

# ÜBERLANDWERKE UND STRASSENBAHNEN HANNOVER AKTIENGESELLSCHAFT.

Im Jahre 1892 wurde in Hannover die Aktiengesellschaft „Straßenbahn Hannover“ errichtet. Es bestanden damals zwei mit Pferden betriebene Straßenbahnunternehmen nebeneinander. Die eine, seit Hannover wurde mit vorgenannter Handelsgesellschaft im gleichen Jahre ein neuer Konzessionsvertrag über Anlage und Betrieb von Straßenbahnen in und vor Hannover für die Zeitdauer bis zum 1. April 1937 ab-



Wagenzug der Straßenbahn Hannover

1872 bestehende, vom Magistrat Hannover vertragsmäßig konzessionierte Unternehmung befand sich 1892 im Besitz der „Continental Pferde-Eisenbahn-Gesellschaft“ in Dresden und war an die Handelsgesellschaft „The Tramways Company of Germany Ltd.“ in London und Dresden verpachtet. Sie umfaßte vier vom Zentrum der Stadt ausgehende recht günstig geführte Linien. Die andere im Jahre 1878 vom Magistrat Hannover zugelassene und von einem Düsseldorfer Ingenieur gegründete Unternehmung umschloß eine minderwertige Gruppe von Straßenbahnlinien. Sie wurde 1892 aufgelöst. Von der Stadt

geschlossen, der die rechtliche Grundlage des gegenwärtigen Straßenbahnunternehmens in der Stadt Hannover bildet. Auf Grund der in diesem Verträge von der Tramways Company übernommenen Verpflichtung wurde am 22. Juni 1892 die Aktiengesellschaft „Straßenbahn Hannover“ errichtet. Der von dem Magistrat Linden mit der Tramways Company über die Zulassung der Straßenbahn in der Stadt Linden abgeschlossene Vertrag ging im gleichen Jahre auf die neue Aktiengesellschaft über. Am Tage des Übergangs der Straßenbahn in das Eigentum der neuen Gesellschaft hatte das Bahnnetz eine Länge von 20 800 m Gleis.

Gleichzeitig wurden die seitens der Tramways Company von der „Continental Pferde-Eisenbahn-Gesellschaft“ erpachteten Linien in einer Länge von 18940 m Gleis nebst dem zugehörigen Betriebsmaterial der Straßenbahn Hannover zur Benutzung überlassen.

Schon im Gründungsjahre begann die neue Gesellschaft mit den Vorbereitungen zur Einführung des elektrischen Betriebes. Es gelang trotz mannigfacher Schwierigkeiten, im Jahre 1893 drei Strecken, und zwar

Königswortherplatz—Herrenhausen,  
Königswortherplatz—Limmer und  
Fischerhof—Spinnereistraße

elektrisch zu betreiben.

1894 wurden die sämtlichen in Hannover im Betrieb gewesenen Omnibuslinien von der neuen Gesellschaft angekauft und dadurch die weitere Entwicklung des Unternehmens begünstigt.

Leider stellten sich der Durchführung der Elektrisierung infolge der schweren Bedingungen, die der Gesellschaft von den Behörden in bezug auf die ober- und unterirdische Stromzuführung auferlegt wurden, ernstliche Schwierigkeiten entgegen, so daß sich die Gesellschaft zur teilweisen Einführung des umständlichen und wenig wirtschaftlichen Akkumulatorenbetriebes entschließen mußte.

1896 erwarb die Straßenbahn Hannover die bis dahin pachtweise betriebenen Linien der „Continental Pferde-Eisenbahn-Gesellschaft“.

Im Jahre 1897 war die Elektrisierung auf allen Linien nach dem sogenannten gemischten System der Verbindung von Wagenakkumulatoren und Oberleitung durchgeführt. 1903 hörte der Akkumulatorenbetrieb auf, und es waren nur noch Oberleitungslinien im Betriebe.

Durch den weiteren Ausbau der Straßenbahnlinien wurde der Pferdeomnibusbetrieb allmählich überflüssig. Im Jahre 1914 waren nur noch zwei Omnibuslinien in Betrieb, die während des Krieges infolge Mobilmachung des gesamten Pferdebestandes stillgelegt werden mußten, womit der Pferdeomnibusbetrieb sein Ende erreichte.

Die Straßenbahn hat zurzeit eine Betriebslänge (einfache Streckenlänge) von 167,17 km, die Länge sämtlicher Gleise einschließlich der Bahnhofs-, Aufstell- und Rangiergleise beträgt 315,356 km. Es sind

zurzeit 19 Linien in Betrieb, von denen 12 dem Stadt- und Vorortverkehr und 7 dem Überlandverkehr dienen.

Der schon vor vielen Jahren erfolgte Ausbau des Bahnnetzes nach dem Überlandgebiet bringt unserer Stadt großen geschäftlichen Nutzen und manche Annehmlichkeit und Bequemlichkeit, er ist aber hauptsächlich auch für die vielen angeschlossenen Landgemeinden in volkswirtschaftlicher und sozialpolitischer Beziehung von ganz hervorragender Bedeutung. Auch der hannoverschen Industrie haben die Außenverbindungen erhebliche Vorteile gebracht, indem sie zahlreichen großen Werken die Möglichkeit gaben, sich außerhalb der Stadt auf billigem Gelände anzusiedeln.

Über die dem Überlandverkehr dienenden Linien sei im einzelnen noch kurz folgendes gesagt:

Die Linie 10 (26,58 km) führt zunächst durch das Industriegebiet von Linden und Körtingsdorf, berührt dann die beliebten Ausflugsorte Sieben Trappen mit Bentherr Berg und Gehrden (Gehrdener Berg) und bringt den Wanderer nach dem schönen Deister. Sie endet in Barsinghausen. Die Strecke der Linie 10 ist wegen des in Barsinghausen befindlichen Kohlenbergwerks für die Industrie von besonderer Bedeutung. Die Straßenbahn befördert täglich Kohlenladungen von dort nach Hannover und darüber hinaus für andere industrielle Werke.

Die Linie 11 — Hannover—Hildesheim — (30,55 km) ist die längste Außenlinie der Straßenbahn Hannover. Sie verbindet eine Reihe von kleinen und größeren Gemeinden mit der Stadt Hannover und wird von vielen Hannoveranern, aber auch von vielen Fremden zum Besuch der schönen Stadt Hildesheim mit ihren zahlreichen altertümlichen Bauten benutzt. Auf der Hildesheimer Strecke ist mit großen, geräumigen vierachsigen Wagen ein Schnellverkehr eingerichtet.

Die Linie 13 (14,88 km) führt über den Vorort Buchholz in das Gebiet der Misburger Zementindustrie und endet im Dorfe Anderten.

Die Linie 15 (27 km) berührt in der Hauptsache landwirtschaftliches Gebiet. Sie führt über Kirchröde, Sehnde nach Haimar. An den Markttagen verkehren auf der Strecke besondere Marktzüge, die die landwirtschaftlichen Erzeugnisse nach der hannoverschen Markthalle bringen.

Die Linie 17 (18,78 km) führt über Buchholz, Bothfeld und die Isernhagener Bauernschaften nach dem wegen seiner idyllischen Lage von Ausflüglern gern besuchten Burgwedel.

Die Linie 21 (17,10 km) benutzt bis Rethen die gleiche Strecke wie die Linie 11 und führt von dort über Coldingen nach dem Städtchen Pattensen (Leine).

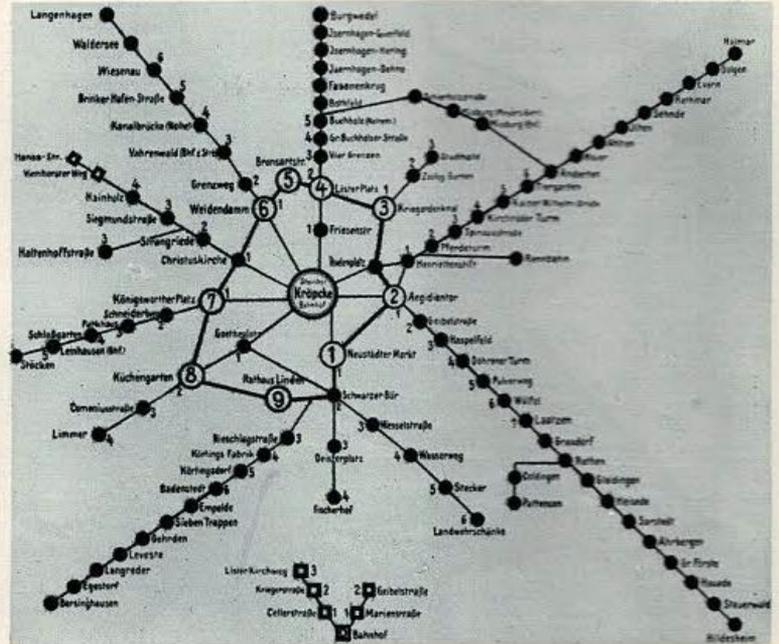
Die Linie 29 (9,40 km) vermittelt in erster Linie

werden hauptsächlich Kohlen, Steine, Zement und andere Baustoffe, Getreide, Mehl und Zuckerrüben verfrachtet. Die Abwicklung der Abfertigungsgeschäfte erfolgt durch 14 Güterabfertigungsstellen und 25 Güteragenturen.

Die Ausgangspunkte des Zugbetriebs bilden 9 aus geräumigen Wagenhallen bestehende Betriebsbahnhöfe. Alle Hallengleise stehen durch entsprechende



Personen-Auto-Omnibus



Bahnnetz der Straßenbahn Hannover  
 • Tarifgrenzen im Straßenbahnbetriebe  
 □ Tarifgrenzen im Autobusbetriebe

den Verkehr nach dem hinter Vahrenwald gelegenen Industriegebiet. Sie endet in Langenhagen.

Im September 1925 wurden zwei Autobuslinien in Betrieb genommen. Die eine Linie verkehrt von der Endstation der Straßenbahn in Hainholz bis zur Schulenburger Landstraße, Ecke HansasträÙe (Nordhafen), die zweite Linie verkehrt von der Ferdinand-Wallbrecht-StraÙe (Ecke Lister Kirchweg) über Voßstraße, Hagenstraße, Bronsartstraße, Steintorfeldstraße, Bahnhof, Lavesstraße nach der Sallstraße bis Ecke Geibelstraße. Die Betriebslänge der beiden Autobuslinien beträgt 7,3 km.

Der Güterverkehr der Straßenbahn erstreckt sich auf Stückgut-, Milch- und Ladungsverkehr. Es

Weichenanlagen in Verbindung mit der Strecke, so daß sich das Aus- und Einlaufen der Wagen in der einfachsten Weise und ohne Zeitverlust bewerkstelligen läÙt. Betriebswagen und Personal sind dem Fahrplan entsprechend derart auf die einzelnen Betriebsbahnhöfe verteilt, daß unwirtschaftliche Leerfahrten bei Beginn und Schluß des Betriebs vermieden werden.

Es ist zurzeit folgender Wagenpark vorhanden:

Für den Personenverkehr:

242 Straßenbahn-Triebwagen,

313 Straßenbahn-Beiwagen,

8 Autobusse (3-achsige Büßing-Wagen).

Für den Güterverkehr:

- 29 Triebwagen,
- 20 offene und geschlossene Beiwagen für je 15 t Ladefähigkeit,
- 236 offene und geschlossene Beiwagen für je 10 t Ladefähigkeit sowie eine Anzahl kleinerer Beiwagen für je 5 t Ladefähigkeit.

Für besondere Zwecke:

- 32 Arbeitstriebwagen (Sprenge-, Schienenreinigungs-, Schleif-, Montagewagen usw.),
- 43 Anhängewagen (Wasser-, Salz-, Hilfsgeräte- und Kartenverkaufswagen).

Die Unterhaltung des gesamten rollenden Materials erfolgt in 8 Betriebswerkstätten und einer Hauptwerkstätte. Den Betriebswerkstätten obliegt die Revision der Betriebsmittel, die Ausführung kleinerer Reparaturen und die Reinigung des Wagenmaterials. Die Hauptwerkstätte führt in erster Linie die Hauptuntersuchung, Neulackierungen und größere Reparaturen aus, auch bewirkt sie die Montage neuer Wagen sowie die Durchführung von Änderungen und Verbesserungen allgemeiner Natur.

Der für den Betrieb der Straßenbahn benötigte Strom, welcher früher in eigenen Elektrizitätswerken erzeugt wurde, wird jetzt vom Großkraftwerk Hannover und von der Ilseder Hütte im wesentlichen als Drehstrom geliefert, in straßenbahneigenen Umformwerken in Bahnstrom umgewandelt und den Bahnarbeitsleitungen durch Speisekabel zugeführt. Die liefernden Elektrizitätswerke versorgen auch das Unternehmen mit elektrischem Drehstrom für das über 7 preußische Landkreise verteilte Stromversorgungsgebiet, so daß etwa 300 Gemeinden den Strom für Licht- und Kraftzwecke erhalten.

Die Zahl der Strombezieher des Überlandnetzes der Straßenbahn betrug am Schluß des Jahres 1925 26 357 mit einem Anschlußwert von 51 979 kW. Der Jahres-Stromverbrauch betrug — Bahnstrom und Licht- und Kraftstrom zusammengerechnet — 33 136 908 kWh.

Für die Kraftübertragung aus den vorgenannten Elektrizitätswerken werden Hochspannungsleitungen von 60, 45, 15 und 6 kV betrieben. Das Hochspannungsnetz der Überlandwerke besitzt eine Ausdeh-

nung von rund 832 km einfache Drehstromstreckenlänge und etwa 550 Transformatorstationen. Die Bahnspannung beträgt 500—600 Volt Gleichstrom.

An das Überlandnetz sind die Vororte der Städte Hannover=Linden und Hildesheim mit ihren Fabriken, sowie die bereits erwähnten Landgemeinden mit ihren industriellen und landwirtschaftlichen Betrieben angeschlossen. Die Gesamtleistung der Transformatorstationen und Umformwerke beträgt etwa 24 000 kVA.

Neben den oben erwähnten Stromlieferungsquellen bestehen noch Stromlieferungs=Abkommen mit den an das Überlandwerk angrenzenden Überlandwerken, welche insbesondere einen mittelbaren Strombezug aus den Elektrizitätsquellen des mitteldeutschen Braunkohlenbezirks bei Helmstedt gestatten und sicherstellen.

Durch diese und die obigen vertraglichen Abkommen ist die Leistungsfähigkeit des Überlandwerkes außerordentlich gestärkt, so daß die Jahresabgabe auf das mehrfache des bisherigen Stromabsatzes gesteigert werden kann.

Das Grundkapital der Gesellschaft betrug ursprünglich 3 Millionen Mark. Bei Umwandlung des Pferdebahnbetriebes in elektrischen Betrieb, sowie bei durchgehender Einführung der oberirdischen Stromzuführung im Weichbilde der Stadt Hannover fanden wiederholt Kapitalerhöhungen statt, so daß das Gesellschaftskapital im Jahre 1898 die Höhe von 24 Millionen Mark erreichte. Durch die Verbindung der Anlagen des Überlandwerkes der Straßenbahn mit der Ilseder Hütte wurde für die Beschaffung einer größeren Übertragungsleitung und eines Abspannwerkes in Sehnde die Erhöhung des Kapitals um 16 Millionen Mark nötig, so daß das Aktienkapital am Schlusse des Jahres 1921 40 Millionen Mark betrug.

Mit dieser Kapitalerhöhung wurde eine Änderung der Firma des Unternehmens vorgenommen. Die „Straßenbahn Hannover“ führt jetzt die Bezeichnung „Überlandwerke und Straßenbahnen Hannover Aktiengesellschaft“.

Bei Aufstellung der Goldmarkbilanz am 1. Januar 1924 wurde das Aktienkapital im Verhältnis von 2 : 5 auf 16 Millionen Mark zusammengelegt.