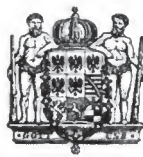


ARCHIV
FÜR
EISENBAHNWESEN.

HERAUSGEGEBEN
IM
KÖNIGLICH PREUSSISCHEN MINISTERIUM DER ÖFFENTLICHEN ARBEITEN.

ZWÖLFTER JAHRGANG.

1889.



BERLIN.
VERLAG VON JULIUS SPRINGER.
1889.

Die Entstehungsgeschichte der ersten deutschen Staatsbahn.

Zum 50jährigen Jubiläum der Bahn Braunschweig-Wolfenbüttel.)*

Von

von Mühlentfels, Regierungsrath in Braunschweig.

Am 1. Dezember 1888 sind fünfzig Jahre verflossen, seit die erste Staatsbahn Deutschlands, die Linie Braunschweig-Wolfenbüttel, dem Verkehr übergeben wurde.

Die drei früher eröffneten deutschen Bahnstrecken**) Nürnberg-Fürth, Leipzig-Althen, Berlin-Zehlendorf waren entstanden durch die Thatkraft und den vorblickenden Geist Einzelner, welchen es gelang, die Vertreter des Handels und der Finanzwelt zu gewinnen und so die vor allem nothwendigen Geldmittel zu beschaffen. Die Staaten verhielten sich in allen drei Fällen abwartend, Bayern und Sachsen freilich in wohlwollender Haltung, während Preussen als Staat der ersten Eisenbahnunternehmung Berlin-Potsdam noch ziemlich kühl gegenüberstand***) und erst für die Magdeburg-Leipziger Bahn sein kraftvolles Interesse bethätigte.

Dem kleinen Staate Braunschweig war es vorbehalten, als erster in Deutschland†) den gerade dort in der Zukunft so mächtig gewordenen Staatsbahngedanken zu erfassen und zu verwirklichen.

*) Demselben Gegenstand hat der Redakteur des Braunschweiger Tageblatts, Ibach, eine als besondere Beilage zu dieser Zeitung Ende September 1888 veröffentlichte, sehr dankenswerthe Arbeit gewidmet, welche die Aufgabe in lokaler Färbung behandelt.

**) Nürnberg-Fürth eröffnet am 7. Dezember 1835. — Leipzig-Dresden, Theilstrecke bis Althen, eröffnet am 24. April 1837. — Berlin-Potsdam, Theilstrecke bis Zehlendorf, eröffnet am 22. September 1838.

***) Vergleiche hierüber v. der Leyen: die Entstehung der Magdeburg-Leipziger Eisenbahn. Archiv für Eisenbahnwesen Jahrgang 1880, S. 218 sowie die Abhandlung von Gleim: Zum 3. November 1885. Ebenda Jahrgang 1885, S. 799 ff.

†) Die ersten Staatsbahnen der Welt sind in amerikanischen Staaten gebaut, darunter im Staat New-York in den Jahren von 1827—1836 150 englische Meilen. In Europa begann Belgien zuerst Staatsbahnen zu bauen. Durch Gesetz vom 1. Mai 1834 wurde die Erbauung eines das ganze Land umfassenden Eisenbahnnetzes auf Staatskosten beschlossen, und als erstes Stück am 5. Mai 1835 die Strecke von Brüssel nach Mecheln eröffnet. Die Behauptung v. d. Leyen's in der obigen Abhandlung S. 278, dass in allen Ländern ausser Belgien in jenen ersten Jahren der Eisenbahnbau den Privaten überlassen sei, bedarf hiernach der Einschränkung.

Das Verdienst hierfür gebührt an erster Stelle auch hier, wie bei den erwähnten Erstlingswerken des deutschen Eisenbahnwesens, einem Einzelnen, einem Staatsbeamten, der schon in früher Zeit von der Wichtigkeit des Grundsatzes durchdrungen war, daß auf dem regen Austausch der Güter das Gedeihen der Wirthschaft beruhe, und daß daher die Herabsetzung der Beförderungskosten eines der wichtigsten Mittel zur Hebung der Volkswohlfahrt sei. Es war dies August von Amsberg, ein Self made Man in des Wortes bester Bedeutung. Geboren 1788, widmete er sich zunächst dem Kaufmannsstande. Im Juli 1812 trat er in den Dienst des Königreichs Westfalen, im Jahre 1815 wird er bei dem Fürstl. Braunschw. Lüneburg. Truppenkorps als Zahlmeister angestellt, im Jahre 1816 Kammersekretär und 1818 Kammerassessor mit dem besonderen Referat in Chausseebausachen. In dieser Stellung sind seine Gedanken über die Bedeutung des Eisenbahnwesens gereift. In einem Bericht vom 25. Juni 1825 an das Kammerdirektorium sagt er:

„Mehrjährige Beobachtung der Fortschritte, welche die Errichtung der Eisenbahnen, eine der wichtigsten Erfindungen der neueren Zeit, in England, Deutschland und mehreren andern Ländern bereits gemacht hat, und die daraus hervorgegangene Ueberzeugung von den außerordentlichen Einwirkungen solcher Anlagen auf Erleichterung des Handels und Verkehrs, haben den Wunsch in mir erzeugt, eine ähnliche Anlage in den hiesigen Gegenden zu Stande zu bringen.

Die nach dem von mir entworfenen Plane anzulegende Eisenstraße würde die erleichterte Verbindung der Städte Braunschweig und Hannover, ferner dieser Städte mit Celle, Lüneburg und Hamburg; auch in gewisser Beziehung mit Bremen und Lübeck und auf diesem Wege mit der Nord- und Ostsee zum Zweck haben: die Kosten der Anlage würden nach dem Beispiele anderer Länder durch eine Gesellschaft von Aktionärs zusammengebracht werden.“

Er legt weiter dar, daß er zur Betreibung der Sache eine Reise nach Hannover, Celle, Lüneburg und Hamburg unternehmen müsse und bittet, ihm den hierzu erforderlichen 6—8 tägigen Urlaub „höchsten Orts“ erwirken zu wollen. Zu Weiterem will er damals die Thätigkeit des Staats nicht in Anspruch nehmen!

Schon vorher, im Jahre 1824, hatte v. Amsberg eine sehr ausführliche, etwa 100 geschriebene Bogen füllende Denkschrift über den Plan zur Anlegung einer Eisenbahn zwischen Hannover und Braunschweig und den freien Hansestädten verfaßt, welche den Gegenstand nach allen Richtungen

hin, auch nach der technischen und finanziellen Seite erschöpfend behandelt, und im Jahre 1832 in etwas veränderter Form im Druck erschienen ist. Sie beginnt mit allgemeinen Betrachtungen „über den gegenwärtigen Zustand des Landtransportwesens“. Kanäle, führt v. Amsberg etwa aus, seien zu theuer, da ihre Kosten auf 140—150 000 Thaler für die deutsche Meile veranschlagt werden müßten; die gegenwärtigen Kunststraßen zu unvollkommen, da Straßen und Wagen gegenseitig stets verderblich und zerstörend auf einander wirkten, so lange die Masse und Bedeckung der Straßen aus zerreibbaren, nicht einmal den Einwirkungen der Elemente Widerstand leistenden Materialien bestehe, welche nie eine ganz glatte, feste Oberfläche bilden können und deren Zusammenhang vielmehr durch das Einwirken der Wagenräder und Pferdehufe unaufhörlich getrennt und durch Regen und Schnee erweicht und aufgelöst werde. Allen diesen Mängeln helfe die in England zuerst und im Grossen ausgeführte Erbauung der Handelsstrassen von Eisen ab, sie stelle die fortschaffende Mechanik endlich auf dieselbe hohe Stufe, zu welcher die hebende Mechanik schon längst erhoben sei. Nach v. Amsberg sind die hölzernen Bahnen — wooden Rail-Ways — zuerst im Jahre 1680 in den englischen Steinkohlenrevieren zur Anwendung gekommen, nachdem der sogenannte Hundelauf schon seit mehr als 3 Jahrhunderten in den Bergwerken des deutschen Vaterlandes üblich gewesen sei. 1738 seien die ersten Bahnen von Gufseisen gelegt. Die Zugleistungen der Pferde betrügen regelmäßig das Zehnfache gegenüber dem gewöhnlichen Straßentransportwerk (120—150 Ctr. gegen 12—15). Amsberg beschreibt nun die bis dahin ausgeführten Eisenbahnen sehr eingehend, und empfiehlt als das vollkommenste System schmiedeeiserne Schienen von 15—30 Fufs Länge auf Steinwürfeln.

Vom „Dampfwagen“ ist nur an einer Stelle die Rede. Man habe an die Schienen seitwärts Käbme angegossen, in welche das durch eine Dampfmaschine bewegte, an dem ersten Wagen angebrachte Stirnrad eingriff. „Es gewährte einen höchst erstaunenswürdigen Anblick, auf einer bei Leeds befindlichen Eisenbahn 23 solche Wagen, jeder mit 60 Zentnern beladen, von dem vorangehenden Dampfwagen ohne irgend eine thierische Kraft fortgezogen zu sehen.“ Dennoch habe man diesen Mechanismus mehrentheils wieder abgeschafft, weil das Gewicht der Dampfmaschine und der nothwendigen Kohlen zur Feuerung mit fortgezogen werden müßte und daher ein Theil der Kraft der Dämpfe nur für den Transport der Maschine verwendet werde. Erwähnt werden dann noch die stehenden Dampfmaschinen, welche die Eisenbahnzüge über schiefe Ebenen hinaufziehen. Die Frachtselbstkosten des Pferdeisenbahnbetriebs berechnet Amsberg auf $\frac{3}{4}$ gute Pfennige für die Zentnermeile — also annähernd gleich dem Silberpfennig-

tarif der deutschen Reichsverfassung! Amsberg schließt diesen Abschnitt mit folgenden prophetischen Worten eines leider nicht genannten deutschen Schriftstellers: *)

„Eiserne Handelsstraßen dieser Art, mit den wichtigsten Seehäfen in Verbindung gesetzt, werden die unschätzbaren Vortheile der Aus- und Einfuhr, des Kolonial- und Welthandels vervielfältigen und erlöhen. Den mannigfaltigen und kostbaren Produkten der Natur und der Kunst, des Ackerbaus und des Bergbaus, des Gewerbetreibens und der Fabriken, welche in den inneren Provinzen erzeugt, wegen zu großer Entfernung und unerschwinglicher Frachtkosten an der Wohlthat des Seehandels keinen Antheil nehmen können, wird eine neue Welt zum Markte geöffnet, dagegen die Einfuhr der Kolonialwaaren und der Produkte der entferntesten Länder und Himmelsstriche in Gleichem begünstigt und erleichtert, der Handel und die Industrie im Allgemeinen belebt und veredelt, der Eigenthumswerth aller Gründe, Güter, Waldungen, Fabriken und Manufakturen gesteigert und in diesem Betrachte werden die inneren Provinzen des festen Landes gleichsam an die Meeresküsten vorgerückt.“

Nachdem dann in einem besonderen Abschnitt die Handelsverhältnisse und Verkehrsbeziehungen zwischen Hamburg, Bremen, Lübeck, Hannover, Braunschweig, Celle und Lüneburg geschildert sind, entwickelt Amsberg in höchst eingehender Weise seinen Plan einer Eisenbahn von Hannover und Braunschweig nach den Seestädten. Er will zunächst nur von Braunschweig und Hannover nach Celle, und von dort über Lüneburg nach Hamburg (richtiger Harburg) bauen, zusammen 29 Meilen Eisenbahn, um auf der einen Eisenstraße möglichst große Gütermassen zu vereinigen. Die Kosten dieser Anlage werden mit Rücksicht auf die günstigen Bodenverhältnisse des durchschnittlichen Geländes, die niedrigen Löhne und die Möglichkeit, Steine und Eisen vom Harze zu beziehen, bei sehr eingehender Aufstellung des Kostenanschlages auf 30 000 Thaler für die Meile berechnet, wobei angenommen ist, daß das Planum der vorhandenen Staatsschausseen überall mitbenutzt wird, so daß für Grunderwerb nur 500 Thaler für die Meile in Anschlag gebracht sind! An Betriebsmitteln sind 150 Last-

*) Keinenfalls kann dies Fr. List sein, dessen erste Arbeiten über den Nutzen der Eisenbahnen m. W. im Jahre 1827 in den Beilagen der Augsburger Allgemeinen Zeitung veröffentlicht, und in den Jahren 1828 und 1829 als besondere Schriftchen unter dem Titel: Mittheilungen aus Nordamerika neu herausgegeben sind. Wahrscheinlich findet sich der Satz in einer Schrift des österreichischen Wasserbau- direktors v. Gerstner aus dem Jahre 1813 über Anlage einer Eisenstraße zwischen Moldau und Donau.

wagen einer durch Zeichnung veredlichten Bauart — mit doppeltem, die Schiene von beiden Seiten umfassenden Radflansch — zum Preise von 110 Rth. das Stück vorgesehen. Nur nebenbei ist erwähnt, daß auch Reisewagen würden beschafft werden können. Die Bauzeit wird auf 3 Jahre berechnet und dementsprechend werden die Bauzinsen ermittelt, sodafs die Gesamtkosten des Unternehmens auf 1 Million Thaler festgestellt werden, worin für Hochbauten, Magazine, Schuppen zusammen 80 000 Thaler inbegriffen sind. Demgegenüber sei hier nur angeführt, daß die wirklichen Ausführungskosten der Lokomotiveisenbahnlinie Hannover—Lehrte—Harburg und Braunschweig—Lehrte auch in der ersten Anlage reichlich das Zwanzigfache jener Summe betragen haben mögen.

Den Betrieb der Pferdebahn denkt sich die Amsberg'sche Schrift in der Weise, daß die Waaren etwa zu zwei täglichen Wagenzügen nach bestimmtem Fahrplan vereinigt werden, während die Reisenden und die mit großer Schnelligkeit zu versendenden Güter zu allen Tagesstunden befördert und auf jeder Zwischenstation mit frischen Pferden fortgeschafft werden sollen. Die Schnelligkeit der Waarenbeförderung ist auf nicht höher als 1½ Meilen die Stunde bemessen.

Sehr genau ermittelt Amsberg die bisher auf den Straßen beförderten Gütermassen. Wir finden da die von Lüneburg nach Hamburg und zurück beförderten Mengen mit 627 400 Zentnern jährlich beziffert, worin die von Celle, Braunschweig und Hannover nach Hamburg gehenden Güter, die alle Lüneburg berühren mußten, schon inbegriffen sind! Jetzt mögen auf der Linie Lüneburg—Harburg annähernd täglich 50 000 Zentner in jeder Richtung befördert werden, sodafs sich der Verkehr um etwa das 60fache vermehrt hat! Amsberg selbst sah zwar bei seinem Plan eine sehr erhebliche Steigerung des Waarenverkehrs mit Sicherheit vorher, wagte es aber nicht, eine solche bei den finanziellen Berechnungen irgendwie in Anschlag zu bringen, um nicht hierbei den Boden fester Thatsachen zu verlassen. Dennoch ermittelt er einen 7prozentigen Ertrag seines Unternehmens. Am Schluß seiner Denkschrift aber erläutert er noch einmal in ausführlicher und beredter Weise die großen Vortheile, die die Verwirklichung seines Planes haben würde: Verbilligung der Fracht um das Siebenfache, Beschleunigung um das Vierfache, Erhöhung der Sicherheit. Die Zahl der Reisenden, hofft er, werde sich vielleicht um das Drei- und Vierfache vermehren! Die neue Eisenstraße werde den Güterverkehr Braunschweigs und Hamovers mit Hamburg, der bisher unter der Konkurrenz der Weser- und Elbschiffahrt so schwer gelitten habe, so verbilligen, daß die Landfracht nicht mehr theurer, sondern um das Vierfache niedriger sei, als die Wasserfracht, wozu dann noch der Vortheil der Unabhängigkeit der Eisenbahn von den Witterungsverhältnissen komme, während die Schifffahrt monatelang geschlossen sei.

Alles dies werde voraussichtlich eine Verdoppelung des Handelsverkehrs der beteiligten Städte zur Folge haben. Die Lüneburger Haide werde sich mit ertragreichem Wald bedecken, dessen Kultur jetzt wegen Mangels an Absatzgebiet vernachlässigt sei, die Staatseinnahmen würden sich vermehren, die bisher fast völlig vernachlässigte Industrie sich neu beleben.

Die Ausführung dachte sich Amsberg damals noch als Sache eines Privatunternehmens:

„Um Zwecke von solcher Wichtigkeit zu erreichen, müssen wir denselben Weg einschlagen, auf welchem jene Länder (England und Frankreich) ihr gegenwärtiges Uebergewicht errangen; das so oft sich äussernde, eigentlich nur den Deckmantel eigener Unthätigkeit bildende und an sich selbst ungerechte Verlangen an unsere Regierungen, jede grosse Unternehmung von ihnen auf Kosten des Staats ausgeführt zu sehen, muß endlich entfernt werden; an seinen Platz muß die vereinte und merschöpfliche Kraft der Nation sich stellen; denn diese nur vermag zu wirken, was sonst unerreichbar bliebe, und was sie schafft, dessen Ruhms und Vortheils erfreuen sich in gleichem Mafse das Vaterland und seine Fürsten. Gewifs mit vollem Rechte zählen wir den gegenwärtigen Plan nach dem Beispiele Englands, Frankreichs und anderer Länder, zu denen, welche als Privatunternehmen am ehesten sich beleben, gedeihen und gern von den Regierungen in die Hände der Nation gelegt werden. Von allen am nächsten gebührt dieses Unternehmen der Thätigkeit des Handelsstandes, denn Erleichterung des Handels sind die wichtigsten Motive desselben und sein wesentlichstes Interesse ist darauf gerichtet. Vom Handelsstande selbst ausgehend und geleitet, kann die Ausführung kräftig ins Werk gesetzt und die Anstalt möglichst vervollkommenet und allen Anforderungen entsprechend eingerichtet werden.“

So schrieb ein deutscher höchst einsichtsvoller Staatsbeamter im Jahre 1824! Und sonderbar genug, gerade seiner Thätigkeit und Kraft sollte es vorbehalten bleiben, die Anfänge des von ihm befürworteten Unternehmens — freilich erst 14 Jahre später — ins Leben zu rufen, und zwar als Staatseinrichtung, als erste Staatsbahn Deutschlands!

Dem hohen und doch so sehr auf das Praktische gerichteten Gedankenflug Amsberg's, wie er sich in jener Schrift offenbart, vermochten die Geister nicht zu folgen. Zwar hat er es an unermüdeten Schritten zur Verwirklichung seines Planes nicht fehlen lassen, auch seitens der Regierungen bethätigte man alles Wohlwollen, aber noch war das Jahrzehnt seinem Ideal nicht reif. Gerade der Handelsstand, auf den Amsberg so

sicher gezählt hatte, vermochte sich aus dem gewohnten Stilleben nicht aufzuraffen. Zwar wurde in Braunschweig regierungsseitig Ende 1825 eine genaue Untersuchung der in Betracht kommenden Verhältnisse angeordnet, aber ein Ergebnis nicht erzielt. Vorurtheile aller Art machten sich geltend, die bekannten zopfigen Bedenken, was aus den Chausseen, den Fuhrleuten, den Pferden, den Gastwirthen werden solle, wurden laut. Man fürchtete die Verarmung der an der Verkehrsstraße liegenden Städte und Dörfer, und die unberechenbaren Folgen einer gänzlichen Umgestaltung der Verkehrsverhältnisse. So gerieth die Angelegenheit ins Stocken, und als Amsberg selbst im Jahre 1828 im diplomatischen Dienste seines engeren Vaterlands seinen Wohnsitz außerhalb desselben nehmen mußte, fehlte die treibende Kraft. „So tief war die Ruhe“ — heißt es in einer Denkschrift vom Jahre 1857 — „dafs in dem ganzen Zeitraum bis 1832 auch kein Wort über Eisenbahnen das düstere Schweigen der Akten unterbricht.“

Im Jahre 1832 kehrte Amsberg in den braunschweigischen Verwaltungsdienst als Direktor des damals neu errichteten Finanzkollegiums zurück und sogleich nahm er seinen Lieblingsgedanken, diesmal mit besserem Erfolge, wieder auf. In der ständischen Sitzung vom 11. Oktober 1832 stellte der Abgeordnete Seeliger aus Wolfenbüttel den Antrag auf Beförderung des Amsberg'schen Planes zur Verbindung der Städte Braunschweig und Hannover mit den Hansestädten. Die braunschweigische Regierung trat nun auch mit der hannoverschen über die Ausführung in Verbindung, und es gelang, am 30. April 1834 einen Vertrag zu Stande zu bringen*), wonach Hannover für den Fall der Ausführung von Eisenbahnen zwischen den Städten Hannover, Bremen und Harburg die Anschlüsse von Braunschweig aus gestattete. Doch hiermit ging es nicht so rasch vorwärts. Hannover zögerte, insbesondere fürchtete man dort, „die gedachte Eisenbahn würde Braunschweig in eine günstigere Position bringen, als Hannover!“ Ein Versuch Amsberg's, Preußen für die Ausführung einer Bahn von Braunschweig nach Magdeburg zu gewinnen, hatte gleichfalls nicht den seinem Feueereifer entsprechenden Erfolg und so kam Amsberg zu einem neuen kühnen Entschlusse: ohne Verzug den Bau einer Eisenbahn von Braunschweig über Wolfenbüttel nach Harzburg auf Staatskosten zu betreiben!

Schon am 4. Mai 1835 wurde eine Verordnung erlassen, wonach das für die Chausseeanlagen bestehende Enteignungsverfahren gleichmäfsig auf die Eisenbahnen, deren Anlage nach einem von der Regierung genehmigten Plane auf Kosten des Staats oder von Aktiengesellschaften in Ausführung gebracht werden würden, Anwendung finden sollte.

*) Es ist dies jedenfalls der erste deutsche Staatsvertrag über Anlegung von Eisenbahnen.

Es ist interessant, einen Blick auf den Stand der Bewegung zu werfen, welche um diese Zeit — im Jahre 1835 — in andern deutschen Ländern auf dem Gebiete des Eisenbahnbaus stattfand. Eröffnet war damals bekanntlich in Deutschland noch keine mit Dampf betriebene Bahn. Doch regte sich aller Orten der Unternehmungsgeist, in Bayern war der Bau der Ludwigsbahn von Nürnberg nach Fürth in vollstem Gange; im Königreich Sachsen hatte bereits im April 1834 sich ein „Comité“ aus den angesehensten Männern und Förderern des Eisenbahngedankens, unter ihnen Oberbürgermeister Francke in Magdeburg, Bankier Platner in Nürnberg, Friedr. Harkort in Wetter a. d. Ruhr und Oberberggrath Ritter v. Baader aus München, ein schon früh für die Erbauung von Eisenbahnen begeisterter Mann, gebildet, welches den Bau der Leipzig-Dresdener Eisenbahn betrieb und namentlich durch häufige Berichte und Aufrufe die öffentliche Meinung fortgesetzt in Athem hielt.*) Die königlich sächsische Regierung begünstigte das Unternehmen auf alle erdenkliche Weise und auch die Handels- und Finanzwelt hatte eine so gute Meinung für dasselbe, daß bei der am 14. Mai 1835 stattfindenden Aktienzeichnung sofort die gesammten 15 000 Stück zu je 100 Thaler Abnahme fanden.

In Bezug auf das Magdeburg-Leipziger Unternehmen richtete an demselben Tage der Schöpfer desselben, der Oberbürgermeister Francke in Magdeburg, eine Eingabe an die preussische Staatsregierung; wenige Tage später richtete Friedrich List zwei Immediatvorstellungen an den König von Preußen, in denen er den Plan einer Bahn von Hamburg nach Berlin, von dort über Magdeburg nach Leipzig entwarf, und hieran weitere Gedanken über den Ausbau eines deutschen Eisenbahnsystems knüpfte.

Aber List's Pläne wurden damals noch für zu weitgehend gehalten. Sie wurden zwar aus dem Kabinet dem Chef des Handels- und Bau-departements, Wirkl. Geh. Rath Rother zur baldmöglichsten Begutachtung übersandt, aber dies Gutachten lautete ablehnend. Rother meinte: „daß seines Dafürhaltens die Staatsverwaltung jetzt noch keine Veranlassung habe, Eisenbahnen, welche als Handelsstraßen dienen sollen, auf eigene Kosten anzulegen, durch Betheiligung mit verhältnißmäßig ansehnlichen Summen zu unterstützen, oder ihnen andere namhafte Opfer zu bringen und Vorrechte einzuräumen.“ List wurde abgewiesen, während die Vorbereitungen des Magdeburg-Leipziger Unternehmens in immer lebhafteren Fluß kamen und auch durch die preussische Staatsregierung im Ganzen wohlwollend unterstützt wurden.

*) Siehe Näheres hierüber in der Denkschrift zur Feier des 8. April 1864 „die Leipzig-Dresdener Eisenbahn in den ersten 25 Jahren ihres Bestehens, herausgegeben auf Veranlassung des Direktoriums.“

Archiv für Eisenbahnwesen. 1866.

So standen denn die Amsberg'schen Bemühungen um eine Eisenbahn zwar keineswegs vereinzelt da, aber es bleibt in hohem Grade bemerkenswerth, daß in Braunschweig schon damals der Gedanke thatkräftig wurde, daß der Staat allen andern voran zur Erbauung und Leitung des Eisenbahnwesens berufen sei.

Allerdings war es Amsberg weniger um ein neues Prinzip zu thun, als darum, möglichst rasch eine Eisenbahn innerhalb des braunschweigischen Landes vollendet zu sehen.

Die Bahn nach Hamburg mit Abzweigung von Celle nach Hannover berührte nur anfangs auf kurzer Strecke braunschweigisches Gebiet. Ihr Zustandekommen war daher wesentlich von der hannoverschen Regierung abhängig. Dort aber ging es mit den Plänen und Erwägungen nur langsam vorwärts und mit fortwährender Besorgniß einer durch Braunschweigs Einbeziehung in das Netz drohenden Konkurrenz. So sah Amsberg endlose Verzögerungen voraus; was Wunder, daß er das eigene freilich kleine Land darauf prüfte, ob nicht innerhalb desselben bauwerthe Eisenbahnstrecken seien. Da ergab sich nun ganz von selbst als die nächstliegende die Verbindung der beiden nur $1\frac{1}{2}$ deutsche Meilen von einander entfernten Städte Braunschweig und Wolfenbüttel mit damals zusammen etwa 45 000 Einwohnern, und die Fortsetzung von da nach dem am Harz belegenen Landestheil, in welchem die Bergwerksthätigkeit schon lebhaft war, und dessen Schätzen an Holz, vor allem aber an guten Pflastersteinen (den sog. Gabbro) sich ein reiches Absatzgebiet eröffnete, da sie ein vortreffliches Material zur Unterhaltung der zahlreichen mit besonderer Vorliebe gepflegten Staatschassen boten, sobald durch die Eisenbahn die bestimmt vorauszusehende Verbilligung der Fracht eintrat. Daß Holz und Steine vom Harz nach Braunschweig auf der Schienenstraße abwärts zu rollen hatten, wurde schon damals als ein wichtiges Moment hervorgehoben.

Die braunschweigische Regierung *) war für Amsberg's Plan rasch gewonnen. In dem kleinen Staat war es ihm leicht, alles persönlich zu betreiben. Die von ihm als Finanzdirektor geleitete Baudirektion übernahm die spezielle Bearbeitung des Projekts und widmete sich dieser Aufgabe mit peinlicher Gewissenhaftigkeit. Der mit der besondern Bauleitung beauftragte Kreisbanmeister Märtens unternahm eine Reise nach England, um die dortigen Bahnen aus eigener Anschauung kennen zu lernen, und am 22. April 1836 erstattete die gedachte Behörde an das

*) Im Braunschweigischen Staatsministerium hatte die Eisenbahnsache einen warmen Freund an dem Finanzminister Schulz, Vater des jetzigen stellvertretenden Präsidenten des Reichs-Eisenbahn-Amtes Geh. Ober-Regierungs-rath Dr. Schulz.

herzogliche Staatsministerium den ersten von Amsberg verfaßten Bericht über den Stand der Angelegenheit, vor allem auch über die Beschaffung der Geldmittel. Es wurde eine Darstellung des Planes zur Anlage der Bahn mit speziellen Berechnungen über den Ertrag und die Kosten vorgelegt.

„Ehe jedoch mit den eigentlichen Vorarbeiten der Anfang gemacht werden kann“, heißt es dort, „ist es unumgänglich erforderlich, daß die zu denselben, sowie zur Ausführung des Baues überhaupt nöthigen Geldmittel zur Disposition gestellt werden. Obgleich nun, wie aus der Anlage näher ersichtlich, das Unternehmen durch den bisherigen Verkehr auf der fraglichen Strafe völlig gedeckt wird, und daher ohne Zweifel die nöthigen Bausummen durch eine Aktieneröffnung leicht anzuschaffen sein würden, so erscheint es doch angemessener, daß die Bahn auf herrschaftliche Kosten vorgerichtet und verwaltet wird. Nur, wenn dieselbe in den unbeschränkten Händen der Staatsverwaltung sich befindet, wird es möglich, die Hauptzwecke der Bahn vollkommen entsprechend zu befördern, namentlich den Ertrag der Anlage durch Ermäßigung der Fracht- und Personengelder theilweise zur Erleichterung und Beförderung des Handels und Verkehrs zu benutzen, also den betreffenden Landestheilen selbst zu Gute kommen zu lassen, insbesondere aber den herrschaftlichen Kassen durch möglichst billigen Transport der Pflaster- und Chausseesteine, sowie der Produkte der Forstwirtschaft und der Berg- und Hüttenprodukte des Harzes die in der Anlage ins Licht gestellten Vortheile in dem angedeuteten Mafse vollständig zufliessen zu lassen.“

Man sieht, daß dem weitschauenden Blicke Amsberg's schon damals die wesentlichen Vorzüge einer Staatsbahn nicht verborgen blieben, und wir vermuthen, daß dieser Gedanke so klar und so früh nirgend ausgesprochen ist. *)

Bei der herzoglichen Regierung und den Landständen ist indessen für die Bewilligung der Staatsgelder wohl zweifellos der zweite oben angeführte Grund maßgebend gewesen, die Möglichkeit, die Pflaster- und Chausseesteine aus den herrschaftlichen Steinbrüchen am Harz möglichst billig nach dem nördlich gelegenen Landestheil schaffen und die Forst- und Bergwerkserzeugnisse des staatlichen Besitzes besser verwertben zu können.

*) Dr. List's Schrift über das deutsche Nationaltransportsystem ist erst 1838 erschienen.

Bezeichnend für die damals herrschende Auffassung ist in dem gedachten Bericht noch eine weitere Stelle, in der Amsberg seine Ueberzeugung dahin ausspricht, daß todte Lasten überall auf den Eisenbahnen am zweckmäßigsten und billigsten durch thierische Zugkräfte, die Reisenden aber durch Lokomotiven fortzuschaffen sein würden. Die Geschwindigkeit wird für den Lokomotivbetrieb schon damals sehr hoch angenommen: man werde den Weg von Braunschweig nach Wolfenbüttel in 15 Minuten, nach Harzburg in 1 Stunde zurücklegen. Diese letztere Aussicht hat sich nur in Bezug auf einen in der Sommerzeit fahrenden Zug verwirklicht, alle anderen Züge brauchen wegen der Anschlüsse und Aufenthalte in Vienenburg und Börssum auch jetzt noch $1\frac{1}{2}$ Stunden Fahrzeit. Auch eine andere in jenem Bericht ausgesprochene Hoffnung ist bis jetzt nur theilweise in Erfüllung gegangen. Anschlußlinien sind nur von Oker und Goslar zu Stande gekommen, die unmittelbaren Anschlüsse von Hornburg und Osterwieck nach Börssum, von Wernigerode und Ilsenburg nach Vienenburg fehlen noch.

Die jenem Berichte beigelegte Darstellung des Planes zur Anlegung einer Eisenbahn von Braunschweig nach Harzburg enthält eine Reihe auch jetzt noch interessanter Einzelheiten. Beispielsweise war für die Richtung der Bahn, wie sie dann auch wirklich ausgeführt ist, die Umgehung des preussischen Gebiets zwischen Börssum und Vienenburg maßgebend, weil man die nach der damaligen preussischen Zollgesetzgebung sonst nothwendige Abgabe eines preussischen Durchgangszolls begreiflicher Weise unter allen Umständen vermeiden wollte, während mit Hannover schon ein Zollvertrag bestand, welcher die Freiheit von Durchgangszöllen vorläufig gewährleistete. Auch hätte dann die kurze Bahn 3 Staaten durchschnitten und es wären außer mit Hannover auch mit Preußen Verhandlungen erforderlich geworden.

Den Oberbau plante man in der Weise, daß auf den Bahnkörper zunächst von 5' zu 5' eiserne Querschwellen von 6–8" Stärke gelegt und auf diesen dann eiserne Geleisebalken von gleicher Stärke befestigt werden sollten; auf diesen sollten die schmiedeeisernen Schienen von nur 1" Stärke und 2" Breite liegen. Der Ertragsrechnung ward u. a. die Annahme eines jährlichen Verkehrs von 36500 Personen auf der Strecke zwischen Braunschweig und Wolfenbüttel, und von 18250 Personen auf der Strecke Wolfenbüttel-Harzburg zu Grunde gelegt — eine Zahl, die jetzt regelmäßig in einer Woche auf den gedachten Strecken erreicht wird. Schon damals hielt man die Beförderung der Personen in 3 Klassen für nöthig, aber wie täuschte man sich über deren Benutzung! Nach dem Anschlag sollten die Hälfte der Reisenden die I. Klasse für 6 Ggr. = 75 \mathfrak{A} , $\frac{3}{10}$ die II. Klasse für 4 Ggr. = 50 \mathfrak{A} und nur $\frac{2}{10}$ die III. Klasse für 2 Ggr. = 25 \mathfrak{A} benutzen!

Die Preise sind den noch jetzt für die II., III. und IV. Klasse bestehenden ziemlich gleich, aber das Verhältniß der Klassenbenutzung ist ein völlig anderes geworden: höchstens $\frac{1}{60}$ der Reisenden benutzen die I. Klasse, $\frac{1}{4}$ die II. und fast $\frac{3}{4}$ die III. und IV. Klasse!

An Gütermengen wurden veranschlagt 70 000 Ztr. zwischen Braunschweig und Wolfenbüttel, 150 000 Ztr. zwischen Braunschweig und Harzburg, außerdem 140 000 Ztr. Bau- und Brennholz von Harzburg nordwärts, zusammen 360 000 Ztr. für das Jahr. Jetzt werden nach einer oberflächlichen Schätzung auf der gedachten Strecke etwa 18 Millionen Zentner Güter jährlich, also die fünfzigfache Menge befördert!

Die Kosten der Herstellung der Bahn wurden mit 42 500 Thlr. für die Meile, also zusammen auf 250 000 Thlr. beziffert einschließlich der Beschaffungskosten für das Betriebsmaterial. Thatsächlich betrug aber das für die braunschweigischen Bahnen aufgewendete Anlagekapital im Jahre 1884 rund 2 Millionen Mark für die Meile, also etwa das fünfzehnfache jenes ersten Anschlags.

Auf diesen im April 1836 erstatteten Bericht erfolgte, nachdem vorher noch ein ausführlicherer Kostenanschlag in Auftrag gegeben war, am 16. Juni der endgültige Bescheid des herzoglichen Staatsministeriums, daß zur Herbeischaffung der Geldmittel die Zustimmung der Ständeversammlung eingeholt werden solle, vorläufig könne nur das Geld zu den Vorarbeiten bewilligt und gestattet werden, daß die zu einer 600 Ruthen langen Interimsbahn nöthigen Eichenhölzer und Eisenschienen bei der herzoglichen Kammer, sowie ein Personen- und ein Transportwagen in England in Bestellung gegeben würden. Dies geschah sofort, die Lieferung der schmiedeeisernen Schienen wurde den herzoglichen Hüttenwerken übertragen.

Im Dezember 1836 reichte die Baudirektion einen neuen, vom Baumeister Märtens ausgearbeiteten ganz speziellen Kostenanschlag ein, der die Kosten auf 296 000 Thlr. bezifferte, wenn wirklich von Wolfenbüttel bis Harzburg nur Pferdebahnbetrieb erfolgen solle. Es wurde indessen auf Grund der von Märtens inzwischen in England gemachten Erfahrungen dringend befürwortet, durchweg bis zu den letzten Steigungen vor Harzburg auch für den Lastenverkehr Dampfbetrieb einzuführen, da sich dadurch das Anlagekapital wegen des Fortfalls der für den Pferdebetrieb erforderlichen Vorrichtungen sogar verringere und die Schnelligkeit der Beförderung wachse. Selbst die letzten 3 Steigungen von 1:70—88, meint der Bericht, könnten unbedenklich mit Dampf befahren werden, da man in Baltimore sogar Steigungen von 1:25 mit dem Dampfwagen überwinde!

Schließlich wurde das eigentliche Anlagekapital auf 279 743 Thlr. berechnet, aber hinzugefügt, daß außerdem noch ein „Betriebskapital von 97 484 Thlr. nothwendig sei, welches zur Beschaffung der Gebäude und der

Wagen dienen sollte. Die gesamten erforderlichen Gebäude sollten 43 484 Thlr. kosten: für Braunschweig war eine Wohnung für den „dirigierenden Offizianten“ mit zugehörigen Büreaus mit 6480 Thlr., eine Wohnung für den „Erheber“ — Stationseinsteher — nebst 2 Wartezimmern für Reisende mit 4500 Thlr., ein Waarenmagazin mit 2160 Thlr., außerdem 2 Wagenschuppen für zusammen 6900 Thlr., eine Wasserstation zu 300 Thlr. und ein Kohlenschuppen für 400 Thlr. vorgesehen, ferner Stationshäuser mit Wohnung in Wolfenbüttel, Dorstadt, Schladen, Wiedelah und Harzburg, einige Gütermagazine und 10 Wächterhäuschen zu je 50 Thlr. Es sollten 4 Dampfwagen zu je 8000 Thlr., 160 Güterwagen zu 100 Thlr., 5 Personenwagen zu je 800 Thlr., 5 zu 400 Thlr., zusammen Betriebsmaterial für 54 000 Thlr. beschafft werden. Wenn diese Ausgaben für Hochbauten und Betriebsmaterial nicht zum Anlage-, sondern zum Betriebskapital gerechnet wurden, so ging man hierbei anscheinend von der eigenthümlichen Anschauung aus, daß diese Anlagen im Gegensatz zu den übrigen einer allmählichen Abnutzung unterlägen, die durch die Einnahmen mit gedeckt werden müsse. In dieser Beziehung ist besonders interessant, daß man über die Abnutzung der Schienen und Schwellen sich völlig im Unklaren befand, die Dauer der Schienen als eine fast unbegrenzte ansah und es nicht für nöthig hielt, die jetzt im Geldpunkt so bedeutungsvolle „Erneuerung des Oberbaus“ als einen Ausgabefaktor in Rechnung zu stellen, während man sogar bei den Gebäuden eine Abnutzung von 1 % jährlich gewissenhaft in die Rechnung aufnahm, und für Ersatz derselben sowie des Betriebsmaterials einen besonderen Erneuerungsfonds vorschlug. Es sollte nämlich die veranschlagte Abnutzungssumme jährlich aus der Eisenbahnkasse abgetragen, gegen Verzinsung belegt und dann, wenn einer der bezeichneten Gegenstände abgenutzt sei und neu angeschafft werden müsse, wieder erhoben werden!

An Unterhaltungskosten für die Bahn veranschlagte man nur rund 1000 Thlr. für die Meile. Die Einnahmen aus dem Personenverkehr wurden auf 12 673 Thlr., die aus dem Güterverkehr auf 34 801 Thlr., die Einnahmen zusammen auf 47 474 Thlr., die Gesamtausgaben auf 46 232 Thlr. geschätzt, sodafs ein Ueberschuß von 1242 Thlr. verbleiben sollte.

Im Personenverkehr hatte man schon den ursprünglichen Fehler bei der Annahme der Klassenbenutzung eingesehen und schätzte nun etwas richtiger, daß $\frac{1}{6}$ der Personen die I., $\frac{1}{3}$ die II. und $\frac{1}{2}$ die III. Klasse benutzen würden.

Im Güterverkehr war im Allgemeinen der Satz von 4 $\frac{1}{2}$ für den Zentner und die Meile angenommen, der etwa dem jetzigen Satz der Frachtstückgutklasse entspricht. Viel billigere Sätze waren für Bauholz und Brennholz, die billigsten für Steine berechnet. Für diese wird der Einheitssatz aus-

drücklich auf $\frac{2}{3}$ \mathfrak{A} für den Zentner und die Meile angegeben, ein Satz, der niedriger ist, als irgend einer der bestehenden Normaltarife auch für die zum niedrigsten Satze gefahrenen Waaren.*)

Die Spurweite wurde schon damals auf das jetzige Normalmaß von $\pm 8\frac{1}{2}$ '' engl. = 1.435 m festgesetzt.

Hienach machte am 30. Dezember 1836 das Staatsministerium der Ständeversammlung eine Vorlage, in welcher die Herstellung der Bahn dringend empfohlen wurde, nicht nur wegen der Vortheile für den Verkehr im Allgemeinen, sondern ganz besonders als Mittel zur Herbeischaffung eines billigen und ganz vorzüglichen Chausseebau- und Pflasterungsmaterials. Die Gesamtkosten wurden rund auf 400 000 Thlr. angegeben.

Der hierzu am 6. März 1837 erstattete Kommissionsbericht befürwortete die unveränderte Annahme der Vorlage, indem er sie einer sehr eingehenden Prüfung unterzog und in keinem wesentlichen Punkte zu abweichenden Ergebnissen gelangte. Auch in diesem Bericht wird der Hauptwerth auf die Beschaffung eines billigen und guten Chausseebaumaterials gelegt. Weitere Gesichtspunkte werden nur ab und zu berührt, so namentlich in dem Satze, daß die Periode, da Deutschland auf den Haupthandelsrouten Eisenbahnen bekäme, nicht mehr so fern sei. Zwar könne dies durch Bedächtigkeit noch auf einige Jahre hinausgeschoben werden; aber es sei nicht mehr möglich, es aufzuhalten, daß Braunschweig sowohl mit den Meeren, als mit dem Innern von Deutschland auf diese Weise verbunden werde.

Der Staatsbahngedanke wird nicht erörtert. Nur zum Schluß heißt es: „die Erfahrung muß erst darüber entscheiden, ob es zweckmäßig ist, die Bahn auf Kosten des Staates zu administriren, oder ob es vorzüglicher erscheint, dieselbe unter angemessenen Bedingungen zu verpachten.“

Am 15. März wurde über die Vorlage in der Ständeversammlung berathen; soviel ich weiß, ist dies in Deutschland die erste parlamentarische Verhandlung über die Anlage einer Eisenbahn, und sie bietet insofern ein besonderes Interesse. Soweit das nicht sehr ausführliche amtliche Protokoll erkennen läßt, trat namentlich ein Vertreter des Grundbesitzes mit großer Leidenschaftlichkeit gegen die Anlage auf; das Unternehmen sei nichts weiter, als eine Spekulation, und zwar eine sehr unsichere, da keiner der erhofften Vortheile mathematisch sicher nachgewiesen werden könne. Auch in Betreff der Vermehrung des Verkehrs sei von dem Unternehmen nichts zu erwarten, da dieser Verkehr

*) Normalsatz des Spezialtarif III auf den preussischen Staatsbahnen 22 bis 26 \mathfrak{A} für das Tonnenkilometer, während der Satz von $\frac{2}{3}$ \mathfrak{A} für die Zentnermeile einem Tarif von 1,6 \mathfrak{A} für das Tonnenkilometer entspricht.

lediglich von Lokalverhältnissen abhängen. Andere Redner betonten die Bedenken, ob die Bahn nicht in Kriegszeiten der Gefahr der Zerstörung ausgesetzt sei, ob die Anschläge ausreichen würden, ob nicht das Frachtfuhrwerk zu sehr werde geschädigt werden, ob nicht der Personenverkehr viel zu hoch angegeben sei, da mancher Fußgänger es vorziehen werde, zwischen Braunschweig und Wolfenbüttel zu Fuß zu gehen, statt 4 gute Groschen an die Eisenbahn zu wenden!

Ein Abgeordneter sprach sich aus politischen Gründen sehr entschieden für das Unternehmen aus: würde die Proposition abgelehnt, so müsse er noch sein Bedauern darüber ausdrücken, daß die Repräsentativverfassung*) neben manchem Bedenken nicht, wie in anderen Ländern, wenigstens den Vortheil für das Land haben solle, der Regierung die Durchführung von dergleichen allgemein wohlthätigen großartigen Unternehmungen mehr, als die altständische Verfassung, zu erleichtern.

Auch über die Frage, ob Staats- oder Privatbahn, wurde gesprochen. Ein sonst sehr für die Sache erwärmter Redner meinte, daß sich derartige Unternehmungen besser für eine Aktiengesellschaft eignen. Die Interessen des Staats würden durch Verträge mit der Gesellschaft gesichert werden können. Aus dem Schoofse der Kommission wurde darauf erwidert, es sei davon die Rede gewesen, aber es sei dagegen das Bedenken entstanden, daß es schwer sein würde, mit den Bahnunternehmern über den Transport der auf Rechnung des Staats zu befördernden Produkte Verträge abzuschließen. Auch sei es misslich, gleich jetzt und da diese Bahn die erste in Norddeutschland sein würde, für den Privatbetrieb sich zu erklären.

Schließlich wurde die Annahme der Vorlage mit 28 gegen 17 Stimmen und mit der Maßgabe beschlossen, daß die Erfahrung darüber werde entscheiden müssen, ob es zweckmäßig sei, die Bahn auf Kosten des Staats zu administriren oder zu verpachten. Es wurde in die Aufnahme einer Anleihe von 400 000 Thlr. zu 4 pCt. aus der herzoglichen Leihhauskasse zum Zweck der Anlage einer Eisenbahn von Braunschweig nach Harzburg gewilligt. Die Anleihe sollte durch die Ueberschüsse der Bahn, insoweit sie nicht zur Bildung eines Reservefonds erforderlich seien, getilgt werden.

Die Ausführung des Bahnbaus, dessen Vorbereitung unter Leitung der herzoglichen Baudirektion stattgefunden hatte, ward nun der am 1. Mai 1837 ins Leben getretenen herzoglichen Eisenbahnkommission übertragen, deren Leitung in den Händen Amsberg's ruhte.**)

*) Dieselbe war nach der im Jahre 1830 erfolgten Vertreibung des Herzogs Karl in Braunschweig im Jahre 1832 in Kraft getreten.

***) Ein sehr thätiges und für die Sache begeistertes Mitglied der Kommission war auch der damalige Kreisdirektor v. Geyses, späterer braunschweigischer Staatsminister.

Planums von Braunschweig bis Wolfenbüttel ging im Ganzen ohne weitere Zwischenfälle von Statten.

Im Herbst 1837 wurde mit dem Königreich Hannover ein neuer Staatsvertrag abgeschlossen, in welchem letzteres die Durchführung der Bahn durch sein Gebiet gestattete, dafür aber auch für sich die Erbauung einer Bahn vom Oberharz über Goslar nach Vienenburg, sowie einer Eisenbahn von Hannover in oder durch die südlichen Provinzen des Königreichs und deren Führung durch braunschweigisches Gebiet in Anspruch nahm. Auch wurde schon für eine etwaige Verbindung der Hansestädte mit dem Süden verabredet, daß die beiderseitigen Durchgangsabgaben sowohl für die über Hannover als für die über Braunschweig führende Bahn gleichgestellt werden sollten. Unweit der Ortschaften Vienenburg und Schladen sollten behufs der Eisenbahntransporte „Abladepätze“ angelegt werden. Zur Sicherung der Bahn und der Bahnfahrten sollte eine Bahnordnung durch die Regierungen beider Staaten gemeinschaftlich festgestellt werden.

Die Bestimmung des Bahn- und Transportgeldes für Personen, Thiere und Sachen sollte der braunschweigischen Regierung überlassen bleiben, welche dasselbe zum Besten des öffentlichen Verkehrs so billig als möglich stellen werde. Keinenfalls dürfe ein höherer Satz als der Frachtlohn gewöhnlicher Fuhrleute auf gewöhnlichen Chausseen erhoben werden.

Während sich so die beiden Nachbarstaaten über die wichtigsten Fragen verständigten, bereitete sich in Braunschweig selbst für das glücklich begonnene Unternehmen eine ernstliche Krisis vor. Amsberg, der Kammerrath Mahner und der leitende Baumeister Märtens hatten nämlich Anfang 1838 eine Reise nach Belgien, Frankreich und England unternommen, um dort Erfahrungen namentlich über das bei der Bahn anzuwendende Oberbausystem zu sammeln, und sie überzeugten sich sehr bald, daß mit den im Anschlage vorgesehenen eisernen Schienen von 2 Zoll Breite und 1 Zoll Stärke sich zwar wohl ein Pferde-, nicht aber ein auf Schnelligkeit abzielender Dampfbahnbetrieb werde ermöglichen lassen, sondern daß es hierzu 3—4 mal schwererer und stärkerer Schienen bedürfen werde. Es war kein geringerer als der englische Ingenieur Karl Vignoles, nach dem noch jetzt das herrschende Schienensystem genannt wird, welcher mit besonderer Schärfe die unbedingte Nothwendigkeit stärkerer Schienen betonte. In einem bei den Akten befindlichen höchst lichtvollen, ausführlichen Briefe vom 20. Juli 1838 an Amsberg spricht er den noch jetzt — nach 50 Jahren — zutreffenden Satz aus, daß die bis dahin vorliegenden, von ihm seit 12 Jahren gemachten Erfahrungen zu einer fortgesetzten Vermehrung des Gewichts der Schienen geführt

hätten. Bei Stockton-Darlington habe man 1825 mit einem Gewicht von 25–30 Pfund engl. auf die Yard angefangen; die ersten Schienen zwischen Liverpool und Manchester 1829 hätten 35 Pfund, die zwischen Dublin und Kingston (1832) 45 Pfund gewogen. Die neueren Schienen der Liverpool-Manchester Bahn wögen 60–65, diejenigen der Bahn von London nach Birmingham 75 und jetzt habe er, Vignoles, für die Midland-Bahn 80pfündige Schienen legen lassen. „Le vrai succès des chemins de fer,“ sagt Vignoles, „est dans la vélocité“. Er stellt dann vor, wie die Bahn Braunschweig-Wolfenbüttel die erste Norddeutschlands sein würde, wie sie in Folge dessen die Aufmerksamkeit aller Ingenieure, aller Finanzmänner und selbst aller Regierungen Deutschlands auf sich ziehen werde; begönne man hier mit einem Schienengewicht von 15 Pfund, so würde dies heißen, die Vernichtung der ganzen Anlage zu sichern; und der Schaden würde nicht nur das Herzogthum Braunschweig treffen, sondern das würde den Gang der in ganz Norddeutschland beabsichtigten Anlagen hindern! Er empfiehlt schließlich ein Gewicht von mindestens 45–50 Pfund. „Si après tout vous ne voulez pas adopter les rails de 45 à 50 livres la yard, mais que vous vous borniez à ceux de 15, vous agirez contre l'expérience de ceux, qui ont approfondi les chemins de fer, contre l'avis de tous les ingénieurs en réputation et contre les vrais intérêts de votre pays et ceux de toute l'Allemagne du Nord!“

Gestützt auf eine so sachverständige und entschiedene Meinungsäußerung, die mit der durch die Anschauung gewonnenen Erfahrung übereinstimmte, unternahm nun die von Amsberg geleitete Kommission noch auf der Reise in England den kühnen und bei der parlamentarischen Regierungsform des Landes immerhin gewagten Schritt, die schwereren und für die Meile um etwa 20 000 Thlr. theureren Schienen ohne Weiteres zur schleunigsten festen Lieferung für die Strecke Braunschweig-Wolfenbüttel zu bestellen, auf eigene Gefahr, ohne sich der Zustimmung auch nur des Staatsministeriums zu dieser ausserordentlichen Anschlagsüberschreitung zu versichern, ja ohne auch nur demselben Anzeige zu erstatten! Dieser Schritt war um so gewagter, als in der dem Landtage gemachten Vorlage und in dessen Beschlüssen die Beförderung der Güter in erster Reihe, die der Personen erst in zweiter Reihe als Zweck der Bahn angegeben und vor einer Ueberschreitung des Anschlags von Seiten der Abgeordneten besonders gewarnt war, hierüber aber von den Freunden der Bahn die beruhigendsten Erklärungen erfolgten. Der Mehraufwand von 30 000 Thlr. für die Schienen allein auf der Strecke bis Wolfenbüttel konnte aber im Wesentlichen nur durch die Nothwendigkeit einer schnellen Personenbeförderung gerechtfertigt werden, da für die Güterbeförderung bei mäßiger Schnelligkeit die leichteren Schienen allenfalls ausgereicht hätten.

Die Kommission fühlte die Größe der von ihr übernommenen Verantwortung sehr wohl und Amsberg beeilte sich, nach seiner Rückkehr alsbald sogleich an höchster Stelle Deckung zu suchen. Auf einen ausführlichen Rechtfertigungsbericht vom 28. Juli wird ihm schon am 6. August 1838 vertraulich mitgeteilt, daß Se. herzogliche Durchlaucht die Anwendung der stärkeren Schienen unter der Bedingung genehmigt hätten, daß dadurch der Kostenanschlag von 400 000 Rth. nicht überschritten und diejenigen Mitglieder der Kommission, welche die Bestellung der Schienen ohne Autorisation unternommen, wegen einer etwaigen Ueberschreitung verantwortlich gemacht werden sollten! Am 10. August folgt ein Ministerialerlaß ähnlichen Inhalts, in dem jedoch der Kommission der Vorwurf der Ordnungswidrigkeit nicht erspart wird.

Inzwischen näherte sich der erste wichtigste Abschnitt der Bahn, die Strecke nach Wolfenbüttel, auf welcher die schweren Schienen verlegt wurden, der Vollendung.

Schon vor der Entscheidung über die Schienenfrage war der Spätherbst 1838 in amtlichen Berichten als der Eröffnungstermin bezeichnet, und in der That wurde nach einigen vorangegangenen Probefahrten die Bahn am 1. Dezember 1838 dem öffentlichen Verkehr übergeben.*)

Schon am Tage vorher fand eine Festfahrt statt, an welcher auch der Herzog Wilhelm von Braunschweig Theil nahm; freilich noch nicht in eigenen Salonwagen, sondern — seltsam genug — in seiner Hofequipage, welche man auf einem vierrädrigen Plattformwagen befestigt hatte! Zur Hinfahrt brauchte man 20, zur Rückfahrt gar nur 13 Minuten! In Wolfenbüttel gab der Herzog den Festtheilnehmern ein Frühstück, weitere Eröffnungsfeierlichkeiten scheinen nicht stattgefunden zu haben, da der Herzog kein Freund öffentlicher Festlichkeiten war.

An demselben Tage brachten die amtlichen Braunschweiger Anzeigen die Mittheilung über die am 1. Dezember stattfindende Verkehrseröffnung, welche sogleich mit 4 nur in der Zeit von 9 Uhr Vorm. bis 4 Uhr Nachm. verkehrenden Zügen in jeder Richtung stattfand. Bald mußte noch ein fünfter Zug eingelegt werden, die Personenzahl war gleich von Anfang an sehr bedeutend, in der ersten Woche wurden 6257, in der zweiten Woche 6473 Personen befördert; es war dies das Zehnfache der veranschlagten Zahl.

Wie sehr alle Erwartungen durch den sich entwickelnden Verkehr übertroffen wurden, zeigt am klarsten die von der ständischen Kommission eingeforderte Nachweisung über die wirklichen Einnahmen aus der ersten Betriebszeit vom 1. Dezember 1838 bis Ende April 1839.

*) In verschiedenen Werken ist der 30. November irrthümlich als Eröffnungstag angegeben.

Es waren vereinnahmt für 105 149 Personen	12 132 Thlr.
Fahrgeld für Gepäck	26 „
Pacht für die Konditorei im Wolfenbüttler	
Stationsgebäude	32 „
	<hr/>
	zusammen 12 190 Thlr.,

während die bis dahin entstandenen laufenden Ausgaben nur 5349 Thlr., also noch nicht 50 pCt. der Betriebseinnahme betragen.

Während sich so das Unternehmen trotz des noch ganz fehlenden Güterverkehrs glänzend entwickelte, wurde auch der Sturm glücklich abgeschlagen, der sich in der Ständeversammlung erhob, als die bedeutenden Anschlagsüberschreitungen zur Sprache kamen.

Das Ministerium sah sich nämlich genöthigt, an Stelle der ursprünglich bewilligten 400 000 Thlr. als Summe für die endgültige Fertigstellung der Bahn bis Harzburg nicht weniger als 850 000 Thlr., also mehr als das Doppelte des Anschlags zu fordern! Natürlich bildeten die schwereren Schienen das Hauptmoment. Doch gab es noch andere Ueberschreitungen zu rechtfertigen, welche nur zu deutlich zeigten, wie rücksichtslos und unbekümmert die Kommission ihren eigenen Weg gegangen war. Beispielsweise war in den Anlagen bei Wolfenbüttel 5 Minuten vom Bahnhof entfernt für 10 000 Thlr. ein elegantes Kaffeehaus aus den Mitteln des Eisenbahnbaufonds errichtet und im Bau vollendet, ohne dafs der Anschlag hiervon auch nur eine Andeutung erhielt, ohne dafs dem Ministerium eine Anzeige gemacht wurde und ohne dafs sich die Nothwendigkeit dieser mit der Eisenbahn gar nicht im Zusammenhang stehenden Anlage auch nur im Entferntesten behaupten liefs. Durch dieselbe sollte die Braunschweiger Bevölkerung einen besonderen Anreiz zu den Reisen nach Wolfenbüttel erhalten!

Schon im Mai 1839 trat das Ministerium mit der Nachforderung von 450 000 Thlr. hervor. Die Vorlage war sehr sorgfältig und eingehend ausgearbeitet, ruhig und sachlich in jeder Richtung. Die Sorge vor dem Ansehen und Eindruck, den die Sache machen würde, verräth sich nur in dem Schlußsatz, in welchem das Ministerium Berathung in geheimer Sitzung empfiehlt. In dieser wurde zunächst eine Prüfungskommission eingesetzt, welche sich ihrer Aufgabe in einem weiteren sehr eingehenden Bericht von 64 Druckseiten entledigte. Die Mehrheit empfahl die Bewilligung der 450 000 Thlr. unter einigen Kontrollebedingungen. Der Bericht enthielt sehr scharfe Worte über das eigenmächtige Vorgehen der Eisenbahnkommission. Man warf ihr ein so grobes Verschulden vor, dafs es in Ansehung der Zurechnung der bösslichen Absicht nahe komme (*luxuria dolo proxima!*) „durch Verhüllung der gröfsere Schwierigkeiten und des

eigentlichen Zwecks, dem ausgedehnteren Plane nur erst den Anfang zu sichern und die Regierung wie das Land auf einen Weg zu führen, auf welchem, wenn nachher auch die Richtung erkannt wäre, die Umkehr unmöglich oder doch sehr schwer sein werde!“ Dennoch empfahl man die Bewilligung nicht nur wegen der Unmöglichkeit der Umkehr, sondern weil man von der Wichtigkeit, Nützlichkeit und Ertragsfähigkeit des Unternehmens völlig überzeugt war, namentlich wenn die schon durch den Staatsvertrag gesicherte Abzweigung der Bahn von Vienenburg nach Goslar gebaut sein würde.

Die Ständeversammlung berieth fünf volle Tage, vom 28. Mai bis 1. Juni 1839 in täglichen geheimen Sitzungen über die Vorlage. Die veröffentlichten Protokolle geben vermuthlich die Verhandlungen nur sehr abgeschwächt wieder, dennoch entbehren sie keineswegs eines dramatischen Inhalts und es lohnt wohl, Einiges aus denselben jetzt nach fast 50 Jahren wieder an das Licht zu ziehen, denn für den Stand der öffentlichen Meinung in der Eisenbahnfrage möchte aus jener Zeit kein sprechenderes Zeugniß vorhanden sein. Natürlich regnete es vor allem Vorwürfe gegen die herzogliche Eisenbahnkommission, welche die Ueberschreitung verschuldete. Besonderen Zorn erregte es, dafs die Kommission unbekümmert um den im Lande vorhandenen Unwillen und die stattfindenden Verhandlungen sogar während derselben den Bau der Bahn munter fortsetzte. Man fand darin eine unbegreifliche Nichtachtung der Ständeversammlung, wie denn überhaupt von verschiedenen Freunden der Eisenbahnsache am meisten die Verletzung der staatsrechtlichen Form beklagt wurde. Ein Redner äufserte, die Zuziehung der Ständeversammlung bei dieser Angelegenheit werde anseheinend für nicht mehr als ein Spiel geachtet! Verhältnifsmäfsig wenige Stimmen wagten es, den Eisenbahnbau selbst zu verdammen. Die glänzenden Ergebnisse des Personenverkehrs auf der seit 5 Monaten im Betriebe befindlichen Linie nach Wolfenbüttel hatten doch einen Eindruck nicht verfehlt. Wenn ein Redner daraufhin nun äufserte, dafs die Eisenbahnen überhaupt nur für den Personentransport geeignet seien, dafs es eine gewöhnliche Täuschung sei, anzunehmen, der Frachtlohn auf den Eisenbahnen liefse eine ähnliche Ermäfsigung zu, wie der Preis der Personenbeförderung, so konnte ihm schon damals von anderer Seite mit vollem Rechte erwidert werden, dafs die Eisenbahnen in England und Nordamerika gerade vorwiegend dem Waarenverkehr dienen; er möge darüber nur den Artikel „Eisenbahnen“ im Staatslexikon nachsehen. *)

Mehrere Redner gestanden, dafs sie, wenn gleich von Anfang an

*) Es ist dies der von Fr. List verfafste Aufsatz, der unter dem Titel „das Deutsche Nationaltransportsystem“ 1838 besonders gedruckt wurde.

850 000 statt 400 000 Thlr. für den Bahnbau gefordert wären, diese Summe nicht bewilligt haben würden! Möglich ist ja allerdings, daß der leitende Geist in der Kommission, v. Amsberg, von Anfang an eine Ueberschreitung vorausgesehen, aber es läßt sich nicht erweisen, daß er mala fide eine viel geringere Summe für den Bau gefordert habe, als derselbe nach seiner Kenntniß der Dinge kosten mußte. Sicher ist nur, daß er, nachdem jene erste Bewilligung erfolgt war, vor den für die glückliche Entwicklung des Unternehmens nöthigen Aufwendungen nicht zurückschreckte, obgleich er wußte, daß durch dieselben der Anschlag erheblich überschritten werden müsse. Offenbar war er, wie die Mitglieder der Kommission, von der Ueberzeugung durchdrungen, daß das Werk, einmal angefangen, zu einem gedeihlichen Ende geführt werden müsse, daß die Vollendung des Begonnenen eine Ehrensache für das Land geworden sei.

Dieser Punkt wurde denn auch in der Verhandlung von verschiedenen Seiten betont, es wurden die wichtigen staatswirthschaftlichen Vortheile ins Feld geführt, die bevorstehende Verbindung mit Hannover und Magdeburg und die daraus zu erwartende Verkehrszunahme. Schließlich wurde nach vorheriger Unterhandlung zwischen der sogenannten ständigen Kommission und dem Ministerium, welches damals noch nicht persönlich vor der Ständeversammlung erschien, die Nachverwilligung der geforderten Summe mit 27 gegen 13 Stimmen ausgesprochen, unter der Bedingung, daß der herzoglichen Eisenbahnkommission ein von der Ständeversammlung zu wählendes vollberechtigtes Mitglied beigeordnet werde, daß über Einnahmen und Ausgaben monatliche Ausweise veröffentlicht und von jeder im Anschlage nicht vorgesehenen nothwendig werdenden Ausgabe vorher dem Staatsministerium Anzeige gemacht werde. Als Mitglied der Kommission wurde der Präsident der Versammlung selbst, Kammerherr v. Veltheim-Destedt gewählt.

Erst jetzt war die Fertigstellung der Braunschweig-Harzburger Bahn gesichert, Amsberg hatte sein Schiff auch durch die Wogen eines parlamentarischen Kampfes glücklich hindurchgesteuert. Die ferner noch auftauchenden Schwierigkeiten, namentlich die Grunderwerbsverhandlungen auf hannoverschem Gebiet, wo es an einem Enteignungsgesetz fehlte, wurden glücklich zu Ende geführt. Die Bahnstrecke Vienenburg-Harzburg, also das Endstück am Harz wurde am 10. August 1840, die Strecke Wolfenbüttel-Schladeu am 22. desselben Monats eröffnet; nur das Schlußstück Schladeu - Vienenburg (8 km) blieb noch unvollendet, da hier die Grunderwerbs- und Wasserverhältnisse schwierig waren. Das genannte Endstück wurde zunächst und noch auf lange Jahre hinaus, als längst die ganze Bahn im Betriebe war, in der Weise befahren, daß Pferde die streckenweise im Verhältniß von 1 auf 43 steigende Bahn hinauf die

Wagen zogen, während diese abwärts durch ihre eigene Schwere liefen. Endlich am 31. Oktober 1841 wurde auch das Mittelstück Schladen-Vienenburg dem Verkehr übergeben und damit war denn die ganze Harzbahn, wie die in sich abgeschlossene Linie Braunschweig-Harzburg damals allgemein genannt wurde, im Betriebe.

Bald reihten sich dieser ersten Linie andere viel wichtigere Verbindungen an. Dem Eifer Amsberg's war es gelungen, schon im Februar und April 1841 durch Staatsverträge mit Preußen und Hannover die Verbindung Braunschweigs mit Magdeburg und Hannover durch Erbauung der Bahnen von Wolfenbüttel nach Oschersleben und von Braunschweig nach Hannover zu sichern. Dadurch wurde die Linie Oschersleben-Wolfenbüttel-Braunschweig ein Glied der großen Verkehrsstraße zwischen dem Westen und Osten Deutschlands.

Mit der Eröffnung der hannoverschen Bahn hörte Braunschweig zwar auf, das einzige deutsche Land zu sein, welches eine Staatsbahn besaß, und bald wurden die braunschweigischen Bahnen durch die großen Unternehmungen des preussischen Nachbarstaates weit überflügelt. Aber die Tüchtigkeit der leitenden Männer in der braunschweigischen Eisenbahnverwaltung in Verbindung mit der glücklichen Lage des Bahnnetzes zwischen Elbe und Weser haben dieser ersten deutschen Staatsbahn eine über die Länge ihrer Linien weit hinausgehende Bedeutung innerhalb des deutschen Eisenbahnnetzes gesichert.

Die Geschichte der ferneren Schicksale der braunschweigischen Bahnen, welche im Jahre 1869 der Welt das in Deutschland einzig dastehende Schauspiel einer Entstaatlichung durch Verkauf an eine Privatgesellschaft boten und dann im Jahr 1885 durch Einverleibung in die preussischen Staatsbahnen von Neuem verstaatlicht wurden, geht über die heutige Aufgabe hinaus.

Zum Schluß soll noch ein Bild von den Betriebsverhältnissen der braunschweigischen Bahn aus jener ersten Zeit entworfen werden, soweit dieselben für die Eisenbahngeschichte ein Interesse bieten. Die nur spärlichen Quellen erlauben freilich nur das Herausgreifen einzelner Züge.

Zahlen sprechen immer am Deutlichsten! Die Einnahmen des ersten Betriebsjahres (vom 1. Dezember 1838 bis 31. Dezember 1839 gerechnet) sind fast ausschließlich solche aus dem Personenverkehr, welcher einschliesslich der Gepäckfracht 35 928 Thlr. brachte (= einer kilometrischen Monatseinnahme von 690 *M.*) Daneben erscheinen nur 242 Thlr. als Einnahmen eines offenbar nur gelegentlichen Güterverkehrs, und als dritter und letzter Posten 260 Thlr. Pacht für das oben erwähnte Kaffeehaus bei Wolfenbüttel.

Nicht viel weniger einfach ist die Ausgaberechnung, welche im einzelnen nur für die ersten 4 Monate des Betriebes bis 1. April 1839

vorliegt. Den Hauptposten bilden dort die Kosten für Kokes zum Heizen der Dampfwagen und das Anheizholz mit 2121 Thlr.; die Instandhaltung der Bahn kostete bis dahin nur 455 Thlr., diejenige der Dampfwagen und Personenwagen 156 Thlr. Die Druckkosten der Fahrkarten und Bekanntmachungen sind mit 93 Thlr. angegeben. Fast sollte man glauben, daß Feder, Tinte und Papier damals noch gar nicht zur Anwendung gekommen seien; in Ausgabe sind sie wenigstens nicht gestellt. Ebenso wenig giebt es Direktoren- oder Bürobeamtengehälter. Alles das ging jedenfalls noch auf Kosten des Baus! An Gehältern erscheinen nur die der beiden „Einknehmer“ in Braunschweig und Wolfenbüttel mit je 60 Thlr. für 4 Monate und die Gehälter der Maschinisten, deren Gehilfen und der Schaffner. Das glänzendste Gehalt bezog zweifellos der Engländer James Blenkinsop, der die erste Lokomotive zu führen hatte. Ihm lag zugleich die Aufsicht über die Maschinen der Bahn ob und er hatte sogar in der Zwischenzeit zwischen den Fahrten die vorkommenden Arbeiten an den Maschinen selbst vorzunehmen! Für alles dies erhielt er vertragsmäßig ein „Wochenlohn“ von 21 Thalern! Blenkinsop ist bis zu seinem im Jahr 1884 erfolgten Tode im Dienste der Braunschweigischen Bahn verblieben, in den letzten Jahren als oberster Beamter des Maschinen- und Werkstättenwesens.

An Löhnen für Bahnarbeiter, Bahnaufscher und Bahnwärter waren 730 Thlr. verausgabt. Die Bewachung der Bahn und der Bahnübergänge war überhaupt von Anfang an eine scharfe.

Der Maschinen- und Wagenpark bestand zunächst nur aus 3 in England beschafften „Dampfwagen“ und aus 12 Personenwagen, von denen nur einer in England, sämtliche anderen in einer eigens dazu auf dem Braunschweiger Bahnhof errichteten Werkstätte erbaut waren.

Der Fahrplan konnte auch nach der Eröffnung der Bahn bis Harzburg nur Personenzüge und zwar je 2 in jeder Richtung, während außerdem je 3 Züge täglich zwischen Braunschweig und Wolfenbüttel liefen.

Der Personenverkehr erfolgte von Anfang an in 3 Klassen.

Für die 1. Klasse war zunächst nur der eine aus England bezogene „sehr elegante, gänzlich verschlossene, sowohl auf dem Sitze als im Rücken gepolsterte, mit Fenstern versehene“ Wagen vorhanden, welcher in 3 Abteilungen*) achtzehn verschiedene, jedesmal von einander abge sonderte Sitze enthielt. Dieser Wagen wurde aber trotz seiner Eleganz sehr wenig benutzt. Für die II. Klasse waren zunächst 4 Wagen beschafft für je 24 Personen, das ganze Innere frei, nur die Sitze gepolstert. Zwei davon waren mit Fenstern, zwei nur mit anziehbaren Vorhängen ver-

*) Dieser Ausdruck findet sich in einer amtlichen Beschreibung vom 1. November 1838. In einem Bericht vom 29. Juni 1840 hat bereits das „Coupee“ die Abtheilung verdrängt.

sehen. Die Wagen III. Klasse „ruhten zwar auch auf Federn“ (!), waren aber gänzlich unbedeckt, nur angemalt, die Sitze ohne Polster. Einem späteren vom Ministerium ausgehenden Vorschlag, zwischen die II. und III. Klasse eine neue Klasse offener mit Rohrsitzen versehener Wagen einzuschieben, wurde von der Eisenbahnkommission das Bedenken der übermäßigen Vervielfältigung der Klassen entgegengebracht. Aus den bis dahin vorliegenden Ergebnissen wurde überzeugend nachgewiesen, daß es den Reisenden nicht sowohl um größere Bequemlichkeit, als vielmehr um wohlfeilere Beförderung zu thun sei, und daß daher die vorgeschlagene offene Klasse mit erhöhten Preisen keinen Erfolg haben werde. In den ersten 25 Wochen des ersten Betriebsjahres hatten auf der Bahn nur 2528 Reisende die I., 43 952 die II. und 81 821 die III., in derselben Zeit des 2. Betriebsjahres gar nur 52 die I., 24 965 die II. und 76 817 Reisende die III. Klasse benutzt.

Der Personengeldtarif blieb bis zum Jahre 1844 ziemlich unverändert, nur wurden schon früh die Preise der ersten beiden Klassen herabgesetzt um ihre Benutzung zu steigern. Die neuen Preise entsprachen einer Einheitstaxe von 4 Markpf. in der I., 3 Markpf. in der II. und 2 Markpf. in der III. Klasse für das Kilometer. Man reiste also in der damaligen I. Klasse so billig, wie jetzt in der III. Freilich gab es damals keine Rückfahrkarten, keine zusammenstellbaren Rundreise-, keine Sommerkarten und wie die jetzigen zahllosen Ausnahmegewährungen des Personenverkehrs sonst heißen. Auch ist zu bedenken, daß die damalige III. Klasse mit ihren offenen Wagen trotz der Sitze doch noch unbequemer war, als die jetzige IV. Klasse, in der die Leute mit Hilfe von kleinen Feldstühlen, Kisten und Kasten sich ganz bequem einzurichten wissen, und daß die damalige I. Klasse keinesfalls größere Bequemlichkeit bot, als die jetzige zweite.

Freigepäck wurde von Anfang an in Höhe von 40 Pfd. gewährt. Es scheint, daß Packwagen schon sehr bald nach der Bahneröffnung eingerichtet sind, in denen das Gepäck untergebracht werden konnte, da schon in den ersten 4 Monaten des Betriebes an „Fahrgeld für Gepäck“ 26 Thlr. 9 Gr. vereinnahmt wurden.

Der Güterverkehr entwickelte sich auffallend spät. Während gerade auf diese Einnahmequelle, wie wir gesehen, von Seiten der Regierung und der Stände der Hauptwerth gelegt wurde, scheint eine eigentliche Güterbeförderung erst von Mitte 1840 an, und auch dann zunächst noch in sehr unregelmäßiger Art stattgefunden zu haben. Aktenmäßig ist über diesen Verkehr die erste Spur in einem Bericht der herzoglichen Eisenbahnkommission vom 10. Februar 1841 zu finden, in welchem dieselbe es ausspricht, daß es angemessen erscheine, nachdem durch den seit mehreren

Monaten stattgefundenen Transport von Gegenständen auf der Braunschweig-Harzbürger Eisenbahn über diesen Verwaltungszweig Erfahrungen gesammelt seien, denselben so weit als thunlich zu ordnen. Weiter war man in diesem Punkt 2¹/₄ Jahr nach der Bahneröffnung noch nicht gekommen. Man erlief nun mit Genehmigung des Ministeriums eine Bekanntmachung nebst Tarif. Allen Transportgegenständen mußten danach Adressen oder Frachtbriefe beigegeben werden. Die Auflieferung mußte 1 Stunde vor Abgang des Zuges erfolgen, die Güter sollten sorgfältig und dauerhaft verpackt und deutlich bezeichnet sein. Frankatur war schon zugelassen, aber noch keine Nachnahme. Die Haftpflicht beschränkte sich auf einen durch Schuld der Eisenbahnbediensteten veranlaßten Verlust, eine Gewährleistung bei etwaiger Beschädigung der Sachen wurde nicht übernommen. Die Beförderung erfolgte nur bis zum Bahnhof. Rollfahren waren noch nicht eingerichtet. Vieh mit Begleitung war zur Beförderung zugelassen, ausgeschlossen von derselben alle Gegenstände von weniger als 20 Pfd. Gewicht, einzelne leicht entzündliche Chemikalien und Pulver.

Der Tarif war schon ziemlich umfangreich. Er trennte die Güter nach folgenden Klassen: 1. Kaufmannsgüter aller Art in solcher Verpackung, daß sie leicht auf- und abgeladen werden können. 2. Getreide- und Hülsenfrüchte, 3. Kartoffeln, 4. Rüben und andere dergl. Feldfrüchte. 5. Brennmaterial (mit 8 Unterabtheilungen). 6. Baumaterial (7 Unterabtheilungen), 7. Möbel. 8. Wagen (Equipagen), 9. Vieh. Die Sätze waren nur bei den Kaufmannsgütern nach Gewicht angegeben und sollten bei diesen 6 \mathfrak{A} für den Zentner und die Meile betragen, d. i. sie waren etwa um die Hälfte höher, als der jetzige Stückgutsatz der preussischen Staatsbahnen. Für die meisten Waaren enthält der Tarif den Einheitssatz nur für das damals übliche Gemäß, bei Getreide für den Wispel, bei den Rüben für den Sack, beim Brennmaterial für den Kubikfuß, bei Torf für 1000 Stück. Nur für Bauholz ist wieder der Zentnermeilensatz mit 4 \mathfrak{A} angegeben, also etwa der jetzige Stückgutsatz. Von Wagenladungen ist nur bei Möbeln und Vieh die Rede: ein Gitterwagen voll Möbel soll 16 Ggr. die Meile kosten, für Vieh sind die Einzelsätze angegeben, wenn eine so große Anzahl vorhanden ist, daß sie die Ladung eines Wagens ausmacht. Bei Bruchsteinen soll die Schachtrathe, d. i. die Wagenladung zu 200 Zentnern, 2 Thlr. 12 Ggr. = 7 \mathfrak{A} 50 \mathfrak{A} kosten, das ist ein Tarifsatz von 3²/₄ \mathfrak{A} für die Zentnermeile, aber keineswegs der in den ersten Voranschlägen in Aussicht gestellte Satz von 2²/₃ \mathfrak{A} .

Wann die ersten besonderen Güterzüge gefahren sind, läßt sich nicht mehr mit Sicherheit ermitteln. Eine besondere Eilgutbeförderung hat jedenfalls erst später als 1845 begonnen.

Die Post wurde ohne Vergütung mit den Personenzügen befördert; die Verhandlungen hierüber, welche in anderen Staaten so viel Schwierigkeiten machten, fielen in Braunschweig gänzlich fort, da Eisenbahn und Post vom Staate selbst verwaltet wurden.

Die Ordnung der Bahnpolizei erfolgte am 9. September 1840 durch ein im Einverständniß mit Hannover erlassenes Gesetz, betr. die Bahnordnung für die Eisenbahn von Braunschweig nach Harzburg. Dies Gesetz bestimmte über den sicherheitspolizeilichen Zustand der Bahn noch nichts, sondern setzte im Wesentlichen nur die Verbote für das Publikum fest. Die damaligen Bestimmungen finden sich fast sämtlich im jetzigen Bahnpolizeireglement wieder. Nur diejenigen über die Pfändung, die man damals für erforderlich hielt, sind jetzt fortgefallen.

Eine Betriebsordnung ist erst im Jahre 1845 erlassen.

Es erübrigt noch, über den finanziellen Abschluß des Baus der Harzbahn zu berichten. Eine Ueberschreitung des von der Ständeversammlung genehmigten Kostenanschlags von 850 000 Thlr. fand nicht statt. Die Meile dieser Bahn ist also ursprünglich mit rund 140 000 Thlr. = 420 000 *fl.* gebaut worden, während jetzt das durchschnittliche Anlagekapital der deutschen Bahnen mit normaler Spurweite auf 1 Meile rund 1 800 000 *fl.* und das Anlagekapital der braunschweigischen Bahnen bei ihrem Uebergang in die preussische Staatsbahnverwaltung etwa 2 Millionen Mark betrug.

Die Betriebsergebnisse der braunschweigischen Bahnen waren von Anfang an günstige. Im ersten Betriebsjahr — bis Ende 1839 — verzinste sich das aufgewendete Anlagekapital sogar mit $6\frac{1}{2}$ pCt. Später sank das Reinerträgniß etwas, doch ist das Unternehmen in stetig günstiger Fortentwicklung geblieben und nur in den Jahren des allgemeinen wirtschaftlichen Niedergangs (1873 und 1874) blieb der Ertrag erheblich unter dem landesüblichen Zinsfuß. *)

Der Begründer des Unternehmens, Herr v. Amsberg, blieb noch lange, seit 1850 als Generaldirektor der herzoglichen Eisenbahn- und Postdirektion, von der später eine besondere Generaldirektion der Eisenbahnen abgezweigt wurde, an der Spitze der braunschweigischen Eisenbahnen.

Er selbst hat auch noch deren Entstaatlichung im Jahre 1869 herbeigeführt, hat aber mit dem Aufhören der staatlichen Verwaltung sein Amt niedergelegt und ist bald darauf im hohen Alter von 82 Jahren gestorben.

*) Die eigentliche Dividende der braunschweigischen Bahnen hat zwar von 1875 an immer nur zwischen 2 und 3 pCt. geschwankt. Doch war und ist seit dem Verkauf der Bahnen für die Jahre 1869—1932 eine Annuität von jährlich 2 625 000 *fl.* an die braunschweigische Regierung zu zahlen, welche zu der Dividende hinzugerechnet eine regelmäßige Verzinsung des Anlagekapitals von $3\frac{1}{2}$ — $4\frac{1}{2}$ pCt. ergab.

Das Hauptwerk seines thätigen Lebens aber besteht, wenn auch nur als Glied eines großen Ganzen, in gedeihlicher Weiterentwicklung fort. Wenn wir heute auf eine fünfzigjährige Geschichte dieses Werkes zurückblicken, so erfreut uns die Wahrnehmung, daß an ihm schon in den ersten Tagen des deutschen Eisenbahnwesens der Gedanke, eine Eisenbahn auf Staatskosten zu erbauen und zu betreiben, verwirklicht ist. Wir dürfen an diese Betrachtung die sichere und durch die bisherigen Erfahrungen bestätigte Hoffnung knüpfen, daß die braunschweigischen Bahnen unter der mächtigen preussischen Staatseisenbahnverwaltung, Hand in Hand mit dem wirtschaftlichen Aufschwung des von ihnen durchschnittenen schönen und reichen Landes, einer Zeit kräftigen Gedeihens entgegengehen.
