

2815-9166
+ 2 Beil.

Eisenbahnen und Eisenbahnindustrie in Hannover 1835–1914

Von
Sabine Meschkat-Peters



2001

VERLAG HAHNSCHE BUCHHANDLUNG HANNOVER

Inhaltsverzeichnis

Vorwort	11
Verzeichnis der Abbildungen	13
Verzeichnis der Tabellen	16
Verzeichnis der Abkürzungen	22
Einleitung	25
I. Problemstellung	25
II. Untersuchungsbereich	31
III. Forschungsstand, Quellenlage und Methodik	32
Erstes Kapitel	
Eisenbahnen und industrielles Wachstum in Hannover von den 1830er Jahren bis 1866	37
A. Politische und wirtschaftliche Rahmenbedingungen	39
I. Demographische Entwicklung	39
II. Die ökonomische Situation	49
1. Das Königreich und die Stadt Hannover	49
1.1 Modernisierung und Industrialisierung	49
1.2 Metallverarbeitung	53
1.3 Dampfmaschinen	57
1.4 Maschinenbau	59
1.5 Wagenbau	61
2. Das Dorf Linden	64
III. Probleme des Maschinenbaus in Linden 1835–1840	69
B. Entwicklung des Eisenbahnwesens und der Maschinenbauindustrie	75
I. Eisenbahnpläne und Linienbau im Königreich Hannover	75
II. Wachstumsimpulse für den Maschinenbau	83
1. Die Tender-Produktion	83
2. Der Lokomotivbau	86
III. Abhängigkeit der Maschinenbauindustrie vom Eisenbahnbau	92
1. Streckenausbau und Konjunktur: Die Auftragslage im Lokomotivbau	92
2. Dampfmaschinen und -kesselproduktion als Krisenventil?	96
C. Die Eisenbahnen und der Wagenbau	99
I. Traditionelles Handwerk und industrielle Produktionsform	99
II. Die Eisenbahnwerkstätten	103
1. Gründung einer staatlichen Fabrik	103
2. Produktion von Personenwaggons	106

III. Wachstumsimpulse der Staatsbahn für den Wagenbausektor	110
1. Die Güterwaggons der Hannoverschen Staatsbahn	110
2. Lieferanten der Staatsbahn: Die Wagenfabriken Jacobi, Willmer, Lücke	119

Zweites Kapitel

Das Eisenbahnwesen in der Provinz Hannover

von 1866 bis 1914	125
A. Staatsbahnen und Privatbahnen	127
I. Grundzüge preußischer Eisenbahnpolitik	127
II. Die Privatbahn Hannover–Altenbeken (HAE)	140
1. Begleitumstände der Planung und Bauausführung	140
2. Privatbahn oder Staatsbahn? Erste Pläne	143
3. Projekte unter preußischer Regierung 1867	146
4. Entwicklung der Strecke Hannover–Hameln–Altenbeken 1867	148
5. Auf der Suche nach Kapitalgebern 1867–1869	151
6. Die Aktiengesellschaft HAE und ihr Generalbauunternehmer Bethel Henry Strousberg	152
7. Bauausführung 1869–1873	159
8. Verstaatlichung 1879/80 und Bilanz	166
9. Resümee	174
III. Der weitere Ausbau des hannoverschen Hauptbahnnetzes 1866–1875	176
1. Ergänzungsbauten des Streckennetzes bis 1871	176
2. Die Südharzbahn	178
3. Realisierung der Strecken Lehrte–Berlin und Langwedel–Berlin	181
4. Die Paris–Hamburger Eisenbahn	188
5. Die Anschlußbahnen der Paris–Hamburger Eisenbahn	195
B. Verknüpfung des Schienennetzes in der Provinz Hannover 1875–1914	201
I. Ausbau durch Haupt- und Nebenbahnen	201
1. Einführung	201
2. Eisenbahnprojekte im Regierungsbezirk Hildesheim	204
2.1 Hildesheim–Sarstedt	204
2.2 Wernigerode–Goslar–Langelsheim	207
2.3 Hötter–Dassel–Northeim (Einbeck)	209
2.4 Scharzfeld–Bad Lauterberg–St. Andreasberg	210
2.5 Duderstadt–Gieboldehausen (Duderstadt–Herzberg)	210
2.6 Derneburg–Bockenem–Seesen	212
2.7 Elze–Gronau–Lamspringe (–Seesen)	212
2.8 Clausthal–Elbingerode–Blankenburg, Clausthal–Osterode	214
2.9 Hildesheim–Hoheneggelsen–Groß Gleidingen (Braunschweig)	215
2.10 Göttingen–Bodenfelde	216
3. Eisenbahnprojekte im Regierungsbezirk Hannover	219
3.1 Hannover–Soltau–Harburg, (Hannover–Visselhövede)	219
3.2 Lemförde–Herford–Detmold–Bergheim, Lage–Hameln	223

3.3	Zwolle–Lingen–Diepholz–Wunstorf	225
3.4	Minden–Uchte–Sulingen–Bassum	227
3.5	Rotenburg–Verden–Nienburg–Minden	228
3.6	Bennigsen–Lehrte, Nenndorf–Münder	231
4.	Eisenbahnprojekte im Regierungsbezirk Lüneburg	232
4.1	Salzwedel–Lüchow–Dannenberg	232
4.2	Bremen–Verden–Celle–Gifhorn–Braunschweig	234
4.3	Walsrode–Soltau–Buchholz	239
4.4	(Walsrode)–Visselhövede–Rotenburg	240
5.	Eisenbahnprojekte im Regierungsbezirk Stade	243
5.1	Harburg–Buxtehude–Stade–Cuxhaven	243
5.2	Lüneburg–Bremervörde–Geestemünde–Bremerhaven	248
5.3	Geestemünde–Bremerhaven–Dorum–Cuxhaven	251
6.	Eisenbahnprojekte im Regierungsbezirk Aurich	254
6.1	Emden–Norden–Dornum–Esens–Wittmund–Jever, Zweigbahn Georgsheil–Aurich	254
6.2	Norden–Norddeich	258
7.	Eisenbahnprojekte im Regierungsbezirk Osnabrück	259
7.1	Papenburg–Quakenbrück–Bohmte–Bielefeld	259
7.2	Teutoburger Wald-Eisenbahn	261
8.	Zusammenfassung	264
II.	Das zweite Netz: Die Kleinbahnen	269
1.	Die Umsetzung des Kleinbahngesetzes von 1892 in der Provinz Hannover bis 1900	269
2.	Die Förderung des Kleinbahnbaus 1900–1912	275
3.	Bilanz der Kleinbahnförderung 1913/14	283
III.	Ergebnisse der Netzverdichtung in der Provinz Hannover	289
C.	Auswirkungen des expandierenden Eisenbahnsektors im Raum Hannover	299
I.	Entwicklung der Leistungsfähigkeit hannoverscher Bahnhöfe bis 1875	299
1.	Bau des Rangierbahnhofs in Hainholz und eines Rohgüterbahnhofs in Hannover	299
2.	Gürtelbahn oder Umgehungsbahn? – Projekte zur Verkehrsbewältigung	305
II.	Erweiterungen der Bahnhofskapazitäten im Raum Hannover	307
1.	Der Bahnhofsumbau 1875–1880	307
1.1	Die Erweiterung des Personenbahnhofs	307
1.2	Ausbau der Kapazitäten für den Güterverkehr	315
2.	Betriebsergebnisse der Bahnhöfe im Raum Hannover 1873–1904	317
2.1	Entwicklung des Personen- und Güterverkehrs auf den Bahnhöfen in Hannover	317
2.2	Resultate des Personen- und Güterverkehrs auf den Bahnhöfen in Linden	326
III.	Veränderungen der Bahnhofsstrukturen durch die Güterumgehungsbahn	332
1.	Projektplanung 1888–1902	332

1.1	Initiativen zur Umgestaltung der Bahnanlagen.....	332
1.2	Projekte zur Trennung des Personen- und Güterverkehrs.....	336
2.	Die Um- und Neugestaltung der Bahnanlagen 1904–1909/12..	344
2.1	Stagnation der Projektumsetzung 1901–1903.....	344
2.2	Der Umbau der Bahnanlagen 1903–1912.....	352
2.3	Resultate der Umstrukturierung.....	356

Drittes Kapitel

Industrieller Ausbau und die Entwicklung

der Eisenbahnindustrie (Maschinen- und Wagenbau)

in Hannover von 1866 bis 1914	361
-------------------------------------	-----

A. Ökonomische und politische Situation in der Provinz und im Raum Hannover.....	363
I. Demographische Entwicklung.....	363
II. Struktur und Entwicklung der Wirtschaft in der Provinz und im Raum Hannover	377
1. Förderung von Handel und Gewerbe nach 1866.....	377
2. Entwicklung des Gewerbes in der Provinz Hannover 1866–1914	382
2.1 Struktur der Betriebe und ihrer Beschäftigtenzahlen.....	382
2.2 Branchenstruktur der Wirtschaft.....	387
2.3 Antriebsmaschinen.....	389
3. Wirtschaftliche Situation im Raum Hannover.....	392
3.1 Entwicklung des Gewerbes 1866–1875.....	392
3.2 Die Bedeutung des Maschinenbausektors im Industrialisierungsprozeß des Raums Hannover 1882–1907.....	399
3.3 Berufsgliederung in Hannover und Linden 1882–1907.....	406
3.4 Antriebsmaschinen.....	409
3.5 Prosperität und Krisen der Wirtschaft im Raum Hannover.....	412
3.6 Lohnentwicklung in den gewerblichen Sektoren.....	416
3.7 Industriebetriebe contra Handwerk?.....	419
3.8 Wirtschaftswachstum und Umweltbelastung.....	420
III. Urbanisierung und Mobilität.....	423
1. Eingemeindungen und die Anfänge des öffentlichen Nahverkehrs	423
2. Die Entwicklung der Straßenbahn im Raum Hannover.....	427
2.1 Die Pferdeeisenbahn 1872–1892.....	427
2.2 Die Straßenbahn Hannover Aktiengesellschaft.....	432
2.3 Expansion des Liniennetzes in das Umland.....	437
2.4 Betriebsergebnisse.....	443
2.5 Ertragsverhältnisse.....	447
2.6 Die Betriebsmittel.....	449
B. Maschinenbauindustrie und Eisenbahnbauunternehmen.....	451
I. Der Lokomotivbau im Zeichen wirtschaftlicher Konkurrenz und Krisen	451
1. Egestorff – Strousberg – Hanomag: Vom Familienunternehmen zur AG.....	451

1.1	„Jeder Zoll an mir ein Geschäftsmann“ – Georg Egestorff.....	451
1.2	Bethel Henry Strousberg – Der ‚Eisenbahnkönig‘	458
1.3	Die Hannoversche Maschinenbau-Aktiengesellschaft, vormals Georg Egestorff	464
1.3.1	Das industrielle Engagement hannoverscher Banken	464
1.3.2	Finanzielle Ergebnisse der Aktiengesellschaft.....	468
1.3.3	Situation der Arbeiterschaft und Lohnentwicklung	472
2.	Auftragsvergabe der Königlichen Eisenbahndirektion Hannover nach 1866	477
3.	Kompensation inländischer Absatzprobleme	486
3.1	Erschließung neuer Märkte	486
3.2	Verbandsbildung	495
3.3	Das ‚Exportventil‘	503
4.	Ausnutzung einer ökonomischen Nische: Die Produktion von Schmalspurlokomotiven.....	510
II.	Rückwärtskopplungseffekte der Kleinbahnen: Gründung neuer Unternehmen	516
1.	Feldbahnfabriken und Eisenbahnbauunternehmer in Hannover.	516
2.	Die Entwicklung der Feldbahnfabrik Georg v. Cölln	524
C.	Der Wagenbau und die Eisenbahnwerkstätten	535
I.	Probleme zwischen Kontinuität und Innovation nach 1866	535
1.	Die Situation der privatwirtschaftlichen Wagenbaufabriken im Raum Hannover.....	535
2.	Knoevenagel: ‚Fabrik für Maschinen, Dampfkessel, Eisenbahnbedarf und Eisenbahnwagen‘	542
II.	Großindustrieller Wagenbau: Die Hannoversche Waggonfabrik AG (Hawa).....	549
1.	Die Wagenbauer Buschbaum und Holland.....	549
2.	Die Hannoversche Holzbearbeitungs- und Waggonfabriken Aktiengesellschaft	553
2.1	Wirtschaftliche Probleme 1898–1904.....	553
2.2	Maßnahmen zur Verbesserung der wirtschaftlichen Lage 1905–1914.....	558
III.	Die Eisenbahnwerkstätten.....	564
1.	Von der Stadtmitte zur Peripherie	564
2.	Von der Produktion zur Reparatur	572
	Schlußbetrachtung	577
I.	Das Eisenbahnwesen	579
II.	Die Eisenbahnindustrie.....	584
	Quellenverzeichnis	593
	Literaturverzeichnis	603