

Die Braunschweiger Staatsbahn

Die im Wiener Kongreß beschlossene Neugestaltung Europas war indirekt Anlaß dafür, daß das kleine Herzogtum Braunschweig als erstes deutsches Bundesland eine Eisenbahn staatlicherseits baute und betrieb. Um die den Güterverkehr stark belastenden Zollschranken zu seinen Westprovinzen zu beseitigen, schloß Preußen in den Jahren 1817 und 1818 mit dem Königreich Hannover Verträge, um die Zolllinien an die Landesgrenzen zu verlegen. Das von den mächtigen Nachbarn Preußen und Hannover eingeschlossene Herzogtum Braunschweig drohte durch diese Maßnahme wirtschaftlich ins Hintertreffen zu geraten.

Der Herzogliche Kammerassessor August Philipp von Amsberg (Abb. 7), mit dessen Person die Braunschweigische Staatsbahn untrennbar verbunden ist und der zu dieser Zeit Referent des «Accise- und Chausseewesens» im Herzogtum Braunschweig war, führte daraufhin eingehende Analysen der Zustände durch und entwickelte Lösungsmöglichkeiten zum Nutzen Braunschweigs. Die im wesentlichen gewerblich ausgerichtete Braunschweiger Wirtschaft, die fast ausschließlich auf Hannover als Absatz- und Durchfuhrgebiet ausgerichtet war, hätte durch eine vertragliche Regelung mit Preußen keine wesentlichen Vorteile erzielen können. Von Amsberg richtete daraufhin seine Überlegungen mit sicherem Blick auf das Transportwesen als solches. Der weitgereiste Kammerassessor erkannte, daß das deutsche Transportwesen sowohl in Bezug auf den Zustand der Transportwege – also in erster Linie der Landstraßen – als auch in Bezug auf die Transportmittel gegenüber anderen Ländern weit rückständig war. Ziel mußte also sein, die Transportkosten für die braunschweigischen

Handelsgüter sowohl auf den braunschweigischen als auch auf den hannoverschen Landstraßen niedriger zu halten als auf den preußischen Landstraßen, und zwar einschließlich der dort anfallenden Einfuhr- und Durchfuhrzölle. Als kleines Land mußte Braunschweig darauf bedacht sein, zukünftig nicht von den großen Transportwegen umgangen zu werden. So hielt es von Amsberg für unabdingbar, ein auch für das Königreich Hannover, das ebenso wie Braunschweig am Nord-Süd-Handelsverkehr interessiert war, erfolgversprechendes Mittel zu finden.

Im Jahr 1824, also ehe in England die erste Eisenbahn den öffentlichen Betrieb aufgenommen hatte und bevor in Deutschland der allgemeine Aufruf Friedrich Harkorts zum Bau von Eisenbahnen erschienen war, hatte Philipp August von Amsberg in einer 300-seitigen Denkschrift seine Vorstellungen niedergelegt, die in die Schlußfolgerungen mündeten, die hannoverschen und braunschweigischen Landwege derart zu vervollkommen, daß sie hinsichtlich der Leichtigkeit des Warentransportes mit den Flußwegen gleich stehen sollten. Dieses Ziel sollte durch die Errichtung «...einer Eisenstraße von Hannover und Braunschweig nach Celle und weiter über Lüneburg – Harburg nach Hamburg...» erreicht werden. Später sollte eine Fortführung der Eisenstraße von Hannover und Braunschweig nach Süden erfolgen. Von Amsberg hatte diese Bahnen noch als Pferdebahnen unter privater Leitung geplant. Er versuchte durch Wirtschaftlichkeitsberechnungen die Wirtschaft für sein als Aktiengesellschaft konzipiertes Unternehmen zu gewinnen. Transportkosten und Transportdauer sollten gegenüber dem Landstraßenverkehr um rund ein Viertel bis ein Fünftel reduziert werden.

War die braunschweigische Regierung den Plänen von Amsbergs gegenüber positiv eingestellt, so lehnte Hannover diese, als nicht den Interessen des Landes dienend, ab. Bis zum Jahr 1832 ruhten daraufhin allen Eisenbahnpläne, da von Amsberg im diplomatischen Dienst außerhalb des Landes tätig war. Zurückgekehrt, griff er die Pläne wieder auf und veröffentlichte anonym seinen etwas abgewandelten Plan von 1824 in einer Schrift unter dem Titel: «Plan zur Anlegung einer Eisenstraße zwischen Hannover, Braunschweig und den Freien Hansestädten». Dieser Schrift war eine Karte mit dem geplanten Eisenbahnnetz beigegeben.

Von Amsberg hat damit erreicht, daß sich die braunschweigische Ständeversammlung für den Plan interessierte und Verhandlungen mit Hannover aufnahm, die jedoch bald wieder ins Stocken gerieten.

Da von Amsberg in dieser Richtung kein Weiterkommen sah, schlug er der braunschweigischen Landesregierung vor, nunmehr auf Staatskosten eine «Güterbahn» von Braunschweig über Wolfenbüttel nach Harzburg, also im eigenen Lande zu bauen (Abb. 9). Er begründete diesen Vorschlag damit, daß die öffentlichen Kassen durch den «möglichst billigen Transport der Pflaster- und Chausseesteine, sowie der Produkte der Forstwirtschaft und der Berg- und Hüttenprodukte des Harzes» profitieren würden.

Abb. 7. Philipp August von Amsberg, der Begründer der ersten Staatseisenbahn. Lithographie, um 1850.



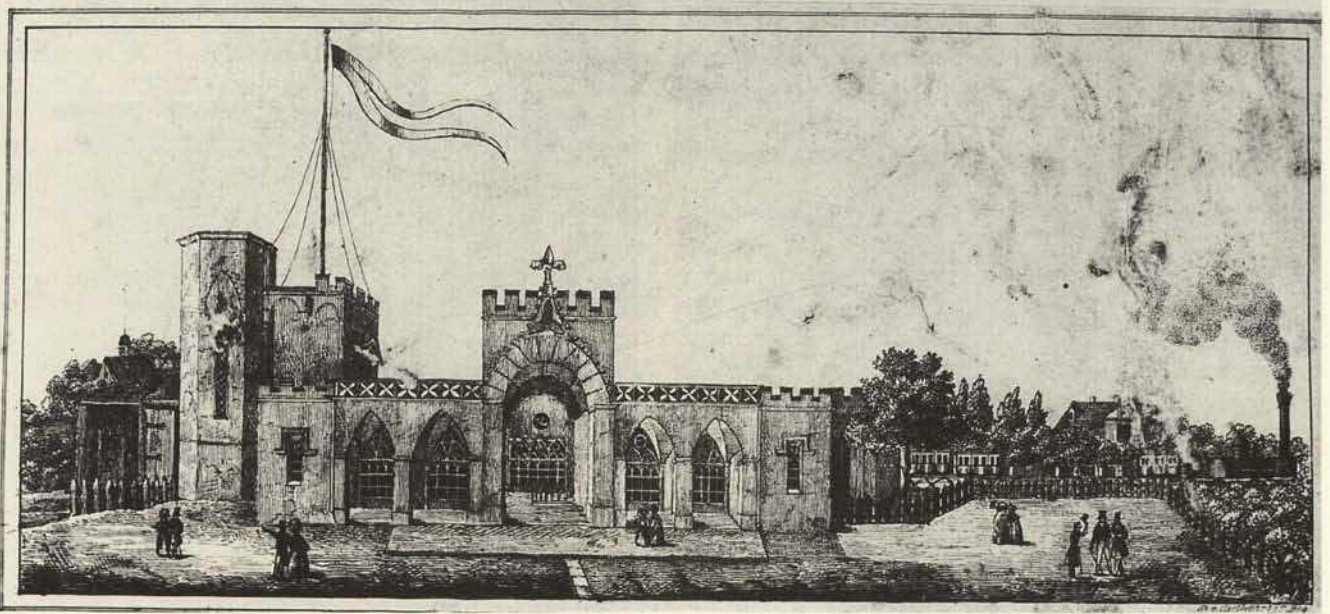
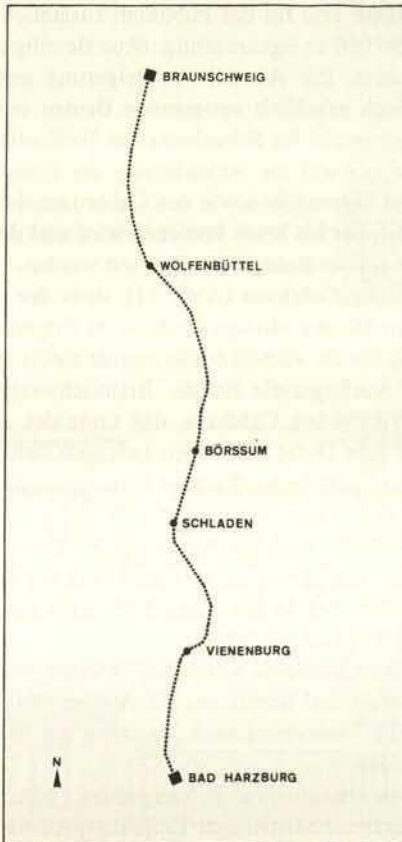


Abb. 8. Der erste Bahnhof in Braunschweig, 1838 durch Carl Theodor Ottmer, errichtet. Holzstich, um 1843.

Als das Königreich Hannover auch ein am 1. Dezember 1834 durch von Amsberg überreichtes Memorandum, in welchem er die Erlaubnis, die Güterbahn über hannoversches Hoheitsgebiet führen zu dürfen, erbat, unbeantwortet ließ, beschloß die braunschweigische Regierung dennoch die Vorarbeiten in Angriff zu nehmen. Das Herzogtum Braunschweig übernahm damit im Eisenbahnbau Norddeutschlands eine führende Rolle.

Abb. 9. Verlauf der Bahnstrecke von Braunschweig nach Bad Harzburg.



Die Planungen gingen nunmehr – infolge der weiter fortgeschrittenen Lokomotivbautechnik – nicht mehr von Pferdebetrieb, sondern von Betrieb mit Dampflokomotiven aus. In einem Bericht vom 22. April 1836 beantragt von Amsberg beim Braunschweigischen Staatsministerium die Bewilligung von 15.000 bis 20.000 Talern, um mit dem Bau beginnen zu können. Weiter führt er, abweichend von seiner früheren Meinung aus, daß die Bahn auf Staatskosten gebaut und betrieben werden soll.

Nachdem die Ständeversammlung am 15. März 1837 beschlossen hatte, den Plänen Philipp August von Amsbergs zu folgen, wurde am 1. Mai desselben Jahres die «Herzoglich Braunschweig-Lüneburgische Eisenbahncommission» unter dem Vorsitz von Amsbergs gebildet. Bereits drei Monate später wurde in Braunschweig mit dem Bau der Teilstrecke nach Wolfenbüttel begonnen. Unter Zugzwang geraten, erklärte sich schließlich auch Hannover durch Staatsvertrag mit der Linienführung der Bahn über sein Hoheitsgebiet einverstanden, allerdings nur unter der Bedingung, daß die Stadt Goslar später ebenfalls an diese Bahnlinie angeschlossen werden könnte.

Die Bauarbeiten schritten zügig voran, und so waren im amtlichen Verordnungsblatt, in den Braunschweigischen Anzeigen vom 14. November 1838 Vorschriften «zum Schutze der Bahn und zur Sicherheit des Publikums» zu lesen, da alsbald mit der Eröffnung dieser Bahn zu rechnen sei. Nachdem zahlreiche Probefahrten über die 11,8 Kilometer lange Strecke bis Wolfenbüttel mit Erfolg durchgeführt worden waren, wurde am 1. Dezember des Jahres 1838 die erste deutsche Staatseisenbahn, die zugleich die älteste Staatseisenbahn überhaupt war, eröffnet.

Bereits zur Betriebseröffnung waren auch die beiden Bahnhöfe in Braunschweig (Abb. 8) und Wolfenbüttel mit Empfangsgebäuden ausgestattet gewesen. Um eine möglichst nahe Anbindung der Bahn an die Stadtmitte zu bekommen, ließ von Amsberg den ersten Braunschweiger Bahnhof südlich der Stadt, unmittelbar vor dem ehemaligen Bruchtor errichten. Das Empfangsgebäude dieses Bahnhofs wurde durch den Architekten des Braunschweiger Residenzschlosses, den Hofbaurat



Abb. 10. Der erste Bahnhof in Wolfenbüttel, 1838 durch Carl Theodor Ottmer errichtet. Darstellung auf Fürstenberger Porzellan, um 1840.



Abb. 11. Das Türkische Cafehaus in Wolfenbüttel, 1838 durch Carl Theodor Ottmer errichtet. Darstellung auf Fürstenberger Porzellan, um 1840.

Carl Theodor Ottmer, als romantisch-gotisierender Bau in rotem Backstein errichtet. Dieses Bahnhofsgebäude vermittelt bereits einen Eindruck von der großen Bedeutung, die dem neuen Transportmittel Eisenbahn beigemessen wurde. Die Bahnhöfe, als Merkzeichen des neuen Transportmittels betrachtet, galten sinnbildlich als Tore zur Welt. Diese Auffassung schlug sich auch in der Gestaltung des Braunschweiger Bahnhofes nieder, dessen Zugang Ottmer wie ein gotisches Stadttor gestaltet hatte, durch dessen Mitte der Herzog zum Zug reiten konnte. Das Empfangsgebäude lag seitlich neben den Eisenbahngleisen, die an einer Drehscheibe endeten, mit der die Abstellgleise sowie die Maschinen- und Wagenschuppen erreicht werden konnten.

Unmittelbar gegenüber dem späteren Standort des Bahnhofes hatte sich August Philipp von Amsberg in kluger Voraussicht bereits zehn Jahre vorher, im Jahr 1827, ein Wohnhaus durch den weit über die braunschweigischen Landesgrenzen hinaus bekannten Architekten Peter Joseph Krahe errichten lassen. Das mit einem zweisäuligen Portikus versehene Gebäude bewohnte von Amsberg bis 1847. Bis 1967 als Wohnhaus genutzt, dient das Gebäude nunmehr als Bankhaus.

Auch der Bahnhof in Wolfenbüttel (Abb. 10), wie der Braunschweiger Bahnhof von Carl Theodor Ottmer errichtet, war, wie bereits erwähnt, zur Betriebseröffnung fertiggestellt. Da der Weiterbau der Strecke geplant war, wurde das Empfangsgebäude, das aus einer größeren Mittelhalle und zwei kleinen Seitenpavillons bestand, seitlich zu den Gleisen angeordnet. Architektonisch scheint dieses Gebäude den Eindruck von Zeltbauten eines mittelalterlichen Feldlagers vermitteln zu wollen. Betrachtet man den ersten Braunschweiger Bahnhof und den ersten Wolfenbütteler Bahnhof als Einheit, so läßt sich das gedankliche Programm des Architekten rekonstruieren: nach dem Auszug aus der Residenzstadt durch das mittelalterliche Stadttor, war auf dem Weg zum fernen Zielort ein mittelalterliches Zeltlager aufgeschlagen worden. Für diese Deutung

der architektonischen Aussage spricht die Tatsache, daß Ottmer häufig, von der Bauaufgabe ausgehend, aus dem Angebot historischer Bauwerke die bildinhaltlich entsprechenden ausgewählt und verwirklicht hat. Daß es von Amsberg war, der Ottmer zu diesem in Architektur umgesetzten ikonographischen Programm ermutigt hat, wird durch dessen erklärte Absicht deutlich, mit Hilfe der im Zusammenhang mit der Bahn errichteten Bauten die Verkehrsentwicklung positiv beeinflussen zu wollen, die Bahn also für das Publikum zusätzlich interessant zu machen. So ließ er eigenmächtig, ohne Beteiligung des Parlaments, weitere, zur Attraktivitätssteigerung gedachte, den Bahnbau jedoch erheblich vertuernde Bauten errichten, und zwar als Ausflugsziel für Schaulustige in Wolfenbüttel ein türkisches Cafehaus und zur Ankurbelung des Güterverkehrs in Harzburg eine Sägemühle sowie den Gabbrosteinbruch im dortigen Radautal, der bis heute betrieben wird und dessen Steine nach wie vor auf der Bahn abtransportiert werden.

Das Türkische Cafehaus (Abb. 11), dem der 1815 durch John Nash im Stil der «Indian Gothic» in Brighton errichtete «Royal Pavillon» als Vorbild diente, wurde sofort zu einem der beliebtesten Ausflugsziele für die Braunschweiger Bevölkerung. Vom Türkischen Cafehaus, das Ende des Jahrhunderts einem Brand zum Opfer fiel, haben sich nach dem Wiederaufbau in anderer Form dennoch einige Teile erhalten.

Der Personenverkehr auf der neuen Bahn überstieg alle Erwartungen. Hatte man vor Eröffnung der Bahn mit ca. 100 Fahrgästen pro Tag gerechnet, so waren es in der ersten Woche täglich weit über 900. In den ersten 5 Monaten benutzten mehr als 100.000 Fahrgäste die Bahn.

Der Bau der Eisenbahn wurde auf Drängen von Amsbergs zügig fortgesetzt und bereits am 10. August 1840 konnte auf der Teilstrecke Vienenburg nach Harzburg der Betrieb aufgenommen werden.

Mit der Betriebsaufnahme in Vienenburg (Abb. 12, 14) war das dort noch heute existierende Empfangsgebäude bereits fer-

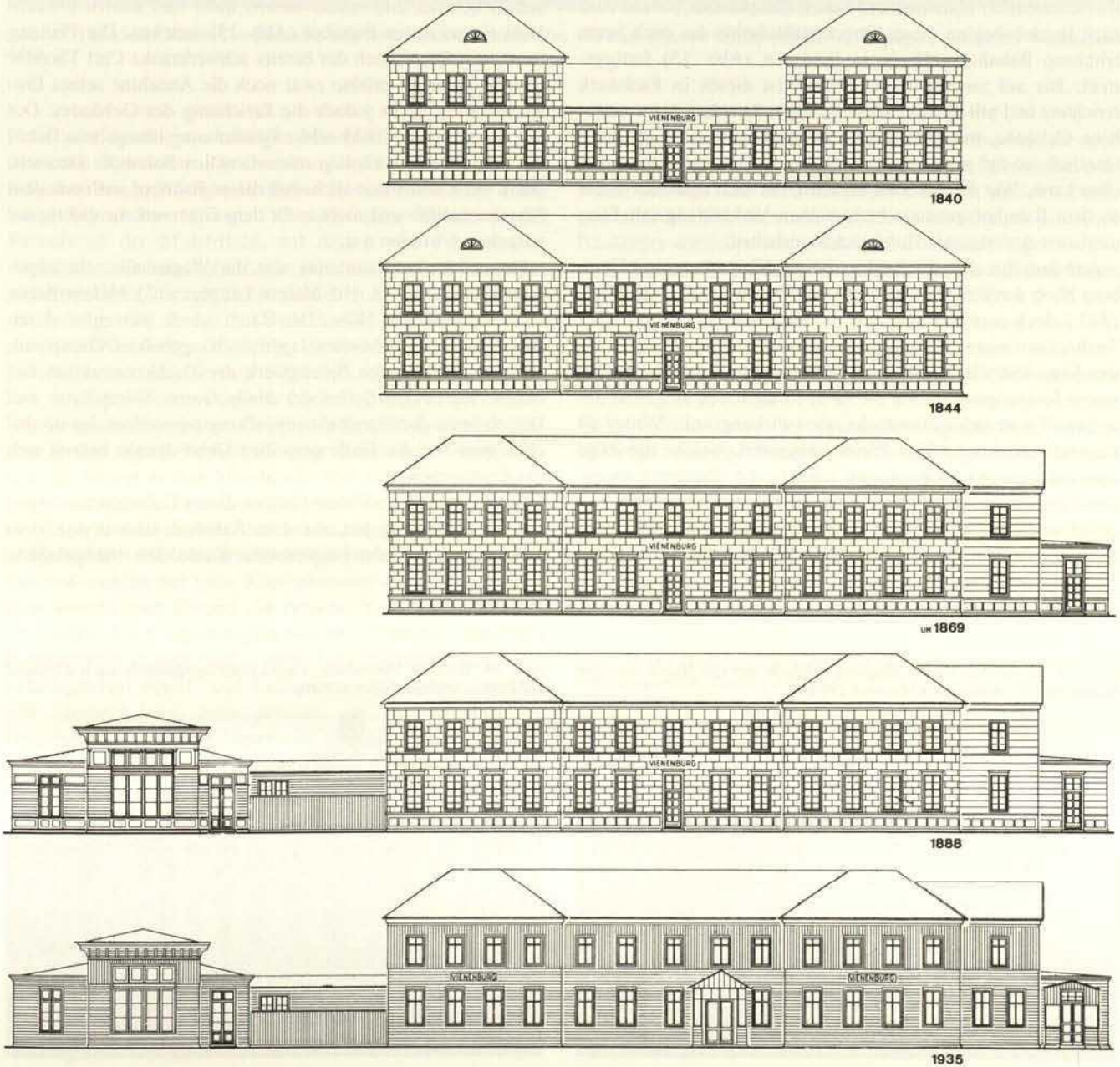
tiggestellt. Bei der genaueren Untersuchung des von der Deutschen Bundesbahn zum Abriß vorgesehenen und aufgrund mangelnden Bauunterhalts im Jahr 1985 sicherlich nicht mehr sonderlich attraktiv aussehenden Bahnhofes, konnte die Baugeschichte dieses Gebäudes, von dem keinerlei Bauunterlagen mehr auffindbar waren, geklärt werden. Dabei kam die Denkmalpflege zu der überraschenden Feststellung, daß es sich bei diesem Bauwerk um das älteste erhaltene Bahnhofsgebäude Deutschlands handelt.

Das Empfangsgebäude, mit dessen Errichtung im Jahr 1840 begonnen worden war, bestand aus einem parallel zur Bahnlinie angeordneten, langgestreckten Gebäude, dessen eingeschossiger Mittelteil von zweigeschossigen Seitenrisaliten eingefasst war. Der repräsentative Charakter des in Fachwerkbauweise errichteten Gebäudes wird durch die Art des auch in der Vorharzregion durchaus üblichen Harzer Holzbeschlages unterstrichen. Im Klassizismus wurde die aus Witterungsgründen

bestehende Notwendigkeit zur Holzverkleidung auch gestalterisch eingesetzt, um eine Annäherung an die Gliederungen eines Massivbaues zu erreichen. Dies geschah durch profilierte Verkleidungen, welche Fenster- und Türöffnungen einfaßten, sowie durch die lagerhafte Anordnung horizontal verlegter, breiter Holzbohlen. Die Gestaltung der Bohlen in Quadermanier durch vertikale Einkerbungen, wie beim Vienenburger Bahnhof, erfolgte im Spätklassizismus in der Regel nur bei herausragenden Gebäuden.

Recht bald nach der Betriebsaufnahme bekam auch Harzburg ein Empfangsgebäude, das dem ursprünglichen Vienenburger Bahnhof architektonisch sehr nahe kam. Im Gegensatz zu diesem wurde es jedoch als Steinbau im Rundbogenstil errichtet. Vor dem Bahnhofsgebäude befand sich ein großer Holzlagerplatz, zu welchem die im Harz geschlagenen Stämme noch geflößt wurden, um dort zum Weitertransport auf die Bahn verladen zu werden. Während das alte Bahnhofsgebäude

Abb. 12. Bahnhof Vienenburg, Empfangsgebäude. Rekonstruktion der baulichen Entwicklung von 1840 bis 1935.



im Jahre 1905, nachdem der Fremdenverkehr erheblich zugenommen hatte, einem stattlichen Kopfbahnhof, der im Stil der Neorenaissance gestaltet war, weichen mußte, so hat sich die ursprüngliche Bahntrasse zum alten Bahnhof neben der neuen, tiefergelegten Zufahrt zum Bahnhof bis heute erhalten.

Nur wenige Wochen nach Eröffnung des Streckenabschnittes zwischen Vienenburg und Harzburg war am 22. August 1840 auch die Verbindung von Wolfenbüttel über Börßum nach Schladen fertiggestellt. Auf der Gesamtstrecke bis Harzburg mußte im Verkehr von Braunschweig aus jedoch noch eine Teillösung hingenommen werden. Während der Betrieb von Braunschweig über Wolfenbüttel und Börßum nach Schladen auf dem Schienenweg mit Lokomotiven erfolgte, konnte der Abschnitt zwischen Schladen und Vienenburg nur mit Pferdefuhrwerken – Omnibussen, wie die Zeitgenossen sagten – über die normalen Landstraßen erfolgen. Erst am 31. Oktober 1841, nachdem das Königreich Hannover den restlichen zum Bau zur Strecke benötigten Boden enteignet hatte und die Schienen verlegt waren, konnte der Zugverkehr mit Lokomotiven bis Vienenburg aufgenommen werden.

War in der Frühzeit der Bahn Börßum nur eine unbedeutende Zwischenstation ohne nennenswerten Baubestand, so war bald nach Betriebsbeginn dieses Streckenabschnitts das noch heute erhaltene Bahnhofsgebäude in Schladen (Abb. 13) fertiggestellt. Bis auf unwesentliche Details ist dieses in Fachwerk errichtete und mit einem Holzbeschlag in Quadermanier versehene Gebäude, mit dem ersten Vienenburger Bahnhof völlig identisch, so daß man bereits von einem ersten Typenbau sprechen kann. Wie Stichproben ergaben, hat sich unter der heute an dem Bahnhofsgebäude befindlichen Verkleidung mit Eternitplatten der originale Holzbeschlag erhalten.

Auf dem Streckenabschnitt zwischen Vienenburg und Harzburg blieb der Bahnverkehr seit dem Beginn im Jahr 1840 bis 1843 jedoch eine Besonderheit. Da die leichten, nur mit einer Treibachse ausgestatteten Lokomotiven derart steile Wegstrecken, wie die zwischen Vienenburg und Harzburg, mit einem Steigungsverhältnis bis zu 1:46 nicht bewältigen konnte, behalf man sich auf einfache, aber wirkungsvolle Weise: als Zugkraft wurden kräftige Pferde eingesetzt, welche die Züge über die Schienen den Anstieg hinauf nach Harzburg zogen. Das Problem der Rückfahrt wurde auf denkbar einfache Weise gelöst, denn die Züge fuhren mit eigener Schwerkraft den Berg bis Vienenburg wieder hinunter. Die Pferde nahmen an diesen

Fahrten bergab als Passagiere teil, während die Pferdeknechte als Bremser die Fahrgeschwindigkeit regulierten.

Erst 1843 konnten die Pferde durch zugkräftige Lokomotiven ersetzt werden, die von Amsberg in der Maschinenfabrik in Zorge am Harz bauen ließ. Diese eigentümliche, drei Jahre dauernde Beförderungsmethode führte zu dem weitgehend unbeachteten Umstand, daß es sich bei diesem Abschnitt der ältesten deutschen Staatsbahn auch um eine der ältesten deutschen Pferdebahnen überhaupt handelte.

Nach der Aufnahme des Bahnbetriebes im Jahr 1838 hatte von Amsberg sehr schnell die notwendigen Vorkehrungen getroffen, Braunschweig an die Nachbarländer Hannover und Preußen anzuschließen. Durch diese Aktivitäten schaffte Braunschweig für seine Nachbarländer unübersehbare Fakten, so daß diese die wirtschaftlich lukrativste norddeutsche Ost-West-Verbindung von Berlin zum Rhein über das Braunschweigische Netz führten.

Mit dem Anschluß Braunschweigs über Wolfenbüttel und Oschersleben an Magdeburg im Jahr 1843 und angesichts der bevorstehenden Verbindung nach Hannover war der Braunschweiger Bahnhof bereits über die Grenzen seiner Kapazität hinaus belastet und mußte bereits nach fünf Jahren im Jahr 1843 einem neuen Bahnhof (Abb. 15) weichen. Die Planung für diesen führte noch der bereits schwerkranke Carl Theodor Ottmer durch. Er erlebte zwar noch die Annahme seines Entwurfes, nicht mehr jedoch die Errichtung des Gebäudes. Der am 18. November 1845 seiner Bestimmung übergebene Bahnhof war einer der ältesten monumentalen Bahnhöfe Deutschlands. Wesentlich war auch, daß dieser Bahnhof nur noch dem Personenbetrieb und nicht mehr dem Güterverkehr diente, der ausgelagert worden war.

Kernstück des Bahnhofes war die Wagenhalle, ein imposanter Raum von ca. 105 Metern Länge, ca. 21 Metern Breite und ca. 11 Metern Höhe. Der Raum wurde stützenfrei durch auf gußeisernen Konsolen lagernde Hauptbalken überspannt, die den Blick in das Sprengwerk der Dachkonstruktion frei ließen. Zu beiden Seiten der Halle waren Warteräume und Diensträume der Eisenbahnverwaltung angeordnet. Im nördlichen quer vor die Halle gestellten Gebäudetrakt befand sich die Restauration.

Die stadtwärts gerichtete Fassade dieses Gebäudeteiles weist auf die Bedeutung hin, die dem Bahnhof, oder besser, dem Transportmittel Bahn beigemessen wurde. Die breitgelagerte

Abb. 13. Bahnhof Schladen, Empfangsgebäude aus den frühen vierziger Jahren des 19. Jahrhunderts (Zustand 1989).



Abb. 14. Bahnhof Vienenburg, ehem. Empfangsgebäude nach Abschluß der Restaurierungsarbeiten (1988).



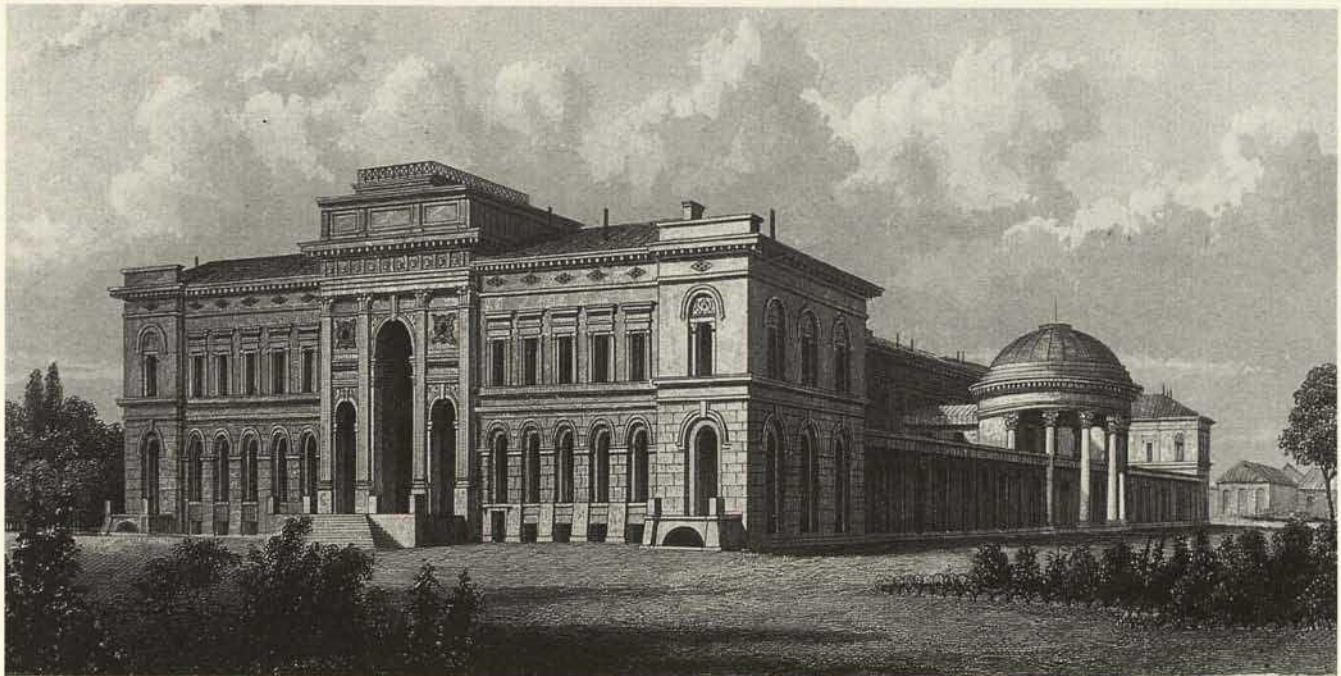


Abb. 15. Der zweite Bahnhof in Braunschweig, 1843–1845 nach Entwürfen von Carl Theodor Ottmer errichtet. Lithographie von Henry Winkles, um 1850.

Front wird durch einen kräftigen Mittelrisalit sowie zwei Seitenrisalite akzentuiert. Zur Gestaltung der Fassade wurden der bekannte Braunschweiger Erzgießer Howaldt sowie der Bildhauer Körner hinzugezogen. Gestalterisches Kernstück der Fassade ist der Mittelrisalit, auf dessen vier Pilastern ein Architrav sowie eine hohe Attika ruht, die ihrerseits von einer weiteren Attika, die mit einem zierlichen Eisengitter versehen ist, überragt wird. In den Zwickeln des hohen Portals befinden sich zwei Viktoriengestalten, über den beiden kleinen Portalen jeweils ein mit gußeisernem Gitterwerk versehenes Rundfenster. Auch bei diesem Bauwerk blieb Ottmer seiner Gewohnheit treu, ein historisches Gebäude aufgrund dessen inhaltlicher Bedeutung als Vorbild für seine Bauaufgabe heranzuziehen. So bildete er den Mittelrisalit dem römischen Triumphbogen des Kaisers Constantin nach, um damit den Triumphzug des neuen Verkehrsmittels Eisenbahn zu signalisieren.

Als im Jahr 1960 in Braunschweig ein neuer Durchgangsbahnhof anstelle des alten Kopfbahnhofes in Betrieb genommen worden war, bestand die Absicht, den Ottmer-Bahnhof abzureißen. Nach längeren Diskussionen übernahm jedoch die Norddeutsche Landesbank, eine Nachfolgeeinrichtung der «Herzoglichen Pfand- und Leihhausanstalt», deren Direktor von Amsberg lange Jahre gewesen war, den Kopfbau des Bahnhofes und richtete hinter den drei erhaltenen Fassaden und einem zurückhaltend eingefügten Mezzanin ein Verwaltungsgebäude ein (Abb. 16).

Als im Jahr 1843 nach Beendigung des Pferdebetriebs zwischen Vienenburg und Harzburg die gesamte 47 Kilometer lange Strecke von Braunschweig nach Harzburg mit Dampflokomotiven befahren werden konnte, war damit eine Zunahme des Passagier- und insbesondere des Güteraufkommens verbunden, so daß auch die Kapazität des Vienenburger Bahnhofes nicht mehr ausreichte. Es wurde eine Aufstockung des eingeschossigen Mittelbaues geplant und im Jahr 1844 ausgeführt, so daß nunmehr das ganze Gebäude zweigeschossig war.

Nachdem bedingt durch den starken Ost-West-Verkehr auch der erste Wolfenbütteler Bahnhof zu klein geworden war, wurde um das Jahr 1850 ein neues Gebäude an seine Stelle gesetzt (Abb. 17). An einen parallel zu den Gleisen gestellten Baukörper schließen rechtwinklig drei Gebäudeflügel an. Der stark gegliederte Sandsteinbau erhielt wie die meisten frühen Bahnhöfe einen symmetrischen Grund- und Aufbau.

Die zweite große Verbindung, welche die Staatsbahn kreuzte, die im Jahr 1856 in Betrieb gegangene Strecke Berlin-Kreuzen-Frankfurt am Main, war Anlaß für die Neukonzeption des Bahnhofs in Börßum (Abb. 18), der nunmehr ein wichtiger Verkehrsknoten war. Der symmetrisch gegliederte, zweigeschossige, massige Sandsteinbau wird durch einen um ein Geschöß höheren Mittelrisalit dominiert. Der kurz nach 1856 fertiggestellte, im Rundbogenstil gestaltete Bahnhofsbau wird dem Braunschweiger Architekten Ebeling zugeschrieben. Die auf gußeisernen Stützen ruhende Bahnsteigüberdachung aus dem späten 19. Jahrhundert ist ebenfalls erhalten.

Abb. 16. Der Braunschweiger Bahnhof nach seiner Umnutzung als Verwaltungsgebäude (Zustand 1989).





Abb. 17. Bahnhof Wolfenbüttel, Empfangsgebäude, errichtet um 1850 (Zustand 1989).

Der 1844 erweiterte Vienenburger Bahnhof konnte für fast 25 Jahre den gestellten Anforderungen gerecht werden. Mit dem Anschluß der Stadt Goslar an das Eisenbahnnetz im Jahr 1866, vor allem aber mit der Fertigstellung der Strecke von Halberstadt nach Vienenburg, nahm das Verkehrsaufkommen jedoch derart zu, daß eine weitere Vergrößerung des Bahnhofsgebäudes nötig wurde. So fügte man unter Preisgabe der klaren, symmetrischen Grundform des Gebäudes einen zweigeschossigen Anbau am westlichen Risalit an, der seinerseits eine eingeschossige Erweiterung bekam.

Da die Deutsche Bundesbahn im Jahr ihres 150-jährigen Jubiläums nicht dafür gewonnen werden konnte, von den Abrißplänen für den ältesten erhaltenen deutschen Bahnhof abzurücken, mußte die Stadt Vienenburg das Gebäude zum Zwecke der Erhaltung erwerben. Sie richtete darin nach der durchgreifenden Restaurierung ein Gemeindezentrum ein (Abb. 14). Die bauhistorische Untersuchung hatte im übrigen gezeigt, daß unter dem im Jahr 1935 aufgebrachten Holzbeschlag, der seit Jahren schon nicht mehr gepflegt wurde, der originale, klassizistische Holzbeschlag in Quaderimitation erhalten war. Es war also möglich, dem Bahnhof, nach Beseitigung späterer Anbauten, die Gestalt des Jahres 1844 zurückzugeben, ohne auf Spekulationen über seinen früheren Zustand angewiesen zu sein.

Mit der Schaffung des Norddeutschen Bundes im Jahr 1866 verlor Braunschweig die unmittelbare und selbständige Einwir-

kungsmöglichkeit auf das Eisenbahnwesen. Für seine staatlichen Bahnen, die nunmehr völlig von preußischen Bahnen umgeben waren, hatte dieses eine größere tarifliche Abhängigkeit zur Folge. Da auch zunehmend Konkurrenzbahnen im norddeutschen Raum entstanden, befürchtete die Ständeversammlung einen Rückgang der bis dahin guten Erträge. Da zudem die Finanzkasse durch den Eintritt Braunschweigs in den Norddeutschen Bund stark beansprucht war, entschloß sich die Landesregierung im Jahr 1866, den Ausschuß der Landesversammlung mit der Frage einer Veräußerung der Staatsbahnen zu befassen. Die Beratungen dieses Ausschusses führten im Jahr 1869 zu dem Ergebnis, die Braunschweigische Staatsbahn zu veräußern. Es wurden daraufhin Verkaufsverhandlungen eingeleitet, an denen der 80-jährige von Amsberg noch maßgeblich beteiligt war. Die Verhandlungen endeten mit dem Verkauf der Braunschweiger Staatsbahnen an die Bank für Handel und Industrie in Darmstadt, die diese in eine Aktiengesellschaft überführte. Damit war die älteste deutsche Staatsbahn privatisiert.

Literatur

- R.A. Schulz-Niborn, Die Eisenbahnen im Herzogtum Braunschweig zu Anfang des XX. Jahrhunderts, Magdeburg 1901.
 W. Siebenbrot, Die Braunschweigische Staatsbahn, Braunschweig 1938.
 R. Roseneck, Der Bahnhof Vienenburg: Geschichte, Bedeutung, Erhaltungs- und Umnutzungsprobleme eines Dokumentes aus der Frühzeit der Eisenbahn, in: Niedersächsische Denkmalpflege, Bd. 12, 1987, S. 113-131.

Abb. 18. Bahnhof Börßum, Empfangsgebäude aus den späten fünfziger Jahren des 19. Jahrhunderts (Zustand 1989).

