

KODAK GRAY SCALE

C Red-Filter Negative Cyan Printer **M** Green-Filter Negative Magenta Printer **Y** Blue-Filter Negative Yellow Printer



black 3-color white cyan violet magenta primary red yellow green

KODAK COLOR CONTROL PATCHES

These colors have been selected as representative of those inks commonly used in photomechanical reproduction.

300.1477

R

UB Braunschweig 84



2244-082-6

66
Doubt. 15 2/3

II D. 655

Über die

2244-082 6

Nothwendigkeit einer Erweiterung

des

Braunschweigischen
Eisenbahnnetz.

Berichterstattung

im

Bürgerverein der Stadt Braunschweig nach Eröffnung der
Berlin-Lehrter-Bahn im März 1872.

Mit einer Karte.

B. II. 1103

Braunschweig.

Druck und Papier von Friedrich Bieweg und Sohn.

1872.



An unsere Mitbürger!

Wodurch ist unser **Braunschweig** groß geworden? Was hat seit der ersten Entstehung des unscheinbaren Ortes die Bedeutung desselben immer höher gehoben, ihm Stadtrechte erworben und ihm einen Platz als Quartierstadt in der hochaufblühenden Hanja verschafft? Die Theilnahme an dem großen Verkehr, die ihm durch seine Lage vorgezeichnet war und die ihm durch den Geist seiner Bewohner unter den wechselnden Zeitverhältnissen immer von Neuem gesichert wurde! Vor Allem war diese Stadt im Binnenlande zu einer nahen Verbindung mit der Meeresküste berufen; und wie jedes Land und Volk bei fortschreitender Cultur den Absatz seiner Güter über die Meere zu gewinnen sucht, zu welchen seine Flüsse strömen, so hat auch unser Braunschweig schon in den Zeiten, in welchen kaum noch Spuren von Landstraßen nachzuweisen sind, den Weg auf der wasserarmen Ocker bis zur Aller und auf dieser über Celle nach der Weser, nach dem früher als Hamburg aufblühenden erzbischöflichen Sitze von Bremen gefunden. Immer aber hat Braunschweig verstanden, auch in den folgenden Zeiten sich die nächste Verbindung mit den Handelsplätzen des Meeres zu sichern; und so bewahrte es bis zu Ende des Mittelalters den unmittelbaren Verkehr mit Lübeck, dem Haupte der Hanja an der Ostsee, mit Bremen und dem immer höher aufstrebenden Hamburg als Nordsee-Stapelplätzen.

Seitdem Columbus gesandt wurde, durch Eröffnung des Weltmeers die Neuzeit zu begründen, seitdem so das Zeitalter oceanischer Cultur herantrat, in welchem der mehr oder minder große Antheil am Welthandel das Maß der Entwicklung für die Länder und Städte der Erde bedingt, wusste bei dem Sinken der Hanja auch unsere Vaterstadt ihren Antheil an dem oceanischen Handel zu erringen und zu bewahren.

Der frisch entwickelte Verkehr mit dem freigewordenen Amerika wies gegen Ende des vorigen Jahrhunderts durch die Verbindung mit Bremen und Hamburg auch Braunschweig auf neue Bahnen für seinen Handel. Und als endlich Europa selbst sich von den allen Seeverkehr hemmenden Fesseln des französischen Zwingherrn befreit hatte, und nun immer lauter der Ruf nach Begründung einer deutschen Kriegsflotte zur Sicherung des transatlantischen Verkehrs erscholl, nahmen Braunschweigs Bürger an dem ersten vom Volke ausgehenden Versuche zu Errichtung

einer deutschen Marine den lebhaftesten Antheil, den sie in gewohnter opferwilliger Weise bethätigten. Nicht minder darf Braunschweig sich rühmen, als eine der ersten unter den deutschen Städten das noch lange angezweifelte Wagniß einer Eisenbahn begonnen zu haben.

Jetzt, wo ein großartiges Netz von Eisenbahnen mit seinen vielfach verschlungenenen Maschen ganz Deutschland durchzieht und unser Vaterland mit den Nachbarländern in immer engere Verbindungen setzt, — wo in Folge des allseitig gesteigerten Verkehrs auch das Streben nach politischer Einigung nicht zu ruhen vermocht hat, bis der große Gedanke einer Wiedergeburt Deutschlands durch Aufrichtung eines deutschen Kaiserthums in das Leben geführt ist, — in dieser unserer, so lange herbeigesehnten Zeit, wo jeder freie Bürger des deutschen Reiches die Aufgabe hat, auch seinerseits die Machtfülle und die freie Entwicklung der gesammten deutschen Nation nach besten Kräften zu fördern, — jetzt wird auch die Bürgerschaft der Stadt Braunschweig es nicht an sich fehlen lassen, wenn es gilt, die zu einem bedeutsamen Wendepunkte gediehene Frage nach einer Erweiterung unserer Eisenbahnverbindungen, zur Sicherung unserer braunschweigischen Handelsinteressen und hiermit zugleich zur heilsamen Förderung der Reichsinteressen, in gedeihlicher Weise zu lösen.

Um über die uns von den verwickelten Verhältnissen der Gegenwart für die nächste Zukunft gestellte Aufgabe klare Masse zu gewinnen, hat der hiesige Bürgerverein den wichtigen Gegenstand einer Commission zur Prüfung verstellt, und von dieser ist ein Bericht erstattet, welchen wir hiermit unseren Mitbürgern als Denkschrift zu allseitiger Kenntnissnahme und demnächstiger anderweitiger Unterstützung der vorgeschlagenen Pläne überreichen.

Mögen die beabsichtigten Eisenbahnanlagen zu einer von den obwaltenden Verhältnissen geforderten näheren Verbindung mit den Küstentändern vom Norden nach dem Süden, wie zur Herstellung der nächsten Verkehrsstraßen von Ost nach West, von der Reichshauptstadt Berlin nach den Ländern diesseit und jenseit des Rheins, der jetzt wieder im vollen Sinne „Deutschlands Strom, nicht aber Deutschlands Gränze“ ist, von allen unsern Mitbürgern gebilligt und demnächst ihrerseits gefördert werden! Dann dürfen wir einer wahrhaft volksthümlichen Gründung entgegen sehen, und es wird sich auch in der bewegtesten Gegenwart das alte Wort bewähren:

„Gut Braunschweig allewege!“

Commissions-Bericht.

Meine Herren!

Vor mehreren Wochen wurde von einem Mitgliede des Bürgervereins die Frage wegen Erweiterung unseres Eisenbahnnetzes zum Anschlusse an die Berlin-Lehnter Bahn zur Sprache gebracht, und es hat der Bürgerverein eine Commission behuf Prüfung dieser Frage ernannt.

Wenn nun die von Ihnen gewählte Commission sich heute beehrt, Ihnen Bericht zu erstatten, so möge es ihr erlaubt sein, hier zu bemerken, daß die Frage, nicht nur wegen ihrer hohen Wichtigkeit an sich, sondern auch durch neuere damit in Verbindung stehende Vorgänge, einen wesentlich erweiterten Gesichtspunkt der Beurtheilung erlangt hat.

Ihre Commission hat sich für verpflichtet gehalten, die Frage in vielfachen Beziehungen zu prüfen; sie glaubt, wichtige neue Gesichtspunkte aufgestellt zu haben, welche sie der Aufmerksamkeit aller Theilnehmenden empfiehlt, da durch dieselben der Schlußantrag, zu welchem sie gelangt ist, motivirt werden wird.

Nachdem die Braunschweigischen Staatseisenbahnen in Privathände übergegangen sind, ist damit das nächste pecuniäre, das Rentabilitätsinteresse dieses Unternehmens, aus unserem Beurtheilungskreise entriekt, und unser Bestreben kann nur noch dahin gerichtet sein, darauf zu achten, daß das materielle Wohl, welches wir aus der Benutzung der Bahnen zu entnehmen berechtigt sind, allseitig berücksichtigt werde.

Die Herzogliche Staatsregierung glaubte den Verlauf der Staatseisenbahnen empfehlen zu müssen, nicht nur weil das Land bereits mit einer für seine sonstigen finanziellen Verhältnisse äußerst bedeutenden Schuldenmasse belastet

war, sondern auch, weil in Folge weiteren Ausbaues des Bahneeges, dem man sich selbstverständlich nicht entziehen durfte, das finanzielle Engagement des Staates bei dem Eisenbahnunternehmen keineswegs mit den jetzt dafür gemachten Anleihen als abgeschlossen anzusehen war, dasselbe vielmehr im Laufe der Zeit stets und wahrscheinlich binnen Kurzem um ein Bedeutendes noch wachsen mußte, wie denn auch andererseits die bisherige Rentabilität des Unternehmens durch Concurrrenzbahnen und andere Verhältnisse auf eine bisher kaum befürchtete Weise in Frage gestellt erschien.

Die Herzogl. Staatsregierung ging bei dem Plane des Verkaufs der Eisenbahnen ausgesprochenenmaßen von der Ansicht aus, daß der große volkwirtschaftliche Nutzen unserer Eisenbahnen dem Lande gesichert werden müsse, daß auch ferner das Unternehmen ein braunschweigisches sein und bleiben solle; sie hatte deshalb mit der Darmstädter Bank, der sich mehrere andere Banken und Banquiers angeschlossen hatten, einen Kaufcontract vereinbart, wonach als Hauptbedingung für die Ausführung des ganzen Verkaufsprojects die Gründung einer Actiengesellschaft unter der Firma einer Braunschweigischen Eisenbahngesellschaft stipulirt war.

Nach dem Statut sollte deshalb die Gesellschaft ihr Domicil und den Sitz ihrer Verwaltung in der Stadt Braunschweig haben, außerdem aber ist in dem Statute Fürsorge getroffen, daß die Geschäftsführung der Gesellschaft den Landesinteressen entspreche. Die Verwaltung ist unter die Aufsicht und Controlle der Herzogl. Regierung gestellt und die Directionsmitglieder bedürfen deren Bestätigung. Ebenso unterliegt jede Tarifierhöhung oder Fahrplanänderung der Genehmigung der Herzogl. Regierung, wie auch der Zustand der Bahnen und der Betriebsmittel regierungsseitiger Controlle und Revision unterworfen ist, nach deren Ergebniß die Beseitigung gefundener Uebelstände von der Herzogl. Regierung gefordert werden kann.

Sie sehen hieraus, meine Herren, wie weittragend die Berechtigung der Herzoglichen Regierung hinsichtlich der Ueberwachung der Braunschweigischen Eisenbahngesellschaft ist, wie sehr dieselbe sich also in der Lage befindet, unser Landeswohl zu schützen.

Es ist diese Berechtigung Seitens der Herzogl. Regierung um so wichtiger, weil der Abschluß des Verkaufs der Eisenbahnen einen ganz anderen Ausgang genommen hat, als solcher ursprünglich von der Herzoglichen Regierung beabsichtigt war.

Die ursprüngliche Käuferin, nämlich das Darmstädter Consortium, ist dadurch fast vollständig zur Seite geschoben, daß die Berlin-Potsdam-Magdeburger und die Bergisch-Märkische Eisenbahngesellschaft als Concurrenten auftraten, und diese beiden Gesellschaften haben, da sie um jeden Preis die Hand an dem Geschäfte behalten wollten, durch ein höheres Gebot

erlangt, je ein Drittel der Betheiligung zu bekommen, weshalb der ursprünglichen Käuferin nur ein Drittel Antheil verblieb.

Unter diesen Umständen, und da die beiden Gesellschaften unter allen Verhältnissen die Präponderanz über das Drittel des Darmstädter Consortiums auszuüben im Stande waren, hat sich dann das Darmstädter Consortium veranlaßt gefunden, sein Drittel zu veräußern, es ist dasselbe gleichfalls von der Berlin-Potsdam-Magdeburger und der Bergisch-Märkischen Eisenbahngesellschaft angekauft, und somit befinden sich denn unsere Bahnen jetzt vollständig in der Hand dieser beiden Eisenbahngesellschaften.

Der beabsichtigte Charakter, daß das Unternehmen ein braunschweigisches werden und bleiben sollte, ist nun ohne Frage vollständig verloren gegangen; es ist zwar eine Actiengesellschaft, dem Vernehmen nach, gebildet, im Publicum hat man aber noch nicht ein Stück Actien von derselben zu sehen bekommen. Das Domicil und der Sitz der Gesellschaft befinden sich freilich in unserer Stadt, aber die Direction empfängt selbstverständlich in allen wichtigen Fragen ihre Parole von der Direction jener beiden Gesellschaften.

Bei solcher Lage der Verhältnisse ist es denn auch natürlich, daß das Interesse unseres Landes und unserer Stadt Seitens der jetzigen Inhaber unserer Eisenbahnen nur dann befriedigt werden wird, wenn und so weit das pecuniäre Interesse jener beiden Gesellschaften damit harmonirt; namentlich haben wir nur wenig Aussicht, unser Eisenbahnnetz sich erweitern zu sehen, falls solche Erweiterungslinien als Concurrenten der bestehenden Linien zu betrachten sind.

Wenn in früheren Jahren die Herzogl. Regierung bei etwaigen Wünschen der Landeseinwohner unter Anhörung der Direction der Herzogl. Eisenbahnen sich mitunter in der Lage befand, diesen Wünschen nicht Folge zu geben, sofern die Interessen der Rentabilität unserer Bahnen dabei benachtheiligt wurden, so liegt gegenwärtig, weil die Bahnen verkauft sind, die Sache vollständig anders. Von diesem Zeitpunkte ab ist die Herzogl. Regierung entschieden freier in ihren Dispositionen und hat besonders nur darauf Bedacht zu nehmen, daß unter der ihr zustehenden Autorität die volkwirtschaftlichen Interessen unseres Landes gefördert werden.

In dieser Beziehung drängt sich nun ohne alle Frage die Möglichkeit der Erweiterung unseres Eisenbahnnetzes in den Vordergrund.

Dieses aber ist ein Feld, welches allerdings sehr leicht zu differirenden Ansichten zwischen der Herzogl. Regierung und den gegenwärtigen Inhabern unserer Eisenbahnen, der Berlin-Potsdam-Magdeburger und der Bergisch-Märkischen Eisenbahngesellschaft, führen kann.

Wir haben schon vorhin erwähnt, daß unsere Wünsche nur dann Aussicht auf Erfüllung Seitens der Direction unserer Eisenbahnen haben, wenn und so weit das pecuniäre Interesse der hiesigen Eisenbahngesellschaft damit harmonirt,

wir werden also zu gewärtigen haben, daß die Wünsche wegen Erweiterung unseres Eisenbahnnetzes dann durchaus unberücksichtigt bleiben, wenn es sich um Erbauung von neuen Eisenbahnlinien handelt, welche den gegenwärtigen Linien Concurrenz machen und dadurch das Erträgniß derselben schmälern.

Dieser Befürchtung aber brauchen wir uns nicht in vollem Umfange hinzugeben, weil die Herzogl. Regierung im Verkaufscontracte die weitgehendsten Vorkehrungen getroffen hat, da nicht nur der innere Betrieb unserer Eisenbahnen gesichert, sondern auch vorsorglicher Weise der weitere Ausbau des Eisenbahnnetzes event. durch concurrirende Gesellschaften vorgesehen ist.

Der §. 18 des Verkaufsvertrags besagt in dieser Beziehung:

„Sollten späterhin im Braunschweigischen Gebiete noch weitere Bahnanlagen im Anschlusse an die bestehenden Braunschweigischen Bahnen zur Ausführung kommen, so wird die Herzogl. Regierung bei Ertheilung der Concession zu solchen Anlagen der Gesellschaft bei gleichen Bedingungen vor anderen Bewerbern den Vorzug geben.“

In der That muß uns der Wortlaut dieser Bestimmung zur größten Beruhigung dienen und wir commentiren gewiß nur einfach richtig, wenn wir annehmen, die Herzogl. Regierung habe dadurch constatiren wollen, daß sie allerdings der kaufenden Gesellschaft ein Vorzugsrecht für etwaige weitere Bahnanlagen im Anschlusse an die bestehenden Braunschweigischen Bahnen zwar einräume, jedoch nur dann, wenn die Braunschweigische Eisenbahngesellschaft die gleichen Bedingungen zu erfüllen sich anheißig macht, welche von anderen Bewerbern um die neue Bahnanlage angeboten werden.

Wenngleich der Wortlaut:

„Sollten späterhin im Braunschweigischen Gebiete noch weitere Bahnanlagen im Anschlusse an die bestehenden Braunschweigischen Bahnen zur Ausführung kommen,“ u. s. w.

schon selbstverständlich besagt, daß der Fall zulässig sein solle, daß auch andere Gesellschaften, als die Braunschweigische Eisenbahngesellschaft eventuell von der Herzogl. Regierung zu weiteren Bahnanlagen im Anschlusse an die bestehenden Braunschweigischen Bahnen concessionirt werden dürfen, so könnte noch in Frage kommen, ob die Braunschweigische Eisenbahngesellschaft einen solchen Anschlusse nicht etwa durch besonders erschwerende Bedingungen illusorisch machen könnte; aber auch in dieser Beziehung ist in dem Vertrage Fürsorge getroffen, um alle Weiterungen ein- für allemal zu beseitigen.

Der Vertrag bestimmt in dieser Beziehung unter „Allgemeine Bestimmungen“ §. 9, welcher über das Verhältniß der Gesellschaft zum Staate handelt:

14. Die Gesellschaft ist verpflichtet, den Anschlusse anderer Eisenbahnunternehmungen an ihre Bahnen auf Verlangen der Regierung geschehen zu lassen. Sie kann aber verlangen, daß die zu diesem Behufe erforder-

lichen baulichen Einrichtungen von der sich anschließenden Gesellschaft beschafft werden. Solche Anschlüsse sollen auch nur in einer Weise bewirkt werden, daß sie den Betriebsdienst der Gesellschaft nicht beeinträchtigen und der letzteren keine Kosten auferlegen.

Der erste Satz dieser Nummer bezeichnet klar und deutlich die Verpflichtung der Gesellschaft, sich den Anschluß gefallen lassen zu müssen, aber auch die folgenden Sätze geben keine gerechte Veranlassung, eine Chicanen seitens der Gesellschaft zu befürchten, da sich Mittel und Wege sehr wohl finden lassen werden, um den Betriebsdienst der Gesellschaft nicht weiter zu beeinträchtigen, als durch die Verhältnisse gerechtfertigt wird.

Nach allen diesen Ausführungen dürfen wir uns der beruhigenden Erwartung hingeben, daß unser volkwirthschaftliches Interesse im Vertrage gesichert ist, und da wir andererseits das gewiß gerechtfertigte Vertrauen haben dürfen, daß die Herzogliche Regierung unser Landeswohl nicht dem pecuniären Interesse der Braunschweigischen Eisenbahngesellschaft hintanzusetzen wird, so können wir nun wohl auf die Beantwortung der uns vorliegenden Frage näher eingehen.

Es braucht kaum von uns auch nur angedeutet zu werden, von welchem weittragenden Nutzen die Erbauung unserer bisherigen Eisenbahnlinsen für das Gedeihen unserer Stadt gewesen ist, wie sich das Geschäfts- und Gewerksleben in unserer Stadt in der Nähe der Eisenbahn seit jener Zeit gehoben hat und noch täglich mehr und in einer Weise entwickelt, daß wir nicht mehr den nöthigen Raum in unseren zeitlichen Gränzen finden, vielmehr uns gezwungen sehen, die Erweiterung unseres städtischen Lebens weit hinaus über unsere Thore auszu dehnen.

Eben deshalb aber muß es unsere Aufgabe sein, darüber zu wachen, daß uns diese Wohlthat verbleibe und daß die bereits mehrfach angedeutete Befürchtung, daß Braunschweig aus der Hauptverkehrslinie werde hinausgedrängt werden, nicht zur Wirklichkeit werde.

Wollen wir dies aber verhindern, dann kann es nur dadurch erreicht werden, daß unsere Eisenbahnverbindung nach allen Richtungen hin im engsten und directesten Anschlusse an die Hauptlinien verbleibe, und daß wir es uns nicht genug sein lassen, auf Umwegen an die Hauptlinien zu gelangen.

Wenn man zur Zeit des ersten Entstehens der Eisenbahnen besonders darauf Bedacht nahm, die Verbindung großer voll- und geschäftsreicher Städte in der Weise zu beschaffen, daß man oft auf großen Umwegen dahin gelangte, weil man dazwischen liegende Ortschaften, die durch ihre Bodenerzeugnisse geeignet erschienen, die Rentabilität der Anlage zu sichern, glaubte in das Netz hineinziehen zu müssen, so macht sich in neuester Zeit der Grundsatz geltend, die geradesten Linien von Ort zu Ort zu wählen, dann aber die dazwischen liegenden bauwürdigen Ortschaften durch Anschlußbahnen mit den Hauptlinien zu verbinden,

und dieses Princip ist es, welches wir als das zeitgemäße und an sich richtigere bezeichnen dürfen.

So hat sich in jüngster Zeit die Linie Lehrte-Berlin vollzogen und die äußerst wichtige Verkehrsverbindung zwischen Holland, Berlin und darüber hinaus in fast gerader Aufstlinie vermittelt, so sind wir hoffentlich in einigen Monaten in geradester Linie über Königs-Lutter, Helmstedt mit Magdeburg geschäftlich vereinigt, und so ist jetzt der Anlaß gegeben, daß sich in der nächsten Zeit eine gerade Linie vollziehe, welche geeignet ist, unsere Stadt Braunschweig zum Knotenpunkte für den Verkehr zwischen Westphalen und Berlin zu stempeln und in blüdigster Weise die drohende Gefahr zu beseitigen, daß unsere Stadt aus der Hauptverkehrslinie gedrängt werden könne.

Wir werden auf diesen letzteren für uns hochwichtigen Punkt an geeigneter Stelle zurückkommen (s. S. 12 ff.).

Beluchten wir zunächst die Frage über die Zweckmäßigkeit der Erbauung einer Eisenbahn über Gifhorn nach Uelzen als Anschluß an die Eisenbahn Uelzen-Harburg-Hamburg.

Wenn unser Bestreben darauf gerichtet sein muß, die Hauptverkehrswege der Eisenbahnen, soweit solches in die natürlichen Verhältnisse paßt, über Braunschweig zu leiten, so bietet gerade die directeste Verbindung unserer Stadt über Gifhorn nach Uelzen eine gewaltige Chance, sowohl den Geschäftswie auch den für unsere Stadt höchst wichtigen Personenverkehr vom Norden zum Süden und umgekehrt über Braunschweig zu leiten*).

Gegenwärtig entladet sich dieser Verkehr vom Norden nach dem Süden von Uelzen ab auf Celle, Lehrte, Hildesheim, Göttingen, und umgeht unsere Stadt vollständig; würde aber eine Eisenbahn von Uelzen über Gifhorn nach Braunschweig gebaut werden und durch eine directere Linie, Braunschweig-Salzgitter, eine kürzere Einmündung in unsere Südbahn beschafft, dann ist es zweifellos, daß ein neuer gewaltiger Verkehr vom Norden her über unsere Stadt geleitet werden wird.

Wir haben bereits erwähnt, daß man in neuester Zeit bestrebt ist die geradesten Verkehrslinien einzurichten; und es würde demgemäß durch die Bahnlinie Uelzen-Gifhorn-Braunschweig-Salzgitter die Gelegenheit geboten, den Schienenweg vom Norden nach dem Süden und vice versa wesentlich abzukürzen, was von hervorragender Bedeutung ist.

*) Daß durch die völlig gerade Linie über Gifhorn nach Uelzen für Braunschweig auch wieder die directeste Linie nach Lüneburg und somit nach den Ostseeländern gesichert wäre, andererseits aber auch die alte Verbindung mit Bremen (an der Aller hinunter) ohne den Umweg über Hannover sehr leicht hergestellt werden könnte, mag hier für jetzt nur angedeutet werden.

Wir sind des festen Glaubens, daß hierdurch der Personenverkehr in unserer Stadt in einer bis jetzt nicht geahnten Weise sich entfalten, die Geschäftsverbindungen sich wesentlich heben und beleben und unserer Stadt eine vermehrte Bedeutung verschaffen werden.

Durch die Lehrte-Berliner Bahn ist Gifhorn seit Kurzem mit in das Eisenbahnetz gezogen, und so ist es erklärlich, daß bei den Einwohnern von Gifhorn der Wunsch hervorgerufen ist, den Bau einer directen Linie von Uelzen über Gifhorn nach hier in Anregung zu bringen, da man die Wichtigkeit dieser Bahn für das Wohl der Stadt Gifhorn klar einseht.

Es hat sich deshalb in Gifhorn aus patriotischen Männern ein Comité gebildet und dasselbe hat sich an die hiesige Handelskammer schriftlich mit der Bitte gewandt, daß sich dieselbe für diesen Tractus interessiren möchte. Man hob in dem Schreiben besonders die langjährige Geschäfts- und Verkehrsverbindung zwischen Braunschweig und Gifhorn hervor und meinte auch, daß die Braunschweigische Eisenbahngesellschaft um so bereitwilliger auf den Bau dieser Bahnlinie eingehen werde, da sie damit ihre eingegangene Verpflichtung zu Erbauung einer Verbindungsbahn von Braunschweig an die Berlin-Lehrter Bahn einlösen könne, event. aber daß eine andere Gesellschaft zum Baue dieser Bahnlinie erstrebt werden möchte.

Auch der Magistrat der Stadt Gifhorn hat sich schriftlich an den hiesigen Stadtmagistrat gewandt und um Befürwortung dieser Bahnlinie gebeten.

Die hiesige Handelskammer hat über diese Frage am 15. Februar d. J. in öffentlicher Sitzung verhandelt, und obgleich von mehreren Mitgliedern der Handelskammer der Erbauung einer Eisenbahn von hier über Gifhorn nach Uelzen warm das Wort geredet wurde, so ging doch für dasmal der Beschluß der Handelskammer nur dahin, die Herzogl. Staatsregierung zu bitten, eine Anschlußbahn von hier an die Berlin-Lehrter Bahn recht bald veranlassen zu wollen.

Wir können nur unser aufrichtiges Bedauern darüber aussprechen, daß die hiesige Handelskammer diesen gewiß hochwichtigen Gegenstand so oberflächlich behandelt und in kaum mehr als einer halben Tagesstunde fast ohne alle eingehende Prüfung erledigt hat, während bei der hohen Wichtigkeit dieser Frage es doch wahrlich geboten ersahien, dieselbe einer Commission zu genauer Prüfung und Berichterstattung zu überweisen.

Wer den Verhandlungen der Handelskammer beiwohnte, konnte sich des Eindrucks nicht entschlagen, daß ein Theil der Mitglieder von der Ueberzeugung durchdrungen war, es werde sich der Bau der Eisenbahn von hier über Gifhorn nach Uelzen, sei es durch die hiesige Eisenbahngesellschaft oder durch andere Unternehmer doch in Kürze vollziehen müssen, trotzdem daß von anderer Seite

die Ansicht ausgesprochen wurde, die hiesige Eisenbahngesellschaft werde auf den Bau derselben nicht eingehen, weil sie die Strecke für nicht rentabel halte.

Es war von dem Comité zu Gifhorn darauf hingewiesen, daß die Braunschweigische Eisenbahngesellschaft, im Fall des Baues der Eisenbahn über Gifhorn nach Uelzen sich hiedurch der, der Herzogl. Regierung gegenüber eingegangenen, Verpflichtung der Erbauung einer Anschlußbahn an die Berlin-Lehrter Bahn entledigen könne; indessen geht man bei dieser Anschauung von einer irrigen Schlußfolgerung aus, weil, wie wir hören, die Herzogl. Regierung diesen Anschluß an den Punkten Fallersleben, Vorsfelde oder Debisfelde und zwar deshalb mit Recht verlangt, weil die kürzeste oder vielmehr directeste Linie nach Berlin ins Auge gefaßt werden muß.

Wir wollen bei dieser Gelegenheit zurückgreifen auf das früher Gesagte (S. 10), nämlich darauf, daß sich in nächster Zeit eine gerade Linie vollziehen werde, welche geeignet ist, unsere Stadt Braunschweig zum Knotenpunkt für den Verkehr zwischen Westphalen und Berlin zu stempeln und in blüdigster Weise die Gefahr zu beseitigen, daß unsere Stadt aus der Hauptverkehrslinie gedrängt werden könne, und wir erläutern diese Ansicht wie folgt.

In jüngster Zeit hat die Königlich Preussische Regierung eine Gesellschaft concessionirt, welche eine neue, fast die Luftlinie verfolgende, gerade Eisenbahn von Dortmund nach Hameln bauen wird und diese Eisenbahn wird für uns von der höchsten Bedeutung werden, weil sich an dieselbe eine directe Bahnlinie Hameln-Elze-Hildesheim anschließen soll, welche durch eine fernere directe Bahnlinie Hildesheim-Braunschweig uns auf dem kürzesten, weit kürzerem als dem bisherigen, Wege in das Herz von Westphalen führen würde. Auf diesem Wege wird der geschäftliche Verkehr zwischen Braunschweig und Westphalen in einer für uns gewiß segensbringenden Weise wesentlich gefördert werden, und es hat diese Bahnlinie noch die colossale Bedeutung, daß unser gesammter Braunschweigischer Industrie- und der sich immer mehr ausdehnende Haushaltsbedarf von Steinkohlen zu wesentlich billigeren Preisen gedeckt werden wird.

Durch diese Bahnlinie wird aber der richtige Anschlußpunkt unserer Eisenbahn an die Berlin-Lehrter-Bahn klar vorgezeichnet.

Nehmen wir die Karte zur Hand, verfolgen wir die neue Bahnlinie Dortmund-Hamel-Elze-Hildesheim-Braunschweig, so wird sich der allein richtige Anschluß an die Lehrte-Berliner Bahn durch die Fortsetzung der directen Linie von Braunschweig über Lehre nach Debisfelde ergeben.

Wir haben vorhin die Behauptung aufgestellt, daß durch Vollziehung dieser Linie unsere Stadt Braunschweig zum Knotenpunkte für den Verkehr zwischen Westphalen und Berlin werden und in blüdigster Weise die Gefahr beseitigt werden würde, daß unsere Stadt aus der Hauptverkehrslinie gedrängt werde und es ergibt sich die Richtigkeit dieser Behauptung aus Folgendem.

Durch den Bau der Lehrte - Berliner Bahn ist eine directe Linie zwischen Berlin und Holland hergestellt, und während bislang der Verkehr von Berlin nach Holland über Magdeburg, Braunschweig, Hannover vermittelt wurde, vollzieht sich dieser Verkehr schon gegenwärtig größtentheils, späterhin aber gänzlich über Berlin, Stendal, Lehrte, Hannover mit Umgehung der Stadt Braunschweig.

Daß die Berlin - Potsdam - Magdeburger Eisenbahngesellschaft, welche ja die halbe Eigenthümerin auch unserer Eisenbahn ist, durch die Lehrte - Berliner Bahn arg geschädigt ist, liegt auf der flachen Hand, und daraus erklärt sich auch leicht die Antipathie dieser Gesellschaft gegen die Erbauer der Lehrte - Berliner Bahn und das Bestreben derselben, jedweden Anschluß unserer Bahnen an die Berlin - Lehrter Bahn so lange als irgend möglich abzapariren.

Der durch den Bau der Berlin - Lehrter Bahn entstandene hauptsächlich Verlust trifft nun, da wir unsere Bahnen verkauft haben, in erster Linie die Käuferin unserer Bahnen, also die Berlin - Potsdam - Magdeburger und die Bergisch - Märkische Eisenbahngesellschaft, in zweiter Linie aber wird auch unsere Stadt geschädigt, indem ein Theil des Geschäfts, zugleich jedoch der ganze Personenverkehr, also der mit letzterem verbundene Nutzen uns entzogen wird. Einen Theil dieses gegenwärtigen Schadens können wir aber wieder einholen, wenn Braunschweig in geeigneter Weise und zwar, wie wir bereits hervorhoben, bei Debißfelde in die Lehrte - Berliner Bahnlinie eingeschoben wird; allerdings ist auch dann der Weg Berlin, Stendal, Debißfelde, Braunschweig, Lehrte, Hannover ein weiterer nach Holland als der directere Berlin, Lehrte, Hannover, doch dürften wir bei der innigen Geschäftsverbindung, in welcher sich der Handel und die Industrie der Stadt Braunschweig bis an die holländische Grenze ausgebildet hat, vielleicht immer noch eine nicht gar zu große Schädigung des Geschäftslebens erhoffen.

Eine höchst bedenkliche Umgestaltung unseres industriellen Geschäftslebens und des von diesem abhängenden Wohlstandes unserer Stadt droht aber die neue Linie Dortmund - Berlin herbeizuführen, und wir haben die traurige aber gewisse Ueberzeugung, daß unsere Stadt Braunschweig aus der wichtigen Verkehrslinie zwischen Osten und Westen vollständig herausgedrängt werde, unser industrielles und Geschäftsleben zu einem sehr großen Theile untergraben werden wird, wenn wir nicht mit aller uns zu Gebote stehenden Kraft eine unmittelbare Verbindung unserer Stadt Braunschweig mit dieser beabsichtigten Bahnlinie herbeizuführen suchen.

Die bereits concessionirte Linie Dortmund - Hameln wird bei der weittragenden Wichtigkeit dieser Bahn nicht nur bald energisch in Angriff genommen, sondern auch ehestens vollführt werden. Die Bahnstrecke Hameln - Hannover

ist bereits als Altenbecken - Hannover vorhanden und schließt sich daran die fertige Linie Hannover - Lehrte - Berlin.

Legen wir die Hände jetzt müßig in den Schooß, nun-dann ist es mit unseren schönen Hoffnungen für eine fernere gedeihliche Entwicklung des Wohlstandes unserer Stadt Braunschweig vorbei, dann werden wir thatsächlich aus der großen Verkehrslinie zwischen Osten und Westen hinausgedrängt

Sollen und dürfen wir aber dies ruhig ansehen, meine Herren, wollen wir uns den Strick ruhig um den Hals legen und uns die Kehle zuschnüren lassen, während durch geeignetes Eingreifen in die gegenwärtigen und zukünftigen Entwicklungen des Eisenbahnnetzes uns die beste und günstigste Gelegenheit gegeben ist, das Wohl unserer Stadt zu fördern, indem wir dadurch nicht nur das uns drohende Unheil abwenden, sondern vielmehr unsere Stadt zu einem bedeutenden Mittelpunkte des Verkehrs zwischen dem Osten und Westen machen können?

Wir haben ein großes Wort gelassen ausgesprochen, erlauben Sie uns nun, auch den Beweis für unsere Behauptung beizubringen.

Vorhin haben wir ausgeführt, daß die Linie Dortmund - Hameln - Hannover - Lehrte - Berlin den Verkehr mit Braunschweig isolirt, ja zum größesten Theil von uns abweist, und doch haben wir einen natürlichen Anspruch darauf, daß dieser Verkehr sich über Braunschweig, weil in näherer Linie gelegen, zu vermitteln habe, wenn wir dafür Sorge tragen, daß die erforderlichen Eisenbahnstrecken sich vollziehen.

Es bedarf hierzu nur, daß wir die Herzogliche Staatsregierung veranlassen, die hiesige Eisenbahngesellschaft zu vermögen, eventuell daß eine andere Gesellschaft concessionirt werde, den Bau einer directen Bahn von Braunschweig auf Hildesheim nebst dem richtigen Anschluß an die Berlin - Lehrter Bahn sofort vorzunehmen.

Vollziehen sich diese beiden Bahnstrecken, dann ist unserer Stadt Braunschweig, wie wir behaupten, eine große Zukunft eröffnet, der gesammte Güter- und Personenverkehr aus Westphalen wird dann den kürzeren, ja wir möchten fast sagen allerdirectesten Weg von Dortmund, Hameln, Elze, Hildesheim, Braunschweig nach Debitfeld, Stendal, Berlin und weiter nehmen.

In der That, meine Herren, wir dürfen behaupten, die Ausführung der von uns besprochenen Bahnstrecken Gifhorn, Uelzen, Hamburg zur Sicherung und Förderung des Verkehrs vom Norden nach dem Süden und die Bahnstrecken von hier nach Hildesheim resp. Debitfeld als Verbindung zwischen Osten und Westen sind von der höchsten Bedeutung für das fernere Wohlergehen unserer Stadt Braunschweig, und eben deshalb muß es unser eifrig-

stes Bestreben sein, diese Pläne, in der einen oder anderen Weise, zur Ausführung bringen zu helfen.

Wir haben an geeigneter Stelle auf die abhängige Stellung hingewiesen, in der sich die Braunschweigische Eisenbahngesellschaft von der Berlin-Potsdam-Magdeburger und der Bergisch-Märkischen Eisenbahngesellschaft befindet, wir haben offen ausgesprochen, daß der ursprünglich gewünschte Charakter, das ganze Braunschweigische Eisenbahnunternehmen solle ein braunschweigisches werden und bleiben, verloren gegangen sei, indem die Berlin-Potsdam-Magdeburger und die Bergisch-Märkische Eisenbahngesellschaften als Käuferinnen zugelassen wurden, sich schließlich in den alleinigen Besitz unserer Eisenbahnen gesetzt haben und natürlicherweise die Parole für alles weitere Vorgehen an die hiesige Direction ausgeben. Wir haben ferner darauf verwiesen, daß die beiden Gesellschaften, wenigstens aus eigenem Antriebe, nur solche Erweiterungen des Braunschweigischen Eisenbahnnetzes vornehmen würden, wenn und soweit das pecuniäre Interesse jener beiden Gesellschaften damit harmonire, und wir kommen nun unwillkürlich zu der Frage, ob dieselben wohl geneigt sein werden, eine Eisenbahn von hier über Gifhorn nach Uelzen und von hier in der von uns als geeignet angeführten Richtung nach Debitfelde zu bauen.

Wenn wir den theilweisen Auslassungen in der Handelskammer, wie nicht minder dem, was wir anderweit von maßgebenden Personen zu erfahren bemüht gewesen sind, Glauben schenken wollten, dann würden wir allerdings nur wenig Hoffnung hegen dürfen, daß die hiesige Eisenbahngesellschaft sich beileien werde, unseren Wünschen entgegenzukommen.

Nach §. 18 des Verkaufsvertrages wurde Seitens der Herzoglichen Regierung schon damals der Bau einer Eisenbahn

- a) von Braunschweig aus an die Landesgrenze in der Richtung nach Hildesheim eventuell bis Hildesheim,
- b) von Braunschweig aus zur Verbindung mit der Berlin-Lehrter Bahn

ins Auge gefaßt, leider aber ist in Betreff beider Bahnanlagen dem Vernehmen nach noch nicht einmal der Tractus für dieselben festgestellt, und nach einer von dem Herrn Vorsitzenden bei den derzeitigen Verhandlungen der Handelskammer gemachten Aeußerung hält sich die Braunschweigische Eisenbahngesellschaft für berechtigt, vor dem Jahre 1875 in diese Baupläne überhaupt nicht einzugehen; dann aber beabsichtige dieselbe die Verpflichtung des Anschlusses an die Berlin-Lehrter Bahn durch einen Bau von hier auf Fallersleben zu erledigen. Von einem Bane von Braunschweig über Gifhorn nach Uelzen wolle die hiesige Eisenbahngesellschaft durchaus nichts wissen, weil sie die Bahn für nicht rentabel erachte.

Wir können uns die geringe Geneigtheit der hiesigen Eisenbahngesellschaft, irgend welche Erweiterung bald vorzunehmen, sehr wohl erklären. Denn es ist einerseits bekannt, daß — selbst abgesehen von der Fertigstellung der seiner Zeit bei dem Kaufe mit übernommenen Bauten, für welche die Bausgelder der Gesellschaft überwiesen sind — doch manche dringend nöthige Ergänzungsbauten, sowie die Vervollständigung des durch den Krieg arg mitgenommenen Betriebsmaterials die Zeit und die Geldkraft der Gesellschaft stark in Anspruch genommen haben und noch ferner nehmen werden, andererseits aber werden die in Rede stehenden Bahnstrecken nach Gifhorn = Melzen wie auch der Anschluß an die Berlin-Lehrter Bahn von der Gesellschaft für nicht rentabel erklärt, und deshalb scheint es uns Zweck und Absicht der Gesellschaft zu sein, nur die gegenwärtig festgestellten Strecken auszubenten, neue Strecken aber nur dann zu bauen, wenn man in der einen oder anderen Weise dazu gezwungen wird.

Auf noch einen Umstand wollen wir verweisen, der in der vorliegenden Frage von großer Wichtigkeit und für die Braunschweigische Eisenbahngesellschaft eine wenn auch bis jetzt noch nicht ausgesprochene, doch aber tief empfundene Nothwendigkeit bei eintretender Erweiterung des Bahnnetzes ist, nämlich die Anlage eines neuen Bahnhofes.

Dem unbefangenen Beurtheiler der Verhältnisse ist es schon seit Jahren eine anerkannte Thatsache, daß der gegenwärtige Bahnhof den bei dem vermehrten Verkehre an denselben zu stellenden Anforderungen in keiner Weise mehr entspricht. Wenn es schon an und für sich mangelhaft ist, daß derselbe in einem Saale ausläuft, und dabei den großen Fehler hat, gegen die Hauptverkehrslinie (von Westen nach Osten) quer gerichtet zu sein, so ist überhaupt der Bewegungsraum, für die nothwendigen Verhältnisse, in unmittelbarer Nähe der Stadt viel zu klein geworden. Man hat versucht, sich dadurch zu helfen, daß man für den durchgehenden Verkehr einen sogenannten Rangirbahnhof in der Nähe von Eisenbüttel errichtete, doch hat sich der Localverkehr in einer Weise vermehrt, und nimmt von Tag zu Tag noch fortwährend derartig zu, daß derselbe kaum zu bewältigen ist, namentlich dann auf dem jetzigen knappen Raume ordnungsmäßig nicht mehr bewältigt werden kann, wenn die Bahnstrecke Königs-Lutter-Helmstedt-Magdeburg eröffnet sein wird.

Nun soll man freilich beabsichtigen, eine Erleichterung des hiesigen Bahnhofes dadurch zu bewerkstelligen, daß man eine Station in größerem Maßstabe nach St. Leonhard verlegen will, auch war davon die Rede, daß daselbst der eigentliche Personenbahnhof etablirt werden solle, doch scheint man davon bis auf Weiteres Abstand genommen zu haben und bedient sich der Politik des Abwartens.

Wir glauben aber, daß die Bahnhofesfrage in ein ganz neues Stadium tritt, wenn der Bau einer Eisenbahn über Gifhorn nach Melzen zur Wirk-

lichkeit werden sollte, denn in diesem Falle scheint es uns vollständig angezeigt und naturgemäß, daß der neue Bahnhof vor dem Wendenthore zu etabliren ist.

Es ist nicht zu verkennen, daß durch die Erbauung des Bahnhofes am Sübende der Stadt gerade diesem Stadttheile enorme Vortheile zugewiesen sind; der Werth aller dortigen Grundstücke ist bekanntermaßen auf das Doppelte und Dreifache gestiegen, alle größeren Gasthöfe liegen an dem Sübende und kaum bis zur Mitte der Stadt, und man kann sagen, alle Geschäftshäuser in jener Gegend sind durch den Eisenbahnverkehr bevorzugt.

Würde ein zweiter Bahnhof am Nordende der Stadt erbauet werden, so würde das ohne alle Frage von der größten Bedeutung für diese Gegend werden, das geschäftliche Leben auf der Wendens-, der Fallersleber- wie auch auf den mancherlei daran stoßenden Straßen, ja bis zur Mitte der Stadt, würde außerordentlich gewinnen, wir glauben nicht zu viel zu sagen, wenn wir behaupten, daß erst dann die ganze Stadt an dem großen Nutzen der Eisenbahnen theilnehmen wird.

Wir können es nicht als unsere Aufgabe betrachten, eine Rentabilitätsrechnung darüber aufzustellen, in welchem Maße eine Eisenbahnanlage von hier über Gifhorn nach Uelzen mit der Herstellung eines Bahnhofes vor dem Wendenthore einen günstigen Ertrag liefern würde, wir möchten aber den Glanben aussprechen, daß bei der sehr großen Masse von Gütern, welche, wie wir bereits ausführten, dann in geradester Linie vom Norden über Braunschweig nach dem Süden werden verschahen werden, eine gute Rentabilität nicht zu bezweifeln ist, und für unsere Stadt halten wir die Ausführung dieser Bahn nebst der Anlage eines Bahnhofes vor dem Wendenthore von der allergrößten Bedeutung.

Daß die Braunschweigische Eisenbahngesellschaft keine Neigung verspürt, auf den Plan einer Erweiterung des Bahnnetzes einzugehen, haben wir schon früher ausgesprochen und wir wissen wohl, daß der Herzoglichen Regierung keine Mittel zu Gebote stehen, die hiesige Eisenbahngesellschaft zu solchen Anlagen gegen ihren Willen zu veranlassen.

Um so mehr aber freuen wir uns, daß die für die Stadt Braunschweig so hochwichtige Angelegenheit anderweitig Aussicht auf Erfüllung hat, und wir wollen nicht unterlassen, unseren werthen Mitbürgern Mittheilung davon zu machen, daß uns vor einigen Tagen die Abschrift eines an das Herzogliche Staatsministerium gerichteten Concessionsgesuchs zugekommen ist, welches uns zu der Hoffnung berechtigt, unsere Wünsche in ausgedehntester Weise sich verwirklichen zu sehen.

Eine in der Bildung begriffene Gesellschaft hat an die Herzogliche Regierung das Gesuch gerichtet um Concessionirung einer Braunschweigischen Nordwestbahn-Gesellschaft, welche die Erlaubniß erbittet zum Bau

1. einer Eisenbahn von Debisfelde über Braunschweig nach Salzgitter resp. bis zur Landesgrenze,
2. einer Eisenbahn von Braunschweig nach Gifhorn resp. Melzen ebenfalls bis zur Landesgrenze und
3. zur Anlegung eines Nordbahnhofes zu Braunschweig, an der Nordseite der Stadt, etwa am kleinen Exercirplatze, und zur Verbindung desselben mit dem Güterbahnhofe zu St. Leonhard.

In der Motivirung des Gesuchs wird hervorgehoben, daß durch die Linie Debisfelde - Salzgitter auf der einen Seite eine neue Verbindung mit Berlin geschaffen werde und zwar für Braunschweig die kürzeste, welche überhaupt möglich sein werde — etwa zwei Meilen kürzer als über Helmstedt; — nach der anderen Seite kürze dieselbe die Verbindung der Stadt Braunschweig sowohl mit den Braunschweigischen Kreisen Ganderheim und Holzminden, wie mit Süddeutschland, Westphalen und dem Rhein erheblich ab, und da die Bahn die Kemter Vorsfelde und Salder durchschneiden würde, so würden durch dieselbe die beiden einzigen Kemter des Herzogthums, welchen bis jetzt die Vortheile einer Eisenbahnverbindung nicht hätten gewährt werden können, auch in den Bereich der großen Verkehrslinie hineingezogen.

Durch die in jüngster Zeit erfolgte Concessionirung einer Eisenbahn von Hameln nach Dortmund werde durch die Bahn Debisfelde - Braunschweig ein Anschluß an die Braunschweig - Hildesheim - Hamelner Bahn und somit eine ganz neue Verbindung zwischen dem Osten und Westen Deutschlands geschaffen und zwar, sowohl der abermaligen Abkürzung wie der günstigen Terrainverhältnisse wegen, eine der concurrenzfähigsten Linien. Durch diese Linie werde von der Stadt Braunschweig die Gefahr eines Herausdrängens aus dem Herzen der großen Verkehrswege zwischen dem Osten und Westen, welche jetzt in so hohem Grade vorhanden sei, nicht allein vollständig abgewandt, sondern unsere Stadt werde in dieser Hinsicht eine noch größere Bedeutung bekommen als zeitlich, da dieselbe auf der ganzen Route von Berlin bis Dortmund die einzige große Stadt sein werde.

Die Bahn von Braunschweig nach Gifhorn resp. Melzen sei ein schon lange empfundenes Bedürfniß einer kürzeren Verbindung mit dem Norden, namentlich mit Hamburg, und im Anschlusse an die directe Bahn von Braunschweig nach Salzgitter werde dieselbe eine Hauptverkehrsstraße zwischen Nord- und Süddeutschland werden und diesen wichtigen Verkehr ebenfalls über die Stadt Braunschweig leiten.

Es heißt dann weiter:

Als ganz außerordentlich wichtig für diese neue Bahnanlage müsse ein besonderer Bahnhof an der Nordseite Braunschweigs erscheinen und durch

eine Verbindung desselben mit dem Güterbahnhofe bei St. Leonhard, sowie mittels der Fortsetzung der Bahn nach Salzgitter würde die früher projectirte und für die Stadt Braunschweig so wichtig erachtete Gürtelbahn einem großen Theile nach von selbst entstehen.

Auf die große Bedeutung, welche ein zweiter Bahnhof an der Nordseite für die Stadt Braunschweig haben werde, brauche wohl kaum hingewiesen zu werden.

Bei der unverhältnißmäßig weiten Ausdehnung der Stadt Braunschweig habe ein Centralbahnhof für die hiesigen Verhältnisse in der That keinen Zweck und der Stadt werde viel mehr mit einem Nordbahnhofe gedient werden.

Die Petenten weisen dann darauf hin, daß ihnen das vertragsmäßig bestehende Verhältniß zwischen der Herzoglichen Staatsregierung und der Braunschweigischen Eisenbahngesellschaft wegen Concessionirung neuer Bahnlirien vollständig bekannt sei, und bitten in dieser Hinsicht nur noch, daß die hiesige Eisenbahngesellschaft zu der schnelligsten Erklärung wegen einer eventuellen Inanspruchnahme des ihr zustehenden Vorzugsrechts aufgefordert werden möge, daß aber derselben für die nachgesuchten Bahnanlagen nur in dem Falle ein Vorzugsrecht eingeräumt werden möge, wenn dieselbe alle die von den Petenten proponirten Bedingungen, wegen Richtung der Bahnen und namentlich auch wegen Anlegung eines besondern Nordbahnhofes, der für das Wohl der Stadt Braunschweig von so hoher Wichtigkeit sei, erfüllen und eben so wie die neue Gesellschaft den Bau aller dieser Anlagen **sofort** nach ertheilter Concession in Angriff nehmen wolle.

Ihre Commission, von der hohen Wichtigkeit der ihr ertheilten Aufgabe durchdrungen, hat sich bemüht, den Gegenstand möglichst erschöpfend zu beleuchten, sie ist der innigsten Ueberzeugung, daß die Förderung des Wohlstandes unserer Stadt im engsten Zusammenhange mit der ferneren Ausbildung des Braunschweigischen Eisenbahnnetzes steht, und es gereicht ihr zur besondern Genugthuung, daß Hand in Hand mit ihrer Anschauung sich eine Gesellschaft gefunden hat, welche, von gleicher Ansicht durchdrungen, das Ideal der Wünsche der Commission zur Wirklichkeit überzuführen bereit ist.

Es ist Ihrer Commission mehr als wahrscheinlich, daß die Braunschweigische Eisenbahngesellschaft in die von den Petenten offerirten Propositionen nur im alleräußersten Falle eintreten und deshalb versuchen wird, theils die Angelegenheit zu verschieben oder aber dadurch zu modificiren, daß man die Verpflichtung der Anlage eines besondern Bahnhofes vor dem Wendenthore abzuwenden suchen wird; bei der hohen Wichtigkeit aber gerade dieser Anlage für unsere Stadt scheint es uns geboten, die Beschaffung eines neuen Bahnhofes am Nordende der Stadt zur Bedingung der Concessionsertheilung zu erstreben:

Wir erlauben uns demnach zu beantragen:

„Der Bürgerverein wolle unter Darlegung der hohen Wichtigkeit dieser
 „Anlagen für die Stadt Braunschweig und das gesammte Land an
 „Herzogliche Staatsregierung die Bitte richten:

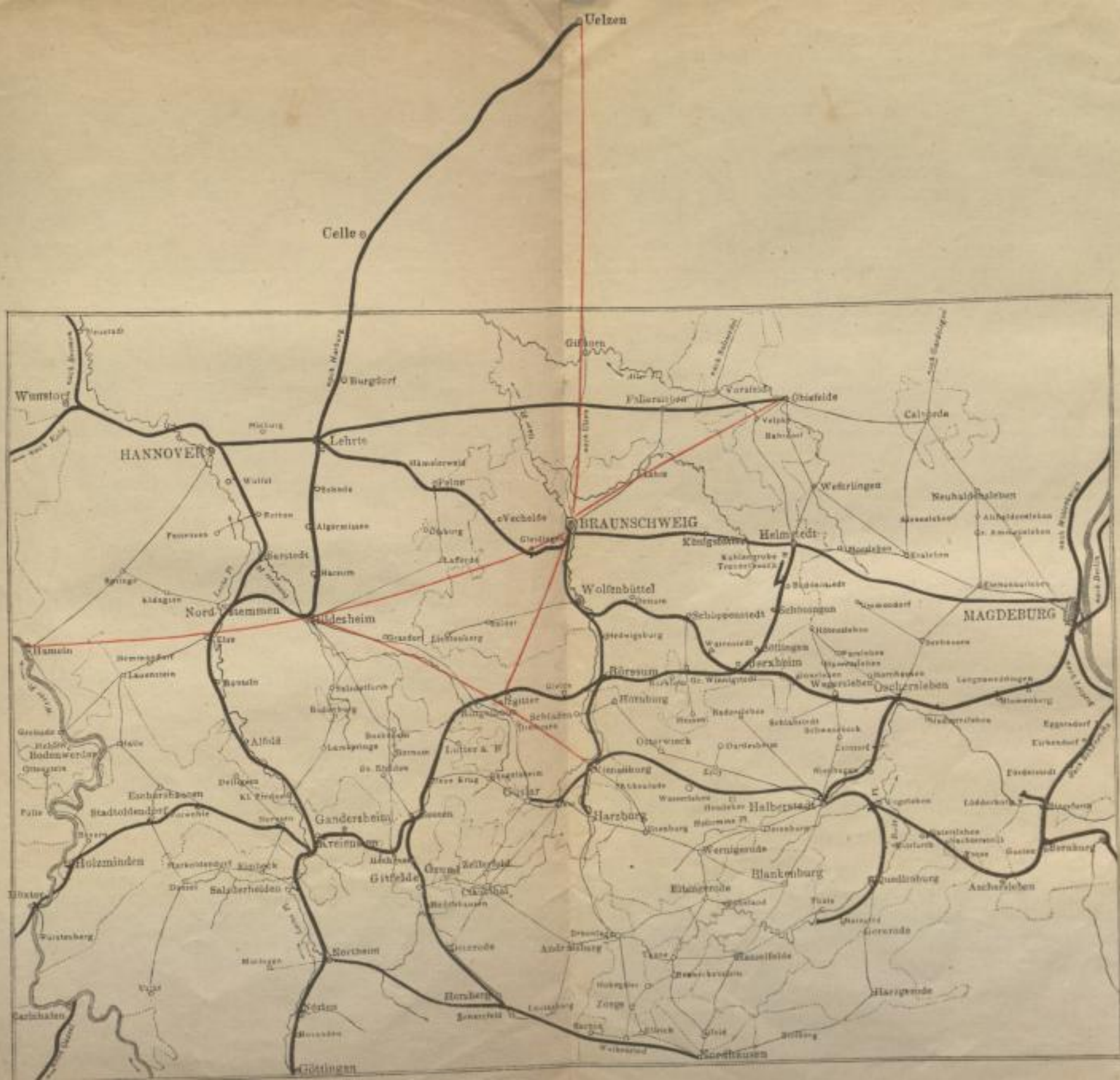
„Ein hohes Herzogliches Staatsministerium wolle der petitioni-
 „renden Braunschweigischen Nordwestbahn = Gesellschaft
 „die erbetene Concession dann und recht bald ertheilen, wenn die
 „Braunschweigische Eisenbahngesellschaft nicht von dem
 „ihr zustehenden Vorzugsrechte Gebrauch zu machen und die sämmt-
 „lichen in Rede stehenden Bahnanlagen, nebst einem Nordbahn-
 „hofs in kürzester Zeit auszuführen sich verpflichtet.“

Braunschweig, den 17. März 1872.

Die Commission.

Wilh. Bauler. *E. W. T. Grassau.* *Bernh. Meyersfeld.*
Albert Niess. *Ad. Ehrenhard.* *E. Lucius.*
Assmann.

Bemerkung. Die obenerwähnte Petition an Herzogliches Staatsministerium ist
 nach dem einstimmigen Beschlusse einer zahlreichen Versammlung des
 Bürgervereins hieselbst bereits höchsten Orts eingegeben worden.





KODAK GRAY SCALE

C Red-Filter Negative Cyan Printer **M** Green-Filter Negative Magenta Printer **Y** Blue-Filter Negative Yellow Printer



KODAK COLOR CONTROL PATCHES

These colors have been selected as representative of those inks commonly used in photomechanical reproduction.