

Zusammenfassung

Die Darstellung beginnt mit der Eisenbahnverkehrslage zwischen Elbe und Weser in der ersten Jahreshälfte 1866.

Eisenbahnkomitees hatten bereits zu Zeiten von Friedrich List begonnen, den Eisenbahnbau in ihren Regionen anzustoßen und zu fördern. Das in dieser Abhandlung beschriebene Komitee vertrat die Städte und Ämter, die für einen Anschlußpunkt der projektierten Bahnen in Lüneburg eintraten. Der preußisch-österreichische Krieg im Sommer 1866, der für das Königreich Hannover mit der Annexion durch Preußen endete, veränderte die Aussichten des Eisenbahnverkehrs in Nordhannover entscheidend.

Die preußische Eisenbahnpolitik wird mit ihrem gemischten System aus Staats- und Privatbahnen vorgestellt, und es wird dargelegt, wie es zu diesem System gekommen war, das sich von den Bahnsystemen anderer Bundesstaaten stark unterschied.

Anschließend wird auf die Baugesellschaft, die Berlin-Hamburger Eisenbahngesellschaft, eingegangen. Die Entscheidung für den Bau der Strecke mußte gegen erhebliche Widerstände durchgesetzt werden. Es galt, die Zustimmung zu dem Bauvorhaben von den aktienhaltenden Staaten Hamburg und Mecklenburg-Schwerin sowie von der Generalversammlung zu gewinnen. Da die Rentabilität der Strecke keineswegs gesichert war, mußte mit dem Widerstand der Privataktionäre gerechnet werden. Aber auch die Interessenten an einer Verbindung von Berlin über Uelzen-Langwedel nach Bremen versuchten die Stimmung der Aktionäre zu beeinflussen.

Vier Wochen vor der Generalversammlung im November 1869 entbrannte in Hamburger Zeitungen ein regelrechter Meinungskrieg zur Beeinflussung der Aktionäre der Berlin-Hamburger.

Während bis Dezember 1869 als Anschlußpunkt zwischen Zweigbahn und Venlo-Hamburger Bahn nahezu unbestritten Jesteburg feststand, kam nun Buchholz ins Spiel. Dies hängt damit zusammen, daß der Handelsminister für die Venlo-Hamburger Bahn eine nördliche Trasse Bremen-Zeven-Tostedt-Harburg festgesetzt hatte. Es wird auf den Widerstand vieler Seiten gegen diesen Beschluß eingegangen.

Im weiteren wird die Planung für den Weiterbau der Strecke über Buchholz hinaus nach Geestemünde abgehandelt, sowie die Auseinandersetzung über den Anschluß der direkten Bahn Hannover-Harburg an die Zweigbahn in Jesteburg.

Anschließend werden das Planfeststellungsverfahren und seine rechtlichen Grundlagen beschrieben. Es wird kritisch auf die mangelnde Förderung des Bahnprojekts durch Buchholz und seine Einwohner eingegangen. Diese Auseinandersetzung wird in dem folgenden Kapitel über den Grunderwerb in der Feldmark Buchholz fortgeführt.

Zum Schluß werden Fragen der Rentabilität der Strecke in den Jahren von 1875 bis zur Übernahme des Bahnbetriebs durch den preußischen Staat 1884 behandelt.