesbahn 1946 einen kleinen Aufenthaltsraum wieder aufbauen und überdachen, in dem sich ungefähr 30 Reisende aufhalten können. Täglich müssen jedoch weit über 100 Berufstätige und Schüler von den umliegenden Gemeinden zur Erreichung ihres Arbeitsplatzes die Bundesbahn benutzen und oft nach kilometerweitem Anmarschweg längere Zeit auf ihren Zug im Freien warten. Dieser Zustand ist vor allem bei schlechtem Wetter unhaltbar, denn da am frühen Morgen auch die in der Nähe liegende Gastwirtschaft noch geschlossen ist, erreichen Berufstätige und Schüler vielfach ihren Arbeitsplatz mit durchnässter Kleidung. Hier ist Abhilfe unbedingt erforderlich. Die Gemeinden haben sich, wie man hört, bereits an die Eisenbahndirektion in Hannover mit der Bitte um Abstellung der Mängel gewandt. Es ist zu hoffen, dass bis zum kommenden Winter die Bundesbahnverwaltung 5 Jahre nach Kriegsschluss ein Einsehen haben wird und einen ausreichenden Warteraum erstellt. (VAZ 16.6.1950)

1953, Januar. Bereits vor 2 Jahren wurde an dieser Stelle darauf hingewiesen, dass der Bahnhof Dörverden seit Jahren in einem sehr schlechten baulichen Zustand ist und vor allen Dingen nur einen kleinen behelfsmäßigen Warteraum besitzt, so dass die große Zahl der Werktätigen und Schüler, die jeden Tag den Zug benutzen wollen, in Wind und Wetter im Freien stehen und daher sehr oft den Arbeitstag mit durchnässter und durchgefrorener Kleidung beginnen müssen. Zu dieser Sorge hat sich jetzt eine weitere gestellt. Der um 7.30 Uhr aus Eystrup kommende Triebwagenzug ist seit langer Zeit nicht mehr ausreichend und es kommt in letzter Zeit immer wieder zu Szenen auf dem Bahnhof, die der Verkehrssicherheit und dem Kundendienst der Bundesbahn Hohn sprechen. Der Zug erreicht den Bahnhof Dörverden bereits mit einer großen Zahl von Reisenden, die aus Eystrup, Hassel usw. kommen und zur Schule oder zur Arbeit nach Verden oder Bremen müssen.

Die Zahl der hier dann zusteigenden Fahrgäste ist so groß, dass Gewalt vor Recht geht und vor allen Dingen die Schüler rücksichtslos zurückgestoßen werden, da der Zug die vielen Wartenden nicht fassen kann. Es ist wiederholt vorgekommen, dass Kinder bei dem wilden Drängen unter den Zug geraten und es ist viel Glück dabei gewesen, dass bisher kein Unglück geschehen ist. Die hiesigen Benutzer dieses Zuges haben bereits ernstlich erwogen, diese Zustände fotografieren zu lassen und zu veröffentlichen. Bei einer Zählung dieser Tage wurde festgestellt, dass allein beim Bahnhof Dörverden 138 Werktätige und Schüler auf diesen Zug angewiesen sind und Tag für Tag dies unwürdige Theater miterleben müssen. Es wäre wirklich angebracht, dass diese Zustände schon aus Gründen der Menschenwürde umgehend abgestellt würden und dass auch der bombenbeschädigte Bahnhof wieder so hergestellt würde, dass er den Anforderungen genügt. b.e. (VAZ 16.1.1953)

1955, Januar, Zeitungsbericht: Der Schülerzug, der um 7.02 Uhr von Hoya kommend, den hiesigen Bahnhof Richtung Verden verlässt, soll dem Vernehmen nach durch einen weiteren Wagen verstärkt werden. Damit dürften unliebsame Szenen durch den Ansturm der Schüler auf die bislang unzureichenden Abteile künftig hoffentlich unterbleiben. Der Zug, ursprünglich ausschließlich als Schulzug geschaffen, kann demnach auch andere Reisende befördern, die bisher zurückstehen mussten. (VAZ 11.2.1955)

1955, Zeitungsbericht unter dem Titel „Schäbiger Bahnhof“:
Dörverden. Schon vor längerer Zeit wurde an dieser Stelle über den schäbigen Zustand des Bahnhofsgebäudes berichtet und die Hoffnung ausgesprochen, dass die Bundesbahn diesem hiesigen Aushängeschild ein seiner Bedeutung würdigeres Aussehen geben möchte. Inzwischen ist es Sommer geworden, also die Jahreszeit des Bauens, aber nichts rührt sich. Der Warteraum mit seinen Sitzgelegenheiten zaubert jedem Eintretenden wieder die Zustände von vor 10 Jahren vor Augen. Die Zimmerdecke im „neudeutschen Barackstil“, der stark defekte Fußboden, ein Ofen vorsintflutlicher Konstruktion, das Ganze – milde ausgedrückt- in malpropprem Zustand ist wirklich nicht als Ausdruck des Kundendienstes der Bundesbahn anzusprechen. Lässt sich hier wirklich kein Wandel schaffen? Oder hat die Bahnverwaltung gewartet, um Mittel für einen „repräsentativen“ Bau zu sammeln? Der jetzige Zustand ist jedenfalls unhaltbar. l.d (VAZ 14.7.1955)

1956, Dezember: **Richtfest** Dörverden. Unser Bahnhofsgebäude, das im Jahre 1847 [Anmerkung des Autors: Das Bahnhofsgebäude ist warscheinlich nicht 1847 gebaut worden, sondern erst später. Wann?] errichtet worden ist, hat im Kriege starken Schaden durch die Kriegswirren erlitten. Aus diesem Grunde wurde das ganze

Gebäude in diesem Jahre niedergelegt, und die Bundesbahn schrieb einen vollständigen Neubau aus. Die Maurerarbeiten wurden von der Firma Robert Buschmann in Verden und die Zimmerarbeiten dem Bauingenieur Georg Intemann in Verden übertragen. Die Arbeiten sind so weit fortgeschritten, dass das Bahnhofsgebäude am Freitag dieser Woche nach altem Handwerksbrauch gerichtet werden kann. (VAZ 17.12.1956)

1957, Januar. Richtfest. Das Bahnhofsgebäude soll jetzt endgültig am kommenden Montagnachmittag gerichtet werden. Der Richtschmaus schließt sich im Gasthause Oestmann am Bahnhof Dörverden an. Es ist bisher aber nur erst ein Bauabschnitt in Angriff genommen worden; der zweite folgt bei offenem Wetter. Das Richtfest wird von der Bundesbahn ausgerichtet, was bei allen Bauten geschieht, die eine Bausumme von über 50.000 DM. erfordern. (VAZ 5.1.1957)

1957, Juni. Neues Bahnhofsgebäude. Das neue Bahnhofsgebäude geht seiner Vollendung entgegen. Nachdem das Vierfamilienhaus unmittelbar beim Bahnhof bereits bezogen ist, ist der Bahnhofsneubau jetzt im Rohbau fertiggestellt. Elektriker, Tischler und Maler müssen jetzt noch die Restarbeiten fertigstellen. Dann hat Dörverden eines der modernsten Bahnhofsgebäude unseres Bezirks. Gleichzeitig ist hier ein Starkstrombauzug aus Bremen tätig, der die Lichtenanlagen des Bahnhofs vollständig erneuert. (VAZ 19.6.1957)

Wann das neue Bahnhofsgebäude in Betrieb genommen wurde, konnte in Zeitungsgerichten nicht gefunden werden.

In der „Amtlichen Kreisbeschreibung“ des Landkreis Verden von 1962 werden folgende statistischen Angaben über den Bahnhof Dörverden veröffentlicht (S. 320):

Jahr	Personen- verkehr Verkaufte Fahrkarten	Güterverkehr in t		Wagenladungen		Tierverkehr in Stück			
		Eil- und Fracht- Stück- u.Express Gut Empfang	Versand	Empfang	Versand	Großvieh u.Schweine	u.Pferde	Jungvieh	
1938	19809	494	497	38168*	2685	15	336	3	244
1952	35481	330	230	5610	4549		48	227	
1958	43205	504	227	5429	1878	1	51	857	

*) Aufbau eines Rüstungsbetriebs bei Dörverden (EIBIA)

Ab 1964 halten vermehrt elektrische betriebene Züge, da die Bahnstrecke Bremen – Hannover jetzt elektrifiziert ist. Nach und nach verschwinden die historischen Dampflokomotiven. (Zeittafel Stedorf/Dörverden (Autor Klaus Ortel) im Internet unter www.tulifurdon)

Die Bundesbahn stellt den Bahnhofsbetrieb in Dörverden wegen fehlender Rentabilität zum 01. Januar 1973 ein. Der örtliche Fahrkartenverkauf, Abfertigung von Reisegepäck und Expressgut entfällt. Im unbesetzten Bahnhof halten vorerst einige wenige Personenzüge, Güterwagen können weiterhin be- und -entladen werden. (VAZ 30.12.1972)

1979, 27. Mai: Die Bundesbahn schließt heute, endgültig mit Beginn des Sommerfahrplans die Bahnstation Dörverden. D.h. es werden zukünftig wegen rückläufiger Fahrgastzahlen im Personenverkehr **keine** Personenzüge mehr in Dörverden halten.

Ersatzweise wird Dörverden durch die Bahnbuslinien Verden-Nienburg und Schwarmstedt-Verden bedient. (Verdener Aller-Zeitung (VAZ 27.04.1979)

1995 mit dem Leitbild „Nachhaltige Gemeinde“ wird die Wiedereröffnung des Bahnhofs zu einem wichtigen Entwicklungsziel, um die Anbindung Dörverdens zu verbessern.

Aus einer umfangreichen Befragung über vier Betriebsvarianten ergibt sich z.B. bei der Variante mit „einem zusätzlichen Halt der stündlich vorbeifahrenden Regional-Expresszüge Hannover – Bremen in Dörverden eine Fahrgastzahl an Werktagen von über 800 Benutzern. 1996 die Gemeinde vergibt eine Machbarkeits- und Durchführungsstudie.

1997 Empfehlung: Zusätzlicher Halt der Regionalzüge in Dörverden. Der Bahnhofsbau kommt in das Landesinvestitionsprogramm. (Plakat zur Eröffnung des Bahnhofs 2000)

1997 17. Juli: Zum Fahrplanwechsel im Frühjahr 2000 strebt die Gemeinde Dörverden die Wiedereröffnung des Bahnhofs an. (VAZ 17. Juli 1997)



Bahnhofsgebäude Dörverden 2000, Fotoarchiv Ehmken Hoff e.V.

1998, 28. Dezember: Die Gemeinde Dörverden kaufte den Bahnhof Dörverden. Bürgermeister Heiner Falldorf unterschrieb um 12:00 Uhr den Kaufvertrag. Das Gelände umfasst rund 12.000 Quadratmeter, das Bahnhofsgebäude wurde gleich mit erworben. Der Bau der neuen Fahrsteige ist für den Herbst 1999 vorgesehen. (VAZ 29. Dez. 1998)

1999, 14. April: Einen weiteren Schritt zur Wiedereröffnung des Dörverdener Bahnhofs tat der Verwaltungsausschuss gemeinsam mit dem beteiligten Geschäftsbereich der DB-AG. Parkflächen, Fahrradständer und Fahrradboxen sind beschlossen. Kosten teilen sich zu 3/4 das Land und die Restkosten Gemeinde und Landkreis Verden. (VAZ 14. April 1999)

1999 Beginn des Bahnhofsausbaus.

2000,05. Mai: Der Dörverdener Bahnhof ist für die Wiedereröffnung gerüstet. Drei Wochen bleiben Bauarbeitern und Handwerkern noch, um dem Bahnhof ein neues „outfit“ zu

verpassen. Parkplätze und Fahrradboxen stehen bereit, ebenso wie Wartehäuschen und Bahnsteige. (VAZ 05. Mai 2000)

Mai 2000: Anlässlich der Wiedereröffnung des Bahnhofs am 28. Mai wird es in den Ortschaften Dörverden und Stedorf einen verkaufsoffenen Sonntag geben. Die Geschäfte öffnen von 13:00 bis 18:00 Uhr. (VAZ vom 13. Mai 2000)

2000. Auf einem Ausstellungplakat anlässlich der Eröffnung werden folgende Kosten und Zuschüsse dargelegt:

Grunderwerb von 1 Hektar Bahnhofsgelände	500.000,-
Bau von 2 Außenbahnsteigen	550.000,-
Ausstattung der Bahnsteige	60.000,-
Rückbau von Nebengleisen	75.000,-
Ausbau des Nahverkehrsbahnhof insgesamt	700.000,-
Bushaltestelle und Taxistand	150.000,-
Fahrradstellanlage(140 Plätze)	200.000,-
Parkplätze	300.000,-
Grünflächen u.Außenanlagen	150.000,-
Ausbau der Bahnhofserschließung insgesamt	800.000,-

Das Land Niedersachsen fördert den Grunderwerb und den Ausbau des Bahnhof Dörverden mit 75 % und hat 1,8 Millionen DM eingeplant.

Der Personentunnel kann wohl erst in einem 2. Bauabschnitt entstehen, das die Kosten von 1,6 Millionen DM zurzeit nicht gefördert werden und somit nicht finanziert sind. Als Zwischenlösung wird dann ein getrennter Fußgängerübergang im Verlauf der Kreisstraße 15 geschaffen.

Für den Ausbau des Nahverkehrshaltepunkt in Dörverden hat die Gemeinde beim Landkreis Verden als Träger des öffentlichen Nahverkehrs einen weiteren Zuschuss in Höhe der verbleibenden 25 % beantragt.

Der Eigenanteil für die Gemeinde für den Ausbau des Dörverdener Bahnhof liegt somit bei



Links: Bürgermeister Heiner Falldorf (Fotosammlg Ehmken Hoff e.V.)

300-400.000 DM für den Grunderwerb und die äußere Bahnhofserschließung. Für die vorbereitenden Untersuchungen und Planungen hat die Gemeinde bisher 76.000 DM Fördermittel eingeworben und insgesamt Aufträge über knapp 250.000 DM vergeben. (Plakate zu Eröffnung des Bahnhofs am 28.5.2000)

2000, 28. Mai: Bereits um 04:15 Uhr hielt der erste Zug auf dem Bahnhof Dörverden. Ein fröhliches Fest mit Pauken und

Trompeten, zwar ohne Sonne aber mit stürmischem Wind. Staatssekretärin Grote vom niedersächsischen Verkehrsministerium stellte die Wiedereröffnung als einen persönlichen Erfolg von Bürgermeister Falldorf heraus. Mit starkem finanziellem Engagement der Gemeinde unter Beteiligung des Landes und des Landkreises Verden gelang diese

Wiedereröffnung. Täglich halten nun 50 Personenzüge. Mit dem Zug ist man in 6 Minuten in Verden und in 26 Minuten in Bremen.

Für alle Fahrgäste hält die Gemeinde für den Eröffnungstag noch ein besonderes Bonbon bereit. So sind im Rathaus und in den Dörverdener Geschäften Testtickets erhältlich, die den ganzen Tag über kostenlos Bus- und Bahnfahrten in den VBN-Tarifzonen 140 (Dörverden/Kirchlinteln) und 130 (Verden) ermöglichen. Auch die Schulen wurden reichlich mit Tickets bedacht. Insgesamt wurden von der Bahn bzw. VBN 10.000 kostenlose Tickets zur Verfügung gestellt. (VAZ 26. Mai 2000 und 29. Mai 2000)



2000, 30. Mai: Sturmtief „Ginger“ störte nicht nur die Wiederinbetriebnahme des Bahnhofs. Zwischen 16:50 bis 18:25 Uhr war der Bahnverkehr zwischen Eystrup und Verden durch Äste in der Oberleitung unterbrochen. Insgesamt 31 Einsätze durch umgestürzte Bäume im Landkreis beschäftigten die Feuerwehren. (VAZ vom 30. Mai 2000)

2000. Auszug aus einer Fotodokumentation:

Ausführende Baufirmen:

- Für den Bereich der Bahnsteige, Gleise und Gleistechnik, Bahnübergang sowie Elektroarbeiten **Fa. H.F. Wiebe**, Dörverden/Achim
- Für den Bereich Straßenbau und Entwässerung sowie Einrichtung der Park-, Bike- und Ride-Anlagen **Fa. Matthäi**, Verden/Aller
- Für den Bereich Oberleitungen **Deutsche Bahn AG DB Netz**.

Projektbetreuung für die Gemeinde Dörverden: Lutz Brockmann und Bernd Dittner.

(nicht veröffentlichte Fotodokumentation von BauIng. Bernd Dittner, Gemeinde Dörverden)

2000, Sommer. Der Bahnhof Dörverden wurde gleich intensiv genutzt, und zwar um nach Hannover zu fahren, wo auf dem Messegelände die EXPO als Weltausstellung stattfand. Etliche fuhren mehrfach nach Feierabend mit dem Zug zur EXPO und kamen mit dem letzten Zug gegen Mitternacht in Dörverden wieder an.

2002, Januar: Wartezeiten am Bahnübergang Bahnhof Dörverden sollen in wenigen Jahren der Vergangenheit angehören. Der Landkreis beantragte das Planfeststellungsverfahren für die Aufhebung der höhengleichen Kreuzung der Bahnstrecke Hannover – Bremen mit der K 15 Dörverden – Westen. (VAZ 4.1.2002)

2005, 01. Juli: Die „Beseitigung des Bahnübergangs Dörverden“ neben dem Bahnhof ist erneut im Gespräch. Die Deutsche Bahn (DB Netz AG) plant die Wiederaufnahme der Planung ab 2007 und die Realisierung für das Jahr 2009. (VAZ vom 01. Juli 2005)

2012, Januar: Südlich vom Bahnhof Dörverden soll für die Kreisstraße 15 (K15) ein Überführungsbauwerk entstehen, sowie eine Fußgängerunterführung im Bahnhofsbereich. Planfeststellungsverfahren von 1978 zwischen Deutscher Bahn und Landkreis Verden ist abgeschlossen. Beginn Mai 2012, Fertigstellung Oktober 2013. Der Verlauf der Kreisstraße 15 wird geschwenkt und mit einem Kreisverkehr in der Ortslage in den alten Straßenverlauf

eingebunden. 50.000 m³ Erden sollen für die Rampe aufgeschüttet werden. Baukosten: von 9,3 Mio € sind eingeplant. (VAZ 4.1.2012)

2013, 27. September: Bei Volksfeststimmung erfolgte am Bahnhof Dörverden, an der Kreisstraße K15, die Freigabe von Eisenbahnüberführung und **Fußgängertunnel**. Auf diesen Tag hatte man seit dem Planstellungsverfahren von 1978 lange gewartet. Matthias Oetting, Landrat Bohlmann und Bürgermeisterin Karin Meyer bedankten sich für die Geduld der Anwohner. 11,8 Mio.€ hatten der Landkreis Verden und der Bund für den Bau aufgewendet. (VAZ 28.9.2013 und 31.12.2013)

2024 Die Bahnsteige beim Bahnhof Dörverden müssen verlängert werden, weil die Züge in Zukunft länger sein werden. Die Maßnahme soll in 2025 fertiggestellt sein.

2025 die Gemeinde Dörverden lädt zu einer kleinen Feierstunde anl. des 25. Jahrestags der Wiedereröffnung des Bahnhofs ein.

2025 April: Von Seiten der DB wird in einer E-Mail an den Autor berichtet, dass täglich 700 bis 800 Reisende in Dörverden ein- oder aussteigen. Damit erfüllt sich die Prognose von 1995 die aufgrund einer Befragung von 800 Nutzern täglich ausgegangen ist.

**(Zusammengestellt von Helmut Lohmann, Dörverden 2025,
Dank an Annita und Johann Schröder für die Zulieferung vieler historischer
Zeitungsartikel)**