

## B.

**Braunschweigische Eisenbahnen.** Die im Herzogtum Braunschweig gelegenen Eisenbahnen umfassen Linien der ehemaligen braunschweigischen Eisenbahngesellschaft – seit 1884 preußische Staatsbahnen, – ferner Stücke der Privatbahnlinien Halberstadt-Blankenburg, der braunschweigischen Landeseisenbahn und der Braunschweig-Schöninger Eisenbahn.

1. Braunschweigische Eisenbahngesellschaft. Das Herzogtum Braunschweig war der erste Staat Deutschlands, der eine Eisenbahn auf eigene Kosten erbaute und in Betrieb nahm. Der braunschweigische Finanzdirektor August von Amsberg trat schon 1824 für den Plan einer Schienenverbindung der Städte Braunschweig und Hannover mit den Seestädten Hamburg und Bremen ein. Wenn auch die Regierung von Braunschweig zur Verwirklichung dieses Plans alles Wohlwollen betätigte, so scheiterte doch das Unternehmen schon an den vielfachen Bedenken und Vorurteilen, die man den Eisenbahnen damals noch entgegenbrachte. Erst 10 Jahre später wurde der Gedanke wieder aufgenommen, und trat die braunschweigische Regierung mit der hannoverschen in Verhandlungen. Ihr Ergebnis war der Vertrag vom 30. April 1834 – der erste deutsche Staatsvertrag über Anlegung von Eisenbahnen – wonach Hannover für den Fall der Herstellung von Eisenbahnen zwischen den Städten Hannover, Bremen und Harburg die Anschlüsse von Braunschweig aus gestattete. Allein die hannoversche Regierung zögerte, ihre Zusicherung einzuhalten, da man dem Wettbewerb infolge der Einbeziehung Braunschweigs in das hannoversche Netz fürchtete.

Nun faßte Amsberg den Plan, zunächst im eigenen Lande eine Eisenbahn, u. zw. auf Staatskosten, zu bauen, und dann die Fortsetzungen, u. zw. zuerst nach dem Harz, in Angriff zu nehmen. Die Regierung war alsbald gewonnen, und als die Landstände das für die Erbauung der Bahn notwendige Kapital bewilligt hatten, konnte mit der Ausführung im Sommer 1837 begonnen werden. Die Arbeiten wurden dertart gefördert, daß die Bahn bis Wolfenbüttel

(11·75 *km*) schon am 30. November 1838 betriebsfähig war. Die ganze Bahn war vorläufig nur für den Personenverkehr bestimmt und auch der Maschinen- und Wagenpark bestand zunächst nur aus 3 in England beschafften Dampfwagen und 12 Personenwagen, von denen nur einer in England, die übrigen in Braunschweig gebaut waren. Der Güterverkehr wurde erst später eröffnet.

Im Februar und April 1841 kamen Staatsverträge mit Preußen und Hannover zu stande, wonach nunmehr die Verbindung Braunschweigs mit Magdeburg und Hannover durch Erbauung der Bahnen von Wolfenbüttel nach Oschersleben (53·90 *km*) und von Braunschweig nach Hannover, d. h. Braunschweig bis Landesgrenze bei Vechelde (18·58 *km*) sichergestellt wurde. Mit Eröffnung dieser Linien am 10. Juli 1843 und 19. Mai 1844, war eine große Verkehrsstraße zwischen dem Westen und Osten Deutschlands geschaffen. Allmählich wurde das Netz erweitert. Zunächst wurde am 5. August 1856 die Bahn von Börssum nach Kreiensen (60·54 *km*) dem Betrieb übergeben und der Anschluß an die Hannover-Kassel-Frankfurter Bahn erreicht. Nachdem die Strecke Jerxheim-Helmstedt (23·20 *km*) am 20. Juli 1858 eröffnet war, trat, abgesehen von der Herstellung der Zweigbahn Büddenstedt-Trendelbusch (4·22 *km*), bis 1864 ein Stillstand in dem Weiterausbau ein. Erst am 10. Oktober 1865 konnte die Strecke Kreiensen-Holzminden (46·66 *km*) dem Betrieb übergeben werden; als am 1. Juli 1868 auch die Strecke Jerxheim-Börssum (23·20 *km*) vollendet wurde, war damit über die Strecke Oschersleben-Holzminden eine neue Verbindung zwischen Berlin-Magdeburg und der westfälischen Eisenbahn geschaffen<sup>1</sup>.

Im Jahre 1870 wurden die im Betrieb stehenden Linien an die Darmstädter Bank verkauft, u. zw. unter glänzenden finanziellen Bedingungen, indem dem Land Braunschweig nicht nur eine Kaufsumme von 11 Mill. Talern, sondern überdies für die Zeit von 64 Jahren (bis 1932)

<sup>1</sup> v. Mühlenfels im Archiv für Eisenbahnwesen. 1889, S. 42 ff.