

Die Eisenbahnlinie Wittenberge-Buchholz

**Eine Fallstudie über Entscheidungs- und Handlungsabläufe bei der
Planung einer Privatbahn in Preußen und dem zum Bau erforderlichen Grunderwerb**

Dissertation

Zur Erlangung der Würde des Doktors der Philosophie des
Fachbereichs Philosophie und Geschichtswissenschaft
der Universität Hamburg

Vorgelegt von
Dietmar Ramuschkat
aus Königsberg/ Pr

Hamburg, 25. April 2002

Hauptgutachter: Professor Dr. Norbert Angermann

Nebengutachterin: Professorin Dr. Barbara Vogel

Datum der Disputation: 18. Juli 2002

Inhaltsverzeichnis

0 Einleitung	6
0.1 Einführung in die Thematik und Aufgabenstellung	6
0.2 Der Aufbau der Arbeit	10
0.3 Der Stand der Forschung	13
0.4 Die Quellenlage	15
1 Die Eisenbahnverkehrslage und die politische Situation im Königreich	19
Hannover vor dessen Annexion durch Preußen im Jahre 1866	19
1.1 Die Eisenbahnverkehrslage zwischen Elbe und Weser Anfang 1866	19
1.2 Die Haltung der Bevölkerung zur geplanten Annexion	23
1.3 Zusammenfassung	28
2 Das Projekt einer Zweigbahn von Wittenberge nach Bremen im Herbst 1866	28
2.1 Die preußische Eisenbahnpolitik von der Mitte der 1840er Jahre bis 1886	28
2.2 Der Lüneburger Eisenbahnausschuß und seine Petition vom 7. September 1866	34
2.3 Die Berlin-Hamburger Eisenbahn-Gesellschaft (BHE) und ihr Zusammenwirken mit dem Lüneburger Eisenbahnausschuß	39
2.3.1 Die BHE und ihre gesetzlichen Bindungen	39
2.3.2 Der Vorstandsvorsitzende Friedrich Neuhaus und seine Pläne	48
2.3.3 Das Zusammenspiel zwischen Neuhaus und dem Lüneburger Ei- senbahnausschuß bis zur Genehmigung der Vorarbeiten	53
2.4 Zusammenfassung	64
3 Die Vorarbeiten für die Zweigbahn und das behördliche Prüfungsverfahren	65
3.1 Die Vorarbeiten	65
3.2 Die Prüfung der Vorarbeiten durch die Lüneburger Landdrostei	73
3.3 Zusammenfassung	83
4 Bemühungen der BHE um die Zustimmung der hamburgischen sowie der mecklenburg-schwerinschen Regierung zur Einberufung einer Generalversammlung	84
4.1 Die Zustimmung des Hamburger Senats	84
4.2 Die Zustimmung der mecklenburg-schwerinschen Regierung	92
4.3 Zusammenfassung	103
5 Bemühungen um die Zustimmung der Generalversammlung	104
5.1 Die kostenfreie Abgabe von Grund und Boden für den Bahnbau	104
5.2 Weitere Anstrengungen der betroffenen Städte zur Unterstützung des Bahnbaus	110
5.3 Die Plenarversammlung des Ausschusses der BHE vom 13. Oktober 1869	113
5.4 Der Versuch von Direktion und interessierten Kreisen, sich in der Generalversammlung die Stimmenmehrheit zu sichern	114
5.5 Die Pressekampagne zur Beeinflussung der Generalversammlung	120
5.6 Die Beschlußfassung durch die Generalversammlung	147
5.7 Zusammenfassung	151
6 Die Konzession und die Beschlüsse zur Aufnahme des Baukapitals	153
6.1 Die rechtlichen Grundlagen der Konzession und die Konzessions- bedingungen von 1868	153
6.2 Differenzen bei der Verhandlung des 4. Nachtrags zum Statut	157
6.3 Die Ablehnung der Konzessionsbedingungen durch Neuhaus und die Folgen	164
6.4 Der Beschluß zur Aufnahme des Baukapitals	170
6.5 Zusammenfassung	175
7 Auseinandersetzungen um den Anschlußpunkt an der Venlo-Hamburger Bahn	176
7.1 Der Stand der Planung der Venlo-Hamburger Bahn Anfang 1870	176
7.2 Bemühungen um den Anschlußpunkt Jesteburg	181
7.3 Die Meinungsänderung des Handelsministers und deren Folgen	189
7.4 Zusammenfassung	198
8 Die Planung für den Weiterbau der Bahn von Buchholz nach Geestemünde	200
9 Auseinandersetzung um den Kreuzungspunkt mit der geplanten Staatsbahn in Jesteburg	208

10 Das Planfeststellungsverfahren.....	212
11 Der Grunderwerb für die Zweigbahn in der Feldmark Buchholz	219
11.1 Die rechtlichen Grundlagen für das Enteignungsverfahren	219
11.2 Der Versuch einer gütlichen Einigung beim Grunderwerb in.....	
Buchholz bis Frühjahr 1875.....	222
11.3 Der Fortgang der Ereignisse nach dem ersten Termin im.....	
Enteignungsverfahren am 12. April 1875	227
11.4 Die feuergefährdete Lage des Wohnhauses des Abbauern Hans Heinrich Meyer.....	231
11.5 Zusammenfassung	234
12 Die Rentabilität der Zweigbahn und die Gründe für ihren Bau.....	235
13 Schluß.....	244
Quellen- und Literaturverzeichnis.....	259
Unveröffentlichte Quellen.....	259
Gedruckte Quellen	259
Darstellungen.....	261
Anhang (Graphiken und Bilder)	265
Übersichtskarte über die Eisenbahnen zwischen Elbe und Weser (Jahr der Fertigstellung)	265
Höhenschichtenkarte des Landkreises Harburg	267
Lageskizze der hamburgischen Eisenbahnlinien, Stand 1872	269
Der heutige Stadtplan von Hamburg (Ausschnitt) mit der Lage der Bahnhöfe von	
BHE und KME	270
Die Konzessions- und Bestätigungsurkunde	271
Varianten für den Anschlußbahnhof an der Venlo-Hamburger Bahn	272
Stadtplan von Buchholz in der Nordheide.....	274
Die Überquerung des Seevetals	276
Der Planfeststellungsbeschuß für das Amt Dannenberg	277
Die Lage des Wohnhauses des Abbauern Hans Heinrich Meyer	278
Der erste Fahrplan der Zweigbahn.....	279
Auszug aus Neumanns Ortslexikon.....	280
Die Dömitzer Elbbrücke im Jahr 1979	281
Lebenslauf	282

Abkürzungen

AfE	Archiv für Eisenbahnwesen
BHE	Berlin-Hamburger Eisenbahngesellschaft
KME	Köln-Mindener Eisenbahngesellschaft
MHE	Magdeburg-Halberstädter Eisenbahngesellschaft
Handelsministerium	Königlich-Preußisches Ministerium für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten
Lbg.	Lüneburg
Pr. GS.	Gesetz-Sammlung für die Königlich-Preußischen Staaten
rt	Reichstaler, auch benutzt für Taler preußisch Kurant
sg	Silbergroschen. Der preußische Taler war unterteilt in 30 Silbergroschen zu je 12 Pfennigen.
ZdVDEV	Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwal- tungen
ZdVMEEV	Zeitung des Vereins mitteleuropäischer Eisenbahnver- waltungen

0 Einleitung

0.1 Einführung in die Thematik und Aufgabenstellung

Der Anlaß für die vorliegende Arbeit war der Wunsch des Autors, zur Geschichte seiner Heimatstadt Buchholz in der Nordheide beizutragen. Da Buchholz in den Jahren 1874 bis 1902 zu einem Eisenbahnknotenpunkt ausgebaut wurde, an dem sich drei Linien, nämlich Bremen-Hamburg, Wittenberge-Geestemünde und Hannover-Hamburg kreuzten, lag es nahe, die Ursache für die Entwicklung der Stadt in diesem Umstand zu suchen.

Buchholz hat infolge des Bahnbaus einen Strukturwandel vom Bauerndorf zu einem Dienstleistungszentrum durchgemacht. Die Bevölkerungszahl stieg von 350 im Jahr 1871 über 1.220 in 1905 auf 6.919 im Jahre 1950.¹ Von den letztgenannten Einwohnern hingen 2.800, also 40% unmittelbar als Bedienstete, Angehörige oder Pensionäre von der Bahn ab. Man kann Buchholz also durchaus als Eisenbahnerstadt bezeichnen. Noch heute läßt sich an dem Vereinsnamen ESV Blau-Weiß (Eisenbahnersportverein) die Bedeutung dieses Bevölkerungsteils ermessen. Im Bahnhofsbereich wurde ein Verschiebebahnhof,² ein Bahnbetriebswerk und später auch noch ein Waggonausbesserungswerk betrieben.³ Insgesamt waren im Jahre 1950 bei der Deutschen Bundesbahn in Buchholz 680 Mitarbeiter beschäftigt.⁴

Bei der Recherche zur Arbeit wurde festgestellt, daß für die Entstehung des Eisenbahnknotenpunktes eine Strecke ausschlaggebend war, nämlich die Eisenbahnlinie Wittenberge-Buchholz, die am 31. Dezember 1874 dem Verkehr übergeben wurde. Wollte man also zur Geschichte von Buchholz beitragen, mußte man sich zwangsläufig mit den Hintergründen dieses Streckenbaus auseinandersetzen. Dem dadurch geänderten Schwerpunkt der Arbeit wird der jetzige Titel gerecht. Fallstudie bedeutet die genaue Untersuchung und Beschreibung eines typischen Falls (menschliches Verhalten, Ereignis, sozialer Zusammenhang u.s.w.).⁵ Die Ergebnisse dieser Studie

¹ Hoyer, Heinrich, Buchholz, in: Gemeinde Buchholz (Hrsg.), 500 Jahre Buchholz, Ein Festbuch zur 500-Jahrfeier, Buchholz 1950, S. 9-17, S. 12.

² Lukner, Bernward, Buchholz als Verkehrsmittelpunkt, in: ebd., S. 128-138, S. 135.

³ Giebelmann, Wilhelm, Die Bundesbahn, Die Entwicklung der Eisenbahnen im Buchholzer Raum, in: ebd., S. 138-140, S. 140.

⁴ ebd.

⁵ Wahrig, Gerhard, Deutsches Wörterbuch, mit einem „Lexikon der deutschen Sprachlehre“, Neuausgabe 1986, Gütersloh, München 1986/91 S. 454.

sind somit auf alle privaten Bahnbauten im Preußen der 1860er und 70er Jahre im großen und ganzen übertragbar. Das kann leicht daran ermessen werden, daß die dargestellten generellen Bedingungen, seien sie gesetzlicher oder verwaltungstechnischer Art, in den tatsächlichen Geschehnissen wiederzufinden sind.

Unter Planung soll in dieser Arbeit nicht nur die gesetzlich vorgeschriebene Abfolge von Beantragungen, Berichten und den daraus folgenden behördlichen Genehmigungen, wie z. B. die Planfeststellung verstanden werden, sondern im umgangssprachlichen Sinn alles, was von der ersten Idee bis zur Betriebsaufnahme bei der Bahn von Bahngesellschaft, Staaten, Behörden und interessierten Gruppen in den Prozeß eingebracht wurde.

Die Strecke Wittenberge- Buchholz wurde als Privatbahn gebaut und betrieben. Dies galt bis 1879 für den überwiegenden Teil des preußischen Streckennetzes im Gegensatz zu den Bahnen anderer Länder Deutschlands. Neben reinen Staatsbahnen, die mit Staatsanleihen gebaut und vom Staat betrieben wurden, gab es Privatbahnen, deren Eigentum zwar in der Hand von Privatleuten, meistens Aktionären, deren Betrieb aber in staatlicher Verwaltung lag, und Privatbahnen mit eigener Verwaltung.

Welche Gründe gab es für Preußen, auf ein Privatbahnsystem zu setzen? Die preußische Eisenbahnpolitik wird skizziert, um dieses Phänomen aufzuhellen. Während in der Anfangsphase des preußischen Eisenbahnbaues die Gründe hierfür in der Verfassungsgeschichte des Staates zu finden sind, spielten später eher die Mehrheitsverhältnisse im Abgeordnetenhaus eine Rolle. Trotz mehrfacher Anläufe der preußischen Regierung, das Eisenbahnnetz in staatliche Hand zu bekommen, gelang dies erst mit den Verstaatlichungsgesetzen ab 1879.

Die Zweigbahn Wittenberge-Buchholz wurde von der Berlin-Hamburger Eisenbahngesellschaft (BHE) gebaut und bis 1884 betrieben. Sie zweigte in Wittenberge von der Bahn Berlin über Nauen, Wittenberge, Ludwigslust und Büchen nach Hamburg ab und sollte als Konkurrenzbahn zu einer nahezu gleichzeitig geplanten Strecke über Stendal, Salzwedel, Uelzen und Langwedel die Hauptstadt Berlin mit der Hansestadt Bremen verbinden. In Buchholz nämlich traf sich die Zweigbahn mit der Strecke (Paris)-Venlo- Bremen-Hamburg, genannt Venlo-Hamburger Bahn (die Strecke Paris bis zu dem deutsch-niederländischen Grenzort Venlo war bereits in Betrieb).

Der Einfluß des preußischen Staates auf die Eisenbahngesellschaften war nahezu erdrückend.

Der Staat bestimmte nach dem Eisenbahngesetz von 1838 bei den Gesellschaften über Staatskommissare weitgehend das Geschehen mit. Weiterhin konnte er im Konzessionsverfahren mit der Bestimmung der Linienführung auf Kosten der privaten Gesellschaften staatliche Strukturpolitik betreiben.

Bei der BHE war die Lage noch komplizierter. Neben den geschilderten Einwirkungsmöglichkeiten gab es auch noch die Staatskommissare der Länder, durch die die Hauptstrecke der Gesellschaft lief, also von Mecklenburg-Schwerin und der Hansestadt Hamburg.⁶ Diese beiden Staaten hatten zu guter Letzt auch noch zusätzlich als Besitzer erheblicher Aktienpakete bei der Gesellschaft mitzubestimmen. Es ist nahezu unerklärlich, daß die BHE trotz dieses Wirrwarrs an Zuständigkeiten bis zu ihrer Liquidierung im Jahre 1886 eines der rentabelsten Eisenbahnunternehmen in ganz Deutschland war.

Die geschichtliche Entwicklung der Bahn soll im Zeitrahmen von 1866 bis 1874 dargestellt werden. Die Zeit vor 1866 wird nur berücksichtigt, wenn es für das Verständnis erforderlich ist. Das betrifft vor allem aus dieser Zeit stammende gesetzliche Vorschriften und Verwaltungspraktiken. Die Zeit nach 1874 wird zum einen unter dem Gesichtspunkt der Rentabilität der Bahn bis zur Übernahme der Verwaltung durch den preußischen Staat im Jahre 1884 behandelt und zum anderen, um die Abschlüsse einzelner Entwicklungen aufzuzeigen. Denn erst im Jahre 1902 wurde die Weiterführung der Bahn von Buchholz nach Geestemünde vollendet, nachdem für die Staatsbahn Hannover-Soltau-Buchholz der Streckenschluß 1901 erfolgt war.

Es wird dargestellt, welche Kräfte bestimmend für den Entschluß zum Bau waren und welche Gegner sie überwinden mußten. Wer hat ihn positiv oder negativ beeinflusst? Es werden alle für Idee, Planung, Genehmigung und Ausführung erforderlichen Schritte behandelt. Hierzu werden alle relevanten preußischen und hannoverschen Gesetze, Verordnungen und Verwaltungspraktiken im Kontext mit den tat-

⁶ Aus dänischer Zeit hatte sich auch der Staatskommissar für Lauenburg in die preußische Zeit hinübergerettet. Er spielt bei dieser Abhandlung lediglich keine Rolle, weil die Zweigbahn lauenburgisches Gebiet nicht berührte und keine finanzielle Beteiligung an der Bahn bestand. Bis 1867 gab es darüber hinaus einen Lübecker Kommissar. Erst als in diesem Jahr die Miteigentumsrechte Lübecks am Amt Bergedorf an Hamburg übergingen, erlosch dessen Funktion. (LHA Schwerin, 5.12-3/1 EB-Kommissariat 155 Nr. 14.); s. auch S. 206.

sächlichen Geschehnissen behandelt., wie sie sich aus einer Vielzahl von Quellen ergeben.

Die Arbeit beschäftigt sich auch mit den staatlichen Behörden, die für Konzessionierung, Planfeststellung und Bauabnahme zuständig waren, sowie mit denen, die polizeiliche Aufgaben wahrnahmen und Instanz im Enteignungsverfahren waren. Soweit Regionalbehörden zuständig waren, wird nur auf die in der preußischen Provinz Hannover zuständigen eingegangen. Zwar führte die Strecke auch durch die preußischen Provinzen Sachsen und Brandenburg sowie durch das Großherzogtum Mecklenburg-Schwerin, aber die ca. sieben Kilometer Strecke in letzterem sind zu vernachlässigen. Auch die außerhalb der Provinz Hannover in Preußen verlaufenden Strecken waren mit zusammen 25 Kilometern im Verhältnis zur Gesamtstrecke von 142 km recht kurz. Hinzu kommt, daß das Konzessionsverfahren in allen Provinzen den gleichen Regeln unterlag, so daß die Schilderung des Verfahrens für die Provinz Hannover die notwendigen Informationen bietet.

Der Streckenbau selbst wird nicht beschrieben. Es erscheint in diesem Zusammenhang nicht wichtig, auf technische Details der Bauarbeiten einzugehen. Dies mag der Arbeit eines Ingenieurs vorbehalten bleiben. Interessant wäre es, die Auswirkungen des Baues auf die Lebensumstände der Menschen in dem durch die Bahn erschlossenen Gebiet zu untersuchen. Hierfür ist leider die Quellenlage zu dürftig.

Über den Grunderwerb für die Strecke gibt es im Staatsarchiv Hamburg ca. einhundert zum Teil recht umfangreiche Ordner mit Schriftverkehr. Es ist im Rahmen dieser Arbeit weder machbar noch erforderlich, das gesamte Material zu sichten und auszuwerten. Beispielhaft soll als Reverenz des Autors an seine Heimatstadt der Grunderwerb in Buchholz behandelt werden.

Maße und Gewichte folgten bis 1873 hannoverschen bzw. preußischen Regeln. In dieser Studie wird auf metrische Maße umgerechnet. Preise werden in „Thalern Preußisch Courant“ (Taler), ab 1. Januar 1875 in Mark angegeben.⁷

⁷ Zum 1.1.1875 wurde die neue Reichswährung in Preußen eingeführt, während sie für das gesamte Reich erst ab dem 1.1.1876 galt. (Außerordentlicher Plenarbeschluß des Ausschusses der Berlin-Hamburger Eisenbahn-Gesellschaft Nr. 2014 v. 11.12.1874, in: LHA Schwerin 5.12-3/1 Mdl 14100 Nr. 992; Kellenbenz, Hermann, Zahlungsmittel, Maße und Gewichte seit 1800, in: Aubin, Hermann, Zorn, Wolfgang (Hrsg.), Handbuch der deutschen Wirtschafts- und Sozialgeschichte, Bd. 2, Stuttgart 1976, S. 934-958, S. 945.); Eine Umrechnung der Preise von 1870 auf 2000 gestaltet sich sehr schwierig. Es konnte keine wissenschaftliche Abhandlung darüber gefunden werden. Lediglich Trapp versucht sich

Die Arbeit ist grundsätzlich chronologisch aufgebaut. Nur wenn es darum geht, bestimmte Sachverhalte endgültig abzuhandeln, wird davon abgewichen. So wird beispielsweise der Grunderwerb, einschließlich der Enteignungsverfahren, die sich über mehrere Jahre hinzogen, umfassend in einem Kapitel behandelt.

0.2 Der Aufbau der Arbeit

Die Darstellung beginnt mit der Eisenbahnverkehrslage zwischen Elbe und Weser in der ersten Jahreshälfte 1866. Welche Strecken existierten bereits und welche befanden sich im Planungsstadium? Es wird über die Anstrengungen des Lüneburger Eisenbahnkomitees berichtet, Lüneburg zum Anschlußpunkt einer projektierten Bahn zu machen. Eisenbahnkomitees hatten bereits zu Zeiten von Friedrich List begonnen, den Eisenbahnbau in ihren Regionen anzustoßen und zu fördern. Das in dieser Abhandlung beschriebene Komitee vertrat die Städte und Ämter, die für einen An-

an dem Problem. Er stellt von 1870 bis 1913 eine Steigerung des Aufwandes für die Lebensführung von 45 % fest, ohne dafür eine Quelle zu nennen (Trapp, Wolfgang, Kleines Handbuch der Münzkunde und des Geldwesens in Deutschland, Stuttgart 1999, S. 231.). Weiterhin gibt er in einer Tabelle den Index der Lebenshaltungskosten für die Jahre 1913 bis 1997 wieder. (1913 = 100, 1997 = 763,2). (ebd., Tab. 26, S. 196ff.)

Er benutzt dazu eine Verkettung von Indizes, die nach unterschiedlichen Methoden berechnet wurden und sich auf unterschiedliche Normfamilien und unterschiedliche Warenkörbe beziehen. Die heutigen Werte sind stark anzuzweifeln und offensichtlich zu niedrig. Der Baupreisindex für Wohngebäude, der seit 1913 nach einheitlichen Kriterien erstellt wird, nennt für 1997 eine Indexzahl von 2162,7. (www.aknw.de/Service/Index/Bund_1913_Wohn.htm).

Natürlich ist nicht ersichtlich, welcher Anteil auf reine Preissteigerungen und welcher auf höhere Qualität der Bauleistungen und geänderte Normen zurückgeht. Dennoch scheint eine so eklatante Abweichung der Indizes für Baupreise und für die Lebenshaltungskosten nicht realistisch, denn in beide gehen Handwerkerlöhne ein, und im Index für die Lebenshaltungskosten ist ein nicht unerheblicher Anteil enthalten, der auf Mietkosten beruht, die ja direkt abhängig von den Baukosten sind.

Eine weitere Betrachtungsweise der Preise ermöglicht ein Vergleich von Reisekosten bei Beamten. Aus dem Jahr 1874 ist eine Reisekostenabrechnung des Amtshauptmanns von Winsen, Schulze, erhalten. Er machte pro Tag vier Taler Tagegeld geltend. Im Jahr 2000 betrug das Tagegeld für einen vollen Tag 46,00 DM, also das 3,8 fache des damaligen Betrages. Unterstellt man, daß der Staat damals wie heute seine Beamten nicht mit allzu üppigen Leistungen beglückte, kann man davon ausgehen, daß mit den jeweiligen Beträgen gerade die Kosten für den Mehraufwand an Verpflegung gedeckt waren bzw. sind. Auf der Basis der Zahlen von Trapp kommt man auf eine Relation Taler (1870) zu DM (1997) von 33,19. Legt man den Baupreisindex zugrunde (allerdings mit der Übernahme der Zahl für die Steigerung der Lebenshaltungskosten von 1870 bis 1913, wie sie Trapp nennt), ergibt sich eine Relation von 94,04 und beim Bezug auf die Reisekosten der Beamten eine Relation von 11,4.

Wenn man das Grundkapital der BHE von 8 Millionen Talern nach den unterschiedlichen Methoden auf heutige Werte umrechnete, ergäbe sich

- nach der Methode Trapp ein heutiges Kapital von ca. 265 Millionen DM,
- nach der Methode Baupreisindex ein Kapital von ca. 750 Millionen DM und
- nach der Methode Reisekostenvergleich ein Kapital von ca. 91 Millionen DM.

Diese Werte weichen so eklatant voneinander ab, daß eine seriöse Aussage im Rahmen dieser Arbeit nicht getroffen werden kann und deshalb auf eine Umrechnung verzichtet wird.

schlußpunkt der projektierten Bahnen in Lüneburg eintraten. Wer war in diesem Komitee vertreten und wie gestaltete sich die Lobbyarbeit?

Der preußisch-österreichische Krieg im Sommer 1866, der für das Königreich Hannover mit der Annexion durch Preußen endete, veränderte die Aussichten des Eisenbahnverkehrs in Nordhannover entscheidend. Es wird berichtet, wie einzelne Bevölkerungskreise auf die Annexion durch Preußen reagierten.

Nun wird die preußische Eisenbahnpolitik mit ihrem gemischten System aus Staats- und Privatbahnen vorgestellt und dargelegt, wie es zu diesem System, das sich von den Bahnsystemen anderer Bundesstaaten stark unterschied, gekommen war. Anschließend folgt eine Schilderung darüber, wie sich Lüneburg und mit ihm verbündete Städte, die mit ihren Vorstellungen bei der hannoverschen Regierung nicht durchgedrungen waren, die neue Lage noch vor der vollzogenen Annexion zunutze machten und bei Preußen vorstellig wurden. Der Vorstellung des Lüneburger Eisenbahnkomitees einer Bahn von Wittenberge nach Lüneburg, die bald zu einem Anschlußpunkt an die Venlo-Hamburger Bahn bei Welle fortgeführt werden sollte, schloß sich alsbald die Berlin-Hamburger Eisenbahngesellschaft an. Sie plante eine direkte Bahn von Berlin nach Bremen, nachdem nun auch für Hannover mit Konzessionen für Privatbahnen gerechnet werden konnte.

Anschließend wird auf die Baugesellschaft, die Berlin-Hamburger Eisenbahngesellschaft einzugehen sein. Sie war eine Privatgesellschaft mit eigener Verwaltung. Welche gesetzlichen Grundlagen bestimmten ihr Handeln, welche Entscheidungsgremien gab es? Wie war das Aktienkapital verteilt? Welche Personen bestimmten innerhalb der Gesellschaft das Handeln? Welche Einwirkungsmöglichkeiten auf die Gesellschaft hatten die Staaten, die von der direkten Strecke Berlin - Hamburg durchquert wurden? Welche Interessen hatten sie an der Ausdehnung des Netzes? Welche Wettbewerber der Bahn spielten eine Rolle und welche Interessen verfolgten sie?

Die Entscheidung für den Bau der Strecke mußte gegen erhebliche Widerstände durchgesetzt werden. Zunächst werden die Vorbehalte des preußischen Handelsminister gegen die Bewilligung geschildert. Eine große Rolle spielte der Einsatz des Lüneburger Eisenbahnkomitees bei der Überwindung dieser Vorbehalte. Es folgt die Darstellung der preußischen Vorschriften für diese Planungsphase, die Behandlung

des Erläuterungsberichts zu den Vorarbeiten und der Prüfung durch die Landdrostei Lüneburg.

Ein weiteres Kapitel ist den Bemühungen um die notwendige Zustimmung zu dem Bauvorhaben durch Hamburg und Mecklenburg-Schwerin gewidmet. Nachdem beide Länder eingewilligt hatten, galt es, um die Zustimmung der Generalversammlung der BHE zu kämpfen. Da die Rentabilität der Strecke keineswegs gesichert war, mußte hier mit dem Widerstand der Privataktionäre gerechnet werden. Aber auch die Interessenten an einer Verbindung von Berlin über Uelzen-Langwedel nach Bremen versuchten die Stimmung der Aktionäre so zu beeinflussen, daß eine Entscheidung für den Bau nicht zustande kommen sollte. Dies waren in erster Linie die für die Betreibung der Strecke vorgesehene Magdeburg-Halberstädter Eisenbahngesellschaft und die Hansestadt Bremen, die die Strecke auf ihre Kosten bauen lassen wollte.

Vier Wochen vor der Generalversammlung im November 1869 entbrannte in Hamburger Zeitungen ein regelrechter Meinungskrieg zur Beeinflussung der Aktionäre der Berlin-Hamburger durch Befürworter und Gegner des Projekts. Auf ihn wird ausführlich einzugehen sein. Ein weiteres Mittel zur Beeinflussung der Generalversammlung war ein gezielter Aktienkauf beider Lager. Hierbei tat sich insbesondere Lüneburg hervor.

Anschließend folgt eine Darstellung der rechtlichen Grundlagen der Konzession, der Auseinandersetzungen über die Konzessionsbedingungen und der Beschlüsse zur Aufnahme des Baukapitals.

Während bis Dezember 1869 als Anschlußpunkt zwischen Zweigbahn und Venlo-Hamburger Bahn nahezu unbestritten Jesteburg feststand, kam nun Buchholz ins Spiel. Dies hängt damit zusammen, daß der Handelsminister für die Venlo-Hamburger Bahn eine nördliche Trasse Bremen-Zeven-Tostedt-Harburg festgesetzt hatte. Es wird auf den Widerstand vieler Seiten gegen diesen Beschluß eingegangen. Im weiteren wird die Planung für den Weiterbau der Strecke über Buchholz hinaus nach Geestemünde abgehandelt, sowie die Auseinandersetzung über den Anschluß der direkten Bahn Hannover-Harburg an die Zweigbahn in Jesteburg.

Anschließend werden das Planfeststellungsverfahren und seine rechtlichen Grundlagen beschrieben. Ebenfalls wird in diesem Kapitel erstmals kritisch auf die man-

gelnde Förderung des Bahnprojekts durch Buchholz und seine Einwohner eingegangen. Diese Auseinandersetzung wird in dem folgenden Kapitel über den Grunderwerb in der Feldmark Buchholz fortgeführt.

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

0.3 Der Stand der Forschung.

Die Eisenbahnliteratur insgesamt ist unüberschaubar. Eine Bibliographie von 1941 nennt bereits 20.000 Titel.⁸ Dennoch ist die Zahl der zu dieser Arbeit verwendeten Darstellungen außergewöhnlich gering, weil nur wenige Werke von Relevanz für das gewählte Thema sind. Viele Publikationen beschäftigen sich allgemein mit der deutschen Eisenbahngeschichte. Das neueste Werk, das in dieser Arbeit Verwendung findet, haben Lothar Gall und Manfred Pohl verfaßt und herausgegeben. Weiter ist hier zu nennen ein Werk von Uwe-Jens Jansen.⁹ Eine ausführliche Darstellung über die preußische Eisenbahnpolitik gibt Edwin Kech. Er stützt sich zwar mit wenigen Ausnahmen auf Arbeiten anderer Autoren, aber seine Ausführungen sind so schlüssig, daß sie sich im Rahmen dieser Arbeit dazu eignen, die preußische Eisenbahnpolitik von den Anfängen bis in die 80er Jahre des 19. Jahrhunderts aufzuzeigen.¹⁰ Bereits im Jahre 1876 schrieb ein Anonymus über dasselbe Thema.¹¹ Als Grundlage der Schilderung der politischen Vorgänge anlässlich der preußischen Annexion Hannovers dienen der Aufsatz von Ernst Pitz¹², aber auch eine Quelle, die bei eigenen Recherchen entdeckt wurde.¹³ Pitz belegt seine Ausführungen weitgehend mit Quellen aus dem Landeshauptarchiv Hannover.

⁸ Ewald, Kurt, 20000 Schriftquellen zur Eisenbahnkunde, Kassel 1941; eine neuere Bibliographie ist: Metzeltin, Günter H., Die Bahn, Literaturverzeichnis zum Schienenverkehr aus einer großen Privatbibliothek, Karlsruhe 1977.

⁹ Gall, Lothar, Pohl, Manfred (Hrsg.), Die Eisenbahn in Deutschland von den Anfängen bis zur Gegenwart, München 1999; Jansen, Uwe-Jens, Die Eisenbahn in Hamburg: vom „Nadelöhr“ zur leistungsfähigen Magistrale – historische Entwicklung und Zukunftsvision, Hamburg 1999.

¹⁰ Kech, Edwin, Geschichte der deutschen Eisenbahnpolitik, Leipzig 1911.

¹¹ O. V., 10 Jahre preußisch-deutscher Eisenbahnpolitik, Leipzig 1876. Weitere Publikationen zum Thema sind: Rossberg, Ralf-Roman, Geschichte der Eisenbahn, Künzelsau 1977; Klomfaß, Hermann, Die Entwicklung des Staatsbahnsystems in Preußen (Preußische Eisenbahnpolitik). Ein Beitrag zur Eisenbahngeschichte Deutschlands, Hamburg 1901.

¹² Pitz, Ernst, Deutschland und Hannover im Jahre 1866, in: Niedersächsisches Jahrbuch, Bd. 38, 1966, S. 86-158.

¹³ Briefe an den Stadtbaumeister von Lüneburg, Macke, v. 20. 11. und 6. 12. 1866, in: Stadtarchiv Lbg. AA E3 Nr. 35.

Mit dem preußischen Eisenbahnrecht befaßt sich eine Publikation von Klaus Bracht. Er verwendet als Quellen überwiegend die Preußische Gesetzessammlung, Ministerialblätter sowie Entscheidungen von Obergerichten.¹⁴

Auch Wilhelm Gleim beschreibt das preußische Eisenbahnrecht. Gleim war Vortragender Rat im Ministerium der öffentlichen Arbeiten, das 1879 aus dem Ministerium für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten ausgegliedert wurde und als dessen Nachfolger die Aufsicht über das gesamte Eisenbahnwesen in Preußen führte.

Gleim führt in seinem Vorwort zum Band „Das Eisenbahnbaurecht“ aus, daß das Recht der Eisenbahnen in Preußen zum großen Teil ungeschriebenes Recht war. Wesentliche Rechtseinrichtungen hätten sich ohne Zutun des Gesetzgebers lediglich aus den Bedürfnissen der Eisenbahnen herausgebildet. Zahlreiche Rechtsgrundsätze verdankten nur der Verwaltungspraxis ihre Entstehung. Selbst die rechtliche Auffassung einzelner vorhandener Normen hätten sich mit der zunehmenden Erkenntnis der Eigenart dieses Verkehrsmittels geändert. Diese Änderungen könnten wiederum nur der Verwaltungstradition entnommen werden.¹⁵

Da Gleim relativ nahe zum behandelten Zeitrahmen (1866 - 1874) publizierte und Fachreferent im entscheidenden Ministerium war, scheinen die Ergebnisse seiner Arbeit bei der vorliegenden Veröffentlichung von höherer Relevanz zu sein als die von Bracht. Deswegen liegen sie dieser Arbeit hauptsächlich zugrunde.¹⁶

Die Zweigbahn Wittenberge- Buchholz findet abgesehen von einigen kurzen Abhandlungen örtlicher Heimatforscher¹⁷ lediglich in wenigen Publikationen Erwäh-

¹⁴ Bracht, Klaus, Der Bau der ersten Eisenbahnen in Preußen. Eine Untersuchung der rechtlichen Grundlagen und der bei der Gründung und dem Grunderwerb aufgetretenen Rechtsprobleme, Berlin 1998.

¹⁵ Gleim, Wilhelm, das Recht der Eisenbahnen in Preußen, Erster Band, Zweite Hälfte, Das Eisenbahnbaurecht. Die rechtliche Begründung und der Bau der Eisenbahnen in Preußen, Berlin 1893; Ders., ebd., Erster Band, Erste Hälfte, Die allgemeinen Grundlagen des Preußischen Eisenbahnrechts, Berlin, 1891.

¹⁶ Es überrascht, daß Bracht in seiner Arbeit Gleim nicht erwähnt, obwohl er nahezu über dasselbe Thema geschrieben hat.

¹⁷ Geschichts- und Museumsverein Buchholz und Umgebung (Hrsg.), Unterrichtsmaterialien für die Klassen 4-6, Buchholz 1990, S. 27; Giebelmann, Wilhelm, Die Bundesbahn, S. 139, 140; Hinrichs, Diedrich, Wie Buchholz Eisenbahnknotenpunkt wurde, in: Buchholzer Jahrbuch 1975, S. 111-114, S.114; Ders., Buchholz und die Eisenbahn, in: Harburger Kreiskalender 1956, S. 64f; Hoyer, Heinrich, Buchholz, S. 134, 136; Kludas, Walter, Buchholz, Gesicht und Geschichte eines Heide-Ortes, Hamburg 1981, S. 219; Meyer, Carl, Jesteburg vor 80 Jahren, in: Maack, Herbert u. a. (Hrsg.), Jesteburg in Wort und Bild, Jesteburg 1979, S. 28-41. Pietsch, Helmut, Die Entwicklung der Eisenbahn im Raum Rotenburg (Wümme), in: Rotenburger Schriften, Heft 70/ 71, 1989, S. 61- 138;

nung.¹⁸ Insofern ist eine kritische Auseinandersetzung mit anderen Autoren selten möglich.

Zum Auffinden von relevanten Beiträgen wurden folgende Periodika untersucht:

- Archiv für Eisenbahnwesen, Jahrgänge 1878 – 1965 (eingestellt)
- Harburger Kreiskalender, Jahrgänge 1935 – 2001
- Jahrbuch für Eisenbahngeschichte, Band 1 (1968) – Band 33 (2001)
- Niedersächsisches Jahrbuch für Landesgeschichte mit dessen Vorläufern „Vaterländisches Archiv“ und „Zeitschrift des historischen Vereins Niedersachsen“, Jahrgänge 1860 – 2001
- Zeitung des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen, Berlin 1861 – 1932, Jahrgänge 1866 – 1880.¹⁹

0.4 Die Quellenlage

Die wichtigsten Quellenveröffentlichungen für diese Arbeit sind die Gesetzesammlungen für Preußen und Hannover und eine Denkschrift, die das Lüneburger Eisenbahnbahnkomitee 1866 herausgegeben hat, um den Anschluß der von Salzwedel auf hannoversches Staatsgebiet zu führenden Bahn in Lüneburg statt in Uelzen

¹⁸ Bley, Peter, 150 Jahre Eisenbahn Berlin-Hamburg. Auf der Strecke des technischen Fortschritts, Düsseldorf 1996, S. 37f; Grieger, Alfred, Eine Reise von Buchholz (Nordheide) über Lüneburg, Dömitz und Ludwigslust nach Wittenberge, in: Streckenarchiv Deutsche Eisenbahnen (Loseblattsammlung), Bd. 1, Freiburg o. D. (12a) S. 1-15; Die Eisenbahn in und um Dömitz. Auszüge aus einem Manuskript von 1988 aus dem Archiv der RBD Schwerin; ergänzt durch Dieter Fuchs, in: ebd., S.16-24; Haas, Richard, Die Abhängigkeit des deutschen Eisenbahnnetzes von seiner geschichtlichen Entwicklung, in: AfE 1940, S. 369-428, S. 398; Helmke, Hans-Ingolf, Der Verkehr im Raum zwischen Weser und Elbe im 19. Jahrhundert unter besonderer Berücksichtigung der Eisenbahnen (Diss.), Köln 1957, S. 4; Hennings, Peter, Wirtschaftsgeschichte, in: Brosius, Dieter u. a., Heimatchronik des Kreises Harburg, Köln 1977, S. 137-180, S. 153; Kutschig, Dietrich, Sprang, Burkhard, Die Berlin-Hamburger Eisenbahn, Stuttgart 1996, S. 78-80; Laue, Heinrich, Meyer, Heinrich (Hrsg.), Zwischen Elbe, Seeve und Este. Ein Heimatbuch des Landkreises Harburg, Erster Band, Harburg 1925, S. 260; Meyer, Arthur, v., Geschichte und Geographie der deutschen Eisenbahnen von ihrer Entstehung bis auf die Gegenwart 1890, Berlin 1891, erstmaliges Faksimile der Ausgabe v. 1891 mit einer Einführung von Erhard Born, Moers 1984, S. 255; Masuhr, Joachim, Die historische Entwicklung des Eisenbahnnetzes im Gebiet des Landes Niedersachsen, in: Neues Archiv für Niedersachsen, Bd. 9 (14), Heft 5, 1957/58, S. 341-351; Overmann, Die Hannoverschen Staatseisenbahnen (1843-1866). Ein Beitrag zur Staatsbahngeschichte Nordwestdeutschlands, in: AfE 1937, S. 303-326, S. 320; Riegels, Gustav, Die Verkehrsgeschichte der deutschen Eisenbahnen mit Einschluß der heutigen Verkehrslage. Zum 50-jährigen Jubiläum der ersten preußischen Eisenbahnen, Elberfeld 1889, Nachdruck Frankfurt/M 1986, S. 56.

¹⁹ Die Zeitschrift enthält nur aktuelle, keine historischen Beiträge.

zu propagieren.²⁰ Ferner spielen das Statut der BHE und der dritte Nachtrag von 1851 hierzu eine wichtige Rolle.²¹

Als Quellen werden weiterhin diverse Ausgaben der Zeitungen „Hamburgische Börsenhalle“, „Hamburger Correspondent“ und „Hamburgische Nachrichten“ benutzt. Diese Ausgaben dienen nicht dem Beschaffen von Informationen, sondern sollen als Instrument für die Beeinflussung des Entscheidungsprozesses für oder gegen den Bau der Zweigbahn betrachtet werden.

Als Quellenfundort bot sich auf den ersten Blick das Geheime Staatsarchiv PK in Berlin an, da dort Archivalien des Preußischen Handelsministeriums lagern. Es bestand auch die Hoffnung, dort Unterlagen der BHE zu finden, die im Jahre 1886 liquidiert worden war und ihren Sitz in Hamburg und Berlin gehabt hatte. Die Ausbeute war gering, was die Akten des Handelsministeriums zu Eisenbahnangelegenheiten betraf. Es gab zwar über alle möglichen Strecken Unterlagen, nicht aber über die hier behandelte Zweigbahn. Die Akten über die Zweigbahn wurden offensichtlich an die 1884 gegründete Eisenbahndirektion Altona übergeben. Jedenfalls fand sich Schriftverkehr des Ministeriums mit dem Eisenbahnkommissariat Berlin zum Bau der Zweigbahn Wittenberge-Buchholz in den Liegenschaftsakten der Bundesbahndirektion Altona, die nach der Privatisierung der Deutschen Bundesbahn an das Staatsarchiv Hamburg übergeben worden waren. Der Aktenbestand ist sehr ergiebig. Er umfaßt neben dem Schriftverkehr zu den Entscheidungsprozessen der Bauzeit²² die nach einzelnen Gemarkungen getrennten Akten zum Grunderwerb und zu Enteignungsvorgängen.²³

²⁰ Gesetzsammlung für die Königlich – Preußischen Staaten, Jahrgänge 1838, 1843, 1844, 1853, 1859, 1867, 1870, 1874; Gesetz-Sammlung für das Königreich Hannover, Jahrgänge 1840 und 1844; Handelskammer zu Lüneburg (Hrsg.), Jahresbericht der Handelskammer zu Lüneburg auf das Jahr 1867, Lüneburg 1868; Dies., Jahresberichte 1868, 1869, 1872, 1874, 1877; Von Salzwedel auf Uelzen oder von Salzwedel auf Lüneburg. Bemerkungen zu dem Projekte einer Eisenbahn durch die Altmark zum Anschluß an die Lehrte – Harburger Bahn, unter besonderer Berücksichtigung der hannoverschen Interessen, Dannenberg 1866.

²¹ Concessions- und Bestätigungs-Urkunde für die Berlin-Hamburger Eisenbahn-Gesellschaft, nebst deren Statut vom 28. Juli 1843 und den darauf bezüglichen Staats-Verträgen vom 8. November 1841, vom 4. April 1845, abgedruckt in: Beilage zu Nr. 10 des Großherzoglich- Mecklenburg- Schwerinschen officiellen Wochenblattes von 1845; Nachtrag zum Statut der Berlin-Hamburger Eisenbahn-Gesellschaft, Bergedorf 1851.

²² StA HH, ED-Liegenschaften-374-14 2004, 2006, 2007.

²³ ebd., 1028 und 1031.

Ein Aktenbestand, der nach seinem Inhalt der ehemaligen BHE zuzuordnen wäre, ist nirgendwo geführt. Es konnte auch nicht herausgefunden werden, ob, und wenn ja, wo diese Akten archiviert worden sind. Um die Entscheidungsvorgänge bei der BHE zu beleuchten, muß auf den dort entstandenen Schriftverkehr zurückgegriffen werden, der bei verschiedensten Adressaten registriert worden war und nun in verschiedenen Archiven lagert.

Am Aktienkapital der BHE war sowohl die Hansestadt Hamburg, als auch das Großherzogtum Mecklenburg-Schwerin beteiligt. Darüber hinaus hatten beide Länder ebenso wie Preußen Staatskommissare für die Berlin-Hamburger Eisenbahn mit weitreichenden Vollmachten für den Betrieb der Bahngesellschaft eingesetzt. Es lag also nahe, in den Archiven der Hansestadt und des Landes Mecklenburg-Vorpommern nach Unterlagen zu suchen. In Hamburg fand sich neben den bereits erwähnten Liegenschaftsakten der EB-Direktion Altona bei den Senatsakten umfangreicher Schriftverkehr zwischen BHE und dem Hamburgischen Kommissar Merck, daneben aber auch nahezu komplett die Protokolle der Verwaltungsratssitzungen sowie der Vorstandssitzungen der BHE.²⁴

Im Landeshauptarchiv in Schwerin lagern der Schriftverkehr des Kommissars Brandt mit allen an der Entscheidungsfindung beteiligten Stellen, sowie die auf Vorschlag Brandts abgegebenen Stellungnahmen des Mecklenburgischen Ministeriums des Inneren. Weiterhin gab es Protokolle von den gemeinsamen Sitzungen der Kommissare der drei beteiligten Staaten. Hier war aber auch der einzige Fundort des Verhandlungsprotokolls über die Verhandlungen zu den Konzessionsbedingungen zur Weiterführung der Strecke von Buchholz bis Geestemünde einschließlich des Entwurfs der Konzessionsurkunde.²⁵

Ein weiterer wichtiger Platz mit relevantem Material war das Stadtarchiv Lüneburg. Wie sich zeigen wird, war Lüneburg nicht nur Ideengeber für den Streckenbau, sondern engagierte sich tatkräftig bei der Verwirklichung des Vorhabens und beteiligte sich auch finanziell mit nicht unerheblichen Mitteln. Neben umfangreichen Akten

²⁴ StA HH, 111-1 Senat CL. VII Lit. Ka Nr. 11 Vol. 13 Fasc. 260 Inv. 2, 3, 4, 6, 7, 9; ebd. Fasc. 245 c (Direktionsprotokolle); ebd., Fasc. 266a; ebd., Vol. 13b Fasc. 1 Inv. 2a(Ausschußprotokolle 1855-1887),2b (Außerordentliche Plenarbeschlüsse 1866-1879), 3b (Geschäftsberichte der Direktion 1855-1883).

²⁵ LHA Schwerin, 5.12- 3/ 1 MDI 14099 und 14100; ebd., 5.12-3/12 Eisenbahnkommissariat (1855-1945) 155.

zum Bau der Strecke auf Lüneburger Gebiet, die im Rahmen dieser Arbeit nicht bedeutend sind, fanden sich Nachweise für die Lobbyarbeit, die Lüneburg im Benehmen mit weiteren interessierten Städten betrieben hatte und natürlich Äußerungen der BHE. Ganz intensiv wurde Schriftverkehr geführt zwischen dem Vorstandsvorsitzenden der BHE, Neuhaus und dem Präsidenten der Handelskammer Lüneburg, Heyn, der nebenbei treibendes Mitglied im Eisenbahnkomitee war.²⁶

Im Landeshauptarchiv Hannover sind die Bestände der Landdrostei Lüneburg archiviert, der Vorgängerbehörde des Regierungspräsidiums. Die Landdrostei wirkte nicht nur beim Planfeststellungsverfahren mit, sondern engagierte sich auch sichtlich für den Anschlußpunkt Lüneburg der neuen Bahn. Dies scheint einigermaßen verwunderlich, da doch auch der Konkurrenzanschlußpunkt Uelzen im Zuständigkeitsbereich der Landdrostei lag.²⁷

Schließlich wurde zu der Frage, was Uelzen für seine Interessen unternommen hatte, auf Bestände des Staatsarchivs Bremen zurückgegriffen.²⁸

Hier, wie auch im Niedersächsischen Staatshauptarchiv Hannover fanden sich Akten zum Streckenbau der Venlo-Hamburger Bahn, die beigezogen werden müssen, um die Auseinandersetzungen um den Anschlußpunkt Buchholz zu verstehen; ursprünglich war als Anschlußpunkt beider Bahnen Jesteburg vorgesehen, das mit seiner Lage im Seevetal von der Topographie her Buchholz deutlich überlegen war.²⁹

Es wurden weiterhin die Bestände des Archivs des Landkreises Harburg in Winsen sowie das Stadtarchiv der Stadt Buchholz in Augenschein genommen. Das Kreisarchiv verfügt über keine relevanten Unterlagen aus der zu behandelnden Zeit.

Im Stadtarchiv Buchholz gelang es, aus dem noch nicht erschlossenen Nachlaß des örtlichen Heimatforschers Walter Kludas die Namen der Gemeindevorsteher von Buchholz zwischen 1869 und 1878 herauszufinden.³⁰

²⁶ Stadtarchiv Lüneburg, AA E3 Nr. 35; ebd., Nr. 36 Vol. 1, Nr. 50.

²⁷ Nds. HStA Hannover, Hann. 80 Lbg I 863/1, 864, 867.

²⁸ StA Bremen, 2-R.20.b.3k.1, 2-R.20.b.3k.2.a.

²⁹ ebd., 2-R.20.b.3.h.2.a, 2-R.20.b.3.h.3.a, Nds. HStA Hannover, Hann.80 Lbg I 908/1, 908/2.

³⁰ Es war von mindestens 1869 bis 1873 Hans Heinrich Eggers und anschließend bis mindestens 1879 Johann Heinrich Koch. Dies geht aus Unterschriften auf Steuerrollen hervor. (Klassensteuerrolle der Gemeinde Buchholz mit Buensen und Vaensen, Amt Harburg, Provinz Hannover für das Jahr 1870, in: Nachlaß Kludas; dies. für das Jahr 1879/80, in: ebd.). Daß Koch im Jahr 1873 gewählt wurde, er-

1 Die Eisenbahnverkehrslage und die politische Situation im Königreich

Hannover vor dessen Annexion durch Preußen im Jahre 1866

1.1 Die Eisenbahnverkehrslage zwischen Elbe und Weser Anfang 1866

Seit 1847 gab es in dem Gebiet zwischen Elbe und Weser folgende Hauptstrecken:³¹

- Braunschweig-Lehrte-Hannover-Minden ³²
- Lehrte - Lüneburg - Harburg
- Hannover - Bremen

Für die Eisenbahnpolitik des Königreichs Hannover galten zwei Grundsätze. Zum einen sollte der durchgehende Verkehr im Lande tunlichst über die Landeshauptstadt Hannover geführt werden. Um allerdings Hannover von allzuviel Verkehr freizuhalten, bündelte man die verschiedenen Linien auf die beiden Knoten Lehrte im Osten und Wunstorf im Westen.³³ Der zweite Grundsatz war, daß alle Hauptbahnen als Staatsbahnen gebaut und betrieben wurden.³⁴

In der länderübergreifenden Planung befanden sich Anfang 1866 zwei Projekte, nämlich die Venlo-Hamburger Bahn und die Berlin-Lehrter Bahn.

Die Venlo-Hamburger Bahn sollte als Teil einer Verbindung Paris-Hamburg den Streckenschluß zwischen dem deutsch-niederländischen Grenzort Venlo und Hamburg herstellen. Weil die Realisierung dieser Bahn dem ersten Grundsatz der hannoverschen Eisenbahnpolitik widersprach, verzögerte die hannoversche Regierung nach Kräften dieses Projekt und damit auch eine direkte Bahnverbindung zwischen Hamburg und Bremen.³⁵ Erst nachdem das Königreich längst untergegangen war

gibt sich aus einem Schriftstück aus dem Jahr 1874, das in Kapitel 11.2 ausführlich behandelt werden wird. (s. Fußnote 531.)

³¹ Pietsch, Helmut, Die Entwicklung der Eisenbahn, S.63; eine Übersichtskarte der Eisenbahnen zwischen Elbe und Weser ist im Anhang S. 266 zu finden.

³²Von Berlin in das Rheinland kam man wie folgt: Zunächst führte von Berlin bis Köthen die Berlin-Anhalter Bahn. Von Köthen bis Magdeburg folgte die Magdeburg-Leipziger Bahn, dann von Magdeburg bis Oschersleben die Magdeburg-Halberstädter. Hier übernahm die Braunschweigische Staatsbahn bis zur hannoverschen Grenze. Von dort führte die Hannoversche Staatsbahn bis Minden und übergab hier bis nach Köln an die KME.(Haas, Richard, Die Abhängigkeit des deutschen Eisenbahnnetzes, S. 381, 401.)

³³ Masuhr, Joachim, Die historische Entwicklung des Eisenbahnnetzes, S. 343.

³⁴ Hager, Bernhard, Die Entwicklung der Eisenbahnverbindungen zwischen den preußischen Ost- und Westprovinzen bis 1866, in: Jahrbuch für Eisenbahngeschichte, Heft 22 (1990), S. 23-84, S. 50.

³⁵ Masuhr, Joachim, Die historische Entwicklung des Eisenbahnnetzes, S.246; Leyen, v. d., Alfred, Die Eisenbahnpolitik des Fürsten Bismarck, Berlin 1914, S. 22; ebenso Blum, Otto, Das Eisenbahnnetz Niedersachsens, in: AfE 1933, S. 317-344, 605-660, 913-940, S. 634, Anmerkung.

und mehr als zwei Jahrzehnte später als die übrigen Hauptlinien, kam im Jahre 1874 diese Verbindung zustande.³⁶

Dem zweiten Grundsatz folgend, wurde in einem Staatsvertrag zwischen Preußen und Hannover 1865 festgelegt, daß die Venlo-Hamburger Bahn zwischen Osnabrück und Harburg als Staatsbahn gebaut werden sollte, während Preußen für seine Landesteile die Konzession der KME geben wollte.³⁷ Auf die Venlo-Hamburger Bahn wird noch häufig zurückzukommen sein, da ihre Baugeschichte eng mit der Baugeschichte der Zweigbahn Wittenberge-Buchholz verknüpft ist.

Ein weiteres Eisenbahnprojekt betraf eine direkte Verbindung zwischen Berlin und Lehrte über Stendal. Von dieser Strecke sollte ab Stendal oder Tangermünde eine Zweigbahn zum Anschluß an die Lehrte-Harburger Bahn an einem Punkt zwischen Uelzen und Lüneburg geführt werden. Die Konzession für den preußischen Teil dieser Bahn war der Disconto- Gesellschaft in Aussicht gestellt worden. Bereits Anfang 1866 existierte ein Staatsvertrag zwischen Preußen und Hannover über die Fortführung der Bahn auf hannoverschem Gebiet als Staatsbahn.³⁸

Über den Anschlußpunkt auf hannoverschem Gebiet hatte natürlich die Regierung in Hannover zu befinden. Im Vorfeld der Entscheidung versuchten die interessierten Orte, sie in ihrem Sinne zu beeinflussen.

Auf Initiative des Magistrates der Stadt Lüneburg kamen am 4. März 1866 in Görde Vertreter der Städte Lüneburg, Lüchow, Dannenberg, Harburg, Dahlenburg und Hitzacker sowie des Amtes Dannenberg zusammen, „um über die zweckmäßigsten Schritte zu berathen, um bei der projektierten Eisenbahn Magdeburg-Harburg die Wahl der Richtung von Lüneburg über Dahlenburg, Görde, Dannenberg, Lüchow, Wustrow, Salzwedel zu veranlassen...“³⁹ Die Versammlung bestimmte den Syndikus der Stadt Lüneburg zum Vorsitzenden und beschloß neben anderen Maßnahmen, bei

³⁶ Bereits 1857-1863 hatten Hannover, Bremen und Hamburg über eine Bahn Hamburg-Bremen verhandelt. Die Strecke sollte über Harburg nach Horneburg führen, von dort sollte ein Abzweig über Stade nach Cuxhaven, ein weiterer über Bremervörde nach Stubben gehen. Der Vertrag war bereits in allen Einzelheiten ausgehandelt, scheiterte aber letztlich daran, daß Hamburg auf einem Vorausbetrag (Praecipuum) aus dem Betriebsergebnis der Strecke Hamburg-Harburg bestand und Hannover die Vertiefung des Köhlbrand forderte, um den Harburger Hafen besser erreichbar zu machen. Beides ließ sich nicht vereinbaren. (Mittheilungen über den Bau der Venlo-Hamburger Eisenbahn, in: ZdVDEV, Nr. 59 v. 27.7.1874, S.691-693, S. 691.)

³⁷ebd., S.692.

³⁸ Von Salzwedel auf Uelzen, oder von Salzwedel auf Lüneburg, S.4.

³⁹ Protokoll der Versammlung in Görde am 4.3.1866, in: Stadtarchiv Lbg., AA E3 Nr. 35.

der hannoverschen Regierung eine Petition einzureichen, um den Anschluß der geplanten Bahn in Lüneburg zu erreichen. Grundlage dieser Petition sollte die Vorlage sein, die der Lüneburger Stadtbaumeister Macke der Versammlung unterbreitet hatte.⁴⁰

Diese Denkschrift erläuterte, daß bereits 1863 bekannt geworden war,⁴¹ daß die preußische Regierung der Magdeburg-Leipziger Eisenbahn-Gesellschaft eine Konzession in Aussicht gestellt hatte für eine Eisenbahn von Magdeburg durch die Altmark über Salzwedel zum Anschluß an die Lehrte-Harburger Bahn. Es hatte auch schon Verhandlungen mit der hannoverschen Regierung über die Fortführung dieser Bahn auf hannoverschem Gebiet gegeben. Nun kam also das Projekt der Berlin-Lehrter Bahn hinzu, die ebenfalls eine Abzweigung über Salzwedel an die Lehrte-Harburger Bahn vorsah.⁴²

Die hannoversche Regierung hatte bereits vier Linien vermessen lassen, zwei davon führten auf Uelzen zu, eine auf Bevensen und eine auf Lüneburg.⁴³ Die Denkschrift bezeichnete die Linie auf Lüneburg zu als die kürzeste, räumte aber ein, daß die für die hannoverschen Kosten entscheidende Baulänge auf hannoverschem Gebiet ca. 30 km länger war, als die, die bei einem Anschluß in Uelzen gegeben wäre.⁴⁴

Man argumentierte, die auf Uelzen zuführende Linie gehe durch eine unproduktive Gegend, während auf Lüneburg zu das Wendland mit hervorragenden Produkten und gewerbereichen Städten erschlossen würde, das ansonsten vermutlich lange

⁴⁰ Es kann sich hierbei eigentlich nur um die Denkschrift „Von Salzwedel auf Uelzen, oder von Salzwedel auf Lüneburg“ handeln, obwohl diese nicht im Stadtarchiv Lüneburg gefunden wurde, sondern im Staatsarchiv Bremen (StA Bremen 2-R.20.b.3.k.1). Die Denkschrift ist nicht datiert und auch der Verfasser ist nicht genannt. Sie kann spätestens im März 1866 entstanden sein, weil sie nach der Entscheidung für Uelzen als Anschlußpunkt keinen Sinn mehr gemacht hätte (auf dem Deckblatt ist handschriftlich das Jahr 1866 vermerkt). Von ihrem Inhalt her gibt sie genau die Argumente wieder, die die Versammlung der hannoverschen Regierung nahelegen wollte. In einem Abrechnungsschreiben der Stadt Lüneburg an die in Gohrde vertretenen Städte vom 15.9.1866 ist die Position enthalten: „Es sind nun durch den Druck der Denkschrift, deren Ausarbeitung zu jener Konferenz beschlossen wurde.....folgende Kosten verursacht...“(Stadtarchiv Lbg., AA E3 Nr. 35.)

⁴¹ Bereits am 5.2.1858 hatte das hannoversche Königliche Gesamtministerium an die Ständeversammlung geschrieben, von wesentlicher Bedeutung sei die Herstellung einer kürzeren Verbindung zwischen Harburg, Magdeburg und Berlin. Dies könne durch eine Eisenbahn von Uelzen über Stendal nach Genthin erreicht werden. Diese Bahn wäre nicht nur für den Handel Harburgs von Bedeutung, sondern es würde sich der kürzeste Weg von Geestemünde nach Magdeburg ergeben, vorausgesetzt, die Bahn Geestemünde-Harburg würde gebaut. (Schreiben v. 5.2.1858, die Erweiterung und Vervollständigung des Landeseisenbahnnetzes betreffend, in: GStA PK, I HA Rep 77 Min.d.Innern, Tit 258 Nr.1 Vol.13.)

⁴² Von Salzwedel auf Uelzen, oder von Salzwedel auf Lüneburg, S. 3.

⁴³ ebd., S. 5.

vom großen Verkehr ausgeschlossen bliebe.⁴⁵ Als Vorteile für die Linienführung auf Lüneburg zu wurden genannt:

- Reger Lokalverkehr im Wendland,
- Berührung der Elbe bei Hitzacker,
- Berührung der Göhrde als einem der wichtigsten Forste des Landes und
- Anschluß in Lüneburg als wichtigem Handels- und Industrieplatz.⁴⁶

Eine eventuelle Fortführung der Strecke von Uelzen nach Bremen wurde kritisch behandelt. Einmal ginge diese Strecke ca. 50 km durch besonders unfruchtbares Gebiet, deshalb sei kaum mit Lokalverkehr zu rechnen. Andererseits solle wohl die Venlo-Hamburger Bahn nach hannoverschen Plänen in südlicher Richtung über Rotenburg-Fintel-Welle-Jesteburg verlaufen, und somit gebe es hier auf langer Strecke Parallelbahnen, die nicht in hannoverschem Interesse liegen könnten.⁴⁷ Bei einem Anschluß in Lüneburg würde ein Parallelbetrieb entfallen, beide Bahnen würden sich im Gegenteil ergänzen, insbesondere wenn zwei Anschlußlinien hinzukämen, nämlich Lüneburg-Salzhausen-Welle und Dannenberg-Gartow-Wittenberge.⁴⁸ Dieses wäre die kürzeste Verbindung zwischen Berlin und Magdeburg einerseits und Hamburg und Bremen andererseits. Überdies würde Hannover davon profitieren, daß ca. die Hälfte der Strecke auf die hannoversche Staatsbahn entfiel.⁴⁹

Bei diesem Argument wird unterstellt, daß die vorgeschlagene Linienführung als einzige rentabel wäre und somit die höheren Baukosten für den längeren Streckenanteil eine gute Investition für das Königreich Hannover darstellten.

Die beschlossene Petition an die hannoversche Regierung kam nicht zustande, denn bereits am 26. April 1866 teilte das Königliche Gesamtministerium von Hannover der Ständeversammlung mit,

1. daß es einen bereits ratifizierten Vertrag mit Preußen gebe,⁵⁰ der u. a. eine Zweigbahn von Tangermünde oder Stendal über Salzwedel zu einem Anschlußpunkt

⁴⁴ ebd., S. 14.

⁴⁵ ebd., S.15.

⁴⁶ ebd., S.16.

⁴⁷ ebd., S. 18.

⁴⁸ ebd., S. 20f.

⁴⁹ ebd., S. 23.

⁵⁰ Der Staatsvertrag wurde am 16. 3. 1866 unterzeichnet, wie aus einem Schreiben des Lüneburger Eisenbahnausschusses an den preußischen Zivilkommissar Hardenberg vom 7.9.1866 hervorgeht. (Stadtarchiv Lbg., AA E3 Nr. 35.)

der Lehrte-Harburger Bahn vorsehe. Die Anregung dazu sei von der preußischen Regierung ausgegangen.

2. Hannover habe sich nach der Untersuchung verschiedener Routen letztlich für Uelzen entschieden, u. a. wegen des „allerdings noch ferner liegenden Umstandes“ einer abgekürzten Verbindung für die Route Berlin-Bremen, wenn die Strecke Uelzen-Soltau-Langwedel oder Uelzen-Soltau-Rotenburg gebaut würde.⁵¹

Ein zumindest mitentscheidender Grund war jedoch die kürzere Baulänge auf hannoverschem Gebiet, die Kapitaleinsatz sparte und gleichzeitig die Auslastung der Staatsbahn Lehrte-Harburg zwischen Uelzen und Lüneburg erhöhte.

1.2 Die Haltung der Bevölkerung zur geplanten Annexion

Die verkehrspolitische Situation änderte sich für die Eisenbahnen im Königreich Hannover durch die Annexion entscheidend. Um zu verstehen, wie die Städte, die sich für einen Anschlußpunkt Lüneburg stark gemacht hatten und in Hannover unterlegen waren, die neue Situation nutzten, ist es förderlich, einiges über die Reaktion der Bevölkerung auf diese Annexion zu erfahren. Die Städte hätten nicht so agieren können, wenn ihre maßgeblichen Bürger es nicht überwiegend gut geheißen hätten.

Im preußisch-österreichischen Konflikt hatte Österreich in der Bundesversammlung die Mobilmachung der Bundestruppen gegen Preußen beantragt und dafür auch am 14. Juni 1866 eine Mehrheit bekommen. Daraufhin erklärte Bismarck den Deutschen Bund für aufgelöst. Neben anderen Staaten forderte Bismarck auch Hannover am 15. Juni ultimativ auf, seine Truppen umgehend zu demobilisieren.⁵² (Am 5. Mai hatte der hannoversche König die sofortige Einberufung von drei Jahrgängen beurlaubter Wehrpflichtiger angeordnet.⁵³) In Hannover dachte man nicht daran, zumindest nicht schnell genug, dem Ultimatum zu folgen. Es herrschte Hochstimmung, weil Preußen in der Bundesversammlung eine diplomatische Niederlage hatte einstecken müssen. Man sah alle Gefahr beseitigt, da die Mobilmachung durch Bundesbeschluß

⁵¹ Königl. Gesamtministerium an Ständevers. am 26. 4. 1866, in : GStA PK I. HA Rep 77 Min. d. Intern Tit. 280 Nr. 1 Vol. 13.

⁵² Pitz, Ernst, Deutschland und Hannover im Jahre 1866, S.108f.

⁵³ ebd., S. 104.

gerechtfertigt war und Preußen somit keinen Kriegsgrund bieten konnte. Preußen sah das allerdings anders, und nun ging alles ganz schnell.

Bereits am 15. Juni zwang ein preußisches Kanonenboot auf der Elbe die Fähren, preußische Truppen überzusetzen. Die kleine hannoversche Garnison mußte sich aus Harburg zurückziehen und die Zivilbeamten alle Schlüssel aushändigen.⁵⁴ Am 17. Juni stand die preußische Vorhut vor Hannover und am 19. Juni übernahmen der General Vogel v. Falckenstein als Militärgouverneur und der preußische Landrat v. Hardenberg als „Civilcommissair“ die Regierung in Hannover.⁵⁵ Der Militärgouverneur setzte umgehend die Verordnungen über die Mobilmachung außer Kraft. Für die Mannschaften, die noch versuchten, ihre Truppenteile zu erreichen, ordnete er an, sofort heimzukehren. Widrigenfalls würden sie bei Ergreifung als Kriegsgefangene behandelt.⁵⁶ Bereits am 29. 6. 1866 kapitulierte die hannoversche Armee nach zweitägigem Gefecht in Langensalza.⁵⁷

Im Juli stellte die preußische Diplomatie fest, daß keine europäische Großmacht ernsthaft daran interessiert war, Preußens nunmehrige Vormacht in Norddeutschland zu beeinträchtigen oder gar für den König von Hannover eine Hand zu erheben.⁵⁸ Folgerichtig beschloß Bismarck, Hannover zu annektieren und bis zum 15. August gelang es ihm, seinen König für die Annexion zu gewinnen.⁵⁹ Am 17. August wurde in beide Häuser des preußischen Landtags ein Annexionsgesetz eingebracht, das am 20. September 1866 verkündet wurde und am 6. Oktober durch die Verlesung

⁵⁴ ebd., S. 112.

⁵⁵ In einer Bekanntmachung über die Errichtung einer Militärregierung heißt es: „Die Verwaltung des Königreichs Hannover geht von heute an auf mich über. Die verschiedenen Behörden haben von nun an nur Befehl von mir und dem als Königlich Preußischen Commissarius für die Civilverwaltung bestimmten Landrath Freiherr von Hardenberg anzunehmen und auszuführen. Hiernach befehle ich:

1. Die bisherigen Königlich Hannoverschen Minister sind ihrer Funktion enthoben, mit alleiniger Ausnahme des Ministers des Königlichen Hauses. 2. Das Ministerium des Krieges ruht. 3. Die Geschäftsführung der übrigen Ministerien wird deren Generalsekretären übertragen. 4. Die Verwaltung in allen Branchen wird unverändert nach den Königlich Hannoverschen Gesetzen und Bestimmungen fortgeführt und verbleiben hierzu die Beamten überall in ihren Stellen. 5. Gehalte, Pensionen und etwaige Unterstützungsgelder werden fortgezahlt. 6. Alle Vergehen gegen die Landesgesetze sind von den betreffenden Behörden selbständig zu erledigen, soweit deren Machtvollkommenheit dazu ausreicht. (Nds. HStA Hannover, Hann. 26a II 1 Nr. 65.)

⁵⁶ Pitz, Ernst, Deutschland und Hannover im Jahre 1866, S.114.

⁵⁷ ebd., S. 118.

⁵⁸ ebd., S. 125f.

⁵⁹ ebd., S. 127.

des „Besitzergreifungspatentes“ in Hannover in Kraft trat.⁶⁰ Das Königreich Hannover gab es nicht mehr.

Es ist interessant zu sehen, wie sich die Bevölkerung des Landes zur Annexion verhielt. Man hätte Aufstände, heimlichen Widerstand oder stillen Ingrimm erwarten können. Aber weite Teile des Volkes begrüßten die Annexion. Hierfür gibt es gute Gründe.

Mit der Aufhebung der liberalen Verfassung von 1848 hatte sich der hannoversche König Georg V. zwar die begeisterte Zustimmung der Ritterschaft gesichert, zugleich sich aber auch die Feindschaft aller liberal denkenden Kreise zugezogen.⁶¹ Zeitgleich mit der Aufhebung der Verfassung stemmte sich die Regierung gegen die Anlage von Fabriken, um nicht ein Arbeiterproletariat „hochzuzüchten“.⁶² Dieses Proletariat gab es allerdings schon, wenn es auch durch die bestehende Domizilordnung vom 6. 7. 1827 nicht sehr in Erscheinung trat. Nach dieser Domizilordnung durfte kein Pfarrer ein Paar trauen, das nicht eine amtliche Bescheinigung der Gemeinde, in der es wohnen wollte, vorzeigen konnte. Diese Bescheinigung mußte die Bereitschaft der Gemeinde zur Aufnahme des Paares ausweisen. Da die Armenfürsorge den Gemeinden oblag, bekamen die ärmeren Schichten diese Bescheinigung so gut wie nie, obwohl gerade sie darauf angewiesen waren, dorthin zu ziehen, wo Fabriken Arbeit boten.⁶³ Durch diese Verhinderung von Freizügigkeit gab es in manchen Bezirken des Königreichs eine Überlastung mit Proletariat, für das Arbeitsplätze, Wohnungen, Schulen und Kirchen nicht ausreichten⁶⁴, so daß gerade durch die staatliche Gesetzgebung das herbeigeführt wurde, was man vermeiden wollte, nämlich ein unzufriedenes Proletariat.

⁶⁰ ebd., S. 135f.

⁶¹ ebd., S. 95f.

⁶² Michael Mende schildert ein groteskes Beispiel sowohl für die strikte Staatsbahnpolitik als auch für die Behinderung industrieller Aktivitäten durch die hannoversche Regierung. In Linden, der Nachbarstadt von Hannover, betrieb der Unternehmer Egestorff u. a. eine Maschinenfabrik (die spätere HANOMAG). Die Fabrik war Hauptlieferant der hannoverschen Staatsbahnen. Weil die Regierung eine Staatsbahnstrecke von Hannover nach Linden (und weiter in das Kohlerevier am Deister) nicht finanzieren wollte, andererseits aber keine Konzession für eine solche Bahn an private Unternehmer erteilen wollte, mußten die in Linden gefertigten Lokomotiven noch bis 1872 mit Pferdegespannen an ihren Bestimmungsort gebracht werden. (Mende, Michael, Der fortgesetzte Wandel: Hannovers Industrialisierung und Infrastruktur vor und nach 1866, in: Sabelleck, Rainer (Hrsg.), Hannovers Übergang vom Königreich zur preußischen Provinz 1866. Beiträge zu einer Tagung am 2. November 1991 in Göttingen, Hannover 1995, S. 143 – 171, S. 153.)

⁶³ ebd., S. 97.

⁶⁴ ebd., S. 102.

Der einzige Stand, der sich durch die Aufhebung der Verfassung gestärkt fühlte, war die Ritterschaft. Jedoch war auch sie keine Stütze des Regimes, sondern betrachtete öffentliche Ämter eher als Pfründe und genoß bei den übrigen Ständen keinerlei Achtung⁶⁵.

Lediglich die lutherische Kirche stand treu zu ihrem Landesherrn, bewirkte aber nichts zu dessen Gunsten.

Den Boden für eine erfolgreiche Annexion bereitete das liberale Bürgertum, das den Großteil der Handel- und Gewerbetreibenden stellte und vor allem in den Städten die kommunalen Geschicke bestimmte. Dieser positiven Haltung zu Preußen scheint der Preußenhaß zu widersprechen, den Pitz noch zur Zeit der Weimarer Republik in der Provinz Hannover zu erkennen glaubt. Dieser sei hervorgerufen worden durch das Vorgehen gegen das Welfenhaus unmittelbar nach der Annexion, aber auch durch zahlreiche Mißgriffe und Ungeschicklichkeiten der neuen Verwaltung. Er sei aber nie politisch wirksam geworden.⁶⁶

Am 11. August 1866 machte der Osnabrücker Bürgermeister Miquel dem Zivilkommissar v. Hardenberg Mitteilung von einer Petition an den preußischen König, in der verschiedene Bürger, Industrielle und Kaufleute um Annexion baten. Hintergrund dieser Petition waren allerdings Gerüchte, Osnabrück solle an Oldenburg abgetreten werden.⁶⁷ Miquel fügte hinzu, es wäre sehr nachteilig, wenn sich die Entscheidung noch lange verzögerte. Aus Goslar verlautete, daß die Stimmung in der Bevölkerung immer preußenfreundlicher werde und daß namentlich Handel und Gewerbe mit dem Fabrikanten Wolf an der Spitze ein Ende der Kleinstaaterei wünschten und die Annexion forderten. Aus Hildesheim erhielt v. Hardenberg eine Adresse, in der die angesehensten Bürger der Stadt um Vereinigung mit Preußen baten. Es kam zwar am 18. und 19. Juli in Celle zu einer Arbeiterrevolte, die sich vordergründig gegen die liberalen Kräfte richtete, die den Anschluß an Preußen wollten. Diese Kräfte waren aber auch meistens gleichzeitig Arbeitgeber, und gegen diese richtete sich der Aufstand eher, weil sie die durch Lebensmittelteuerung und doppelte Kriegssteuer beschwerten Arbeiter aus Furcht vor Absatzeinbrüchen zusätzlich mit Lohnkürzung,

⁶⁵ ebd., S. 153.

⁶⁶ ebd., S. 87.

⁶⁷ ebd., S. 130.

Kurzarbeit und Entlassung belasteten.⁶⁸ Auch in Lüneburg machte sich am 27. Juli eine etwa 1000- köpfige Menge in Krawallen Luft.⁶⁹ Dagegen schlossen sich auch die Bevölkerung Ostfrieslands und das reiche Bauerntum der Weser- und Elbmarschen dem Wunsch nach Annexion an.⁷⁰

In zwei Briefen an seinen Freund, den Lüneburger Stadtbaumeister Macke, läßt sich ein hannoverscher Beamter über die Zeitläufte aus. Er sei froh, daß der Byzantinismus in Hannover endlich zu Grabe getragen worden sei, obwohl er selbst von den Änderungen benachteiligt werde. Es sei nicht zu verkennen, daß bei den Preußen eine gewisse Straffheit herrsche, und dies möge für viele ältere Beamte unangenehm sein, dafür werde aber alles besser, und seiner Meinung nach können nun nicht mehr persönliche Einflüsse zur Geltung kommen. Hoffentlich werde man vor dem Schicksal bewahrt, daß die hannoverschen Junker zu Landräten gemacht würden, um sie günstig zu stimmen. Vermutlich werde man aber unter ihnen nicht genügend Brauchbare finden.⁷¹ Bei der Beamtenschaft in Hannover herrsche eine gewisse Aufregung, weil keiner wisse, was mit seiner Beamtenstellung passiere. Jeder wolle höchst ungern versetzt werden. Der Schreiber wünschte Bismarck gute Gesundheit, damit er mit starker Hand Deutschland konsolidieren könne.⁷²

Überhaupt bewahrheiteten sich die preußischen Befürchtungen nicht, daß die Beamtenschaft weiterhin loyal zum Welfenhaus stehen würde.⁷³ Preußen wechselte zwar alle Landdrosten⁷⁴ aus, von den leitenden Beamten der hundert Ämter aber lediglich 25%. Die Unterbeamten (z.B. die Landvögte) sowie die ohnehin eher liberal

⁶⁸ ebd., S. 127.

⁶⁹ ebd., S. 129.

⁷⁰ ebd., S. 130f.

⁷¹ Brief an Macke v. 20.11.1866, in: Stadtarchiv Lbg. AA E3 Nr. 35.

⁷² Brief an Macke v. 6.12.1866, in: ebd.

⁷³ Pitz, Ernst, Deutschland und Hannover im Jahre 1866, S. 145.

⁷⁴ Seit 1827 war das Königreich Hannover in Landdrosteien eingeteilt, an deren Spitze ein Landdrost stand. Seit 1844 gab es als Untergliederungen der Landdrosteien Städte und Ämter. Die Ämter wiederum bestanden aus Vogteien mit dazugehörigen Landgemeinden. Zu Militär und Steuerzwecken faßte Preußen 1867 mehrere Ämter zu Kreisen zusammen, an deren Spitze einer der kreisangehörigen Amtshauptleute stand. Der Landkreis Harburg z. B. umfaßte damals nahezu den heutigen Gebietsstand, nämlich die Ämter Harburg, Winsen und Tostedt. Erst 1885 wurden im Zuge einer Verwaltungsreform die Landdrosteien zu Regierungsbezirken umgewandelt und Landkreise mit umfassenden Aufgaben etabliert. (Franz, Günther, Verwaltungsgeschichte des Regierungsbezirkes Lüneburg, Bremen-Horn 1955, S. 42, 55, 84.)

und antiwelfisch gesonnenen Magistrate der 43 selbständigen Städte blieben nahezu vollständig im Amt.⁷⁵

Bei den Wahlen zum konstituierenden Reichstag des Norddeutschen Bundes am 12. Februar 1867, die einer Abstimmung über die Annexion gleichkamen, weil sich welfentreue und preußenfreundliche Parteien gegenüberstanden, erlangten die Anhänger der neuen Ordnung mit 47,8% der Stimmen eine Mehrheit gegenüber jenen, die gegen die Annexion ihren Protest ausdrücken wollten (45,2%).⁷⁶

Auch die Städte, die vergebens im Frühjahr 1866 den Anschluß der neuen Bahn in Lüneburg gefordert hatten, zeigten sich als Anhänger der neuen Ordnung. Schon Anfang September, also bevor das preußische Annexionsgesetz verabschiedet und wirksam geworden war, reklamierten sie eine Revision der hannoverschen Entscheidung bei den neuen Herren. Darüber wird im nächsten Kapitel zu sprechen sein.

1.3 Zusammenfassung

Die hannoversche Regierung hatte sich für einen Anschluß der geplanten Bahn von Salzwedel zur Staatsbahnstrecke Lehrte-Harburg, höchstwahrscheinlich aus Kostengründen, in Uelzen entschieden. Den Verfechtern eines Anschlußpunktes Lüneburg kamen die politischen Umstände des Sommers 1866 entgegen, die zu einer Annexion des Königreichs Hannover durch Preußen führten. Die Stimmung bei dem in den Kommunen maßgeblichen liberalen Teil der Bürger gegen ihren Souverän, gegen die Kleinstaaterei und für einen Anschluß an Preußen schuf die Voraussetzung dafür, daß der Magistrat von Lüneburg sein Projekt, das bereits gescheitert schien, bei den neuen Herren in Hannover erneut vertreten konnte. Bei einer anderen Stimmungslage hätte der Magistrat sich schwerlich gegen ein legitimes Regime wenden können, das zu diesem Zeitpunkt de jure noch bestand.

2 Das Projekt einer Zweigbahn von Wittenberge nach Bremen im Herbst 1866

2.1 Die preußische Eisenbahnpolitik von der Mitte der 1840er Jahre bis 1886

In den meisten Staaten des Deutschen Bundes wie auch in Hannover wurden Bahnen grundsätzlich als Staatsbahnen gebaut und betrieben. Natürlich konnten die Kosten hierfür nicht aus dem Haushalt bestritten werden, sondern für den Bau der einzelnen

⁷⁵ ebd., S. 146.

⁷⁶ ebd., S. 142f.

Strecken wurden Staatsanleihen begeben. Der Vorteil dieses Systems bestand darin, daß Bahnen vorrangig unter Infrastrukturgesichtspunkten geplant und nicht reinem Renditedenken unterworfen wurden. Auch war es eher möglich, Konkurrenzstrecken zu vermeiden und eine Koordination der Fahrpläne vorzunehmen. Erleichtert wurde den Staaten der Entschluß zum Eisenbahnbau dadurch, daß sich dieser insgesamt rentierte. Weil Amortisation und Betriebskosten auf das gesamte staatliche Streckennetz umgelegt werden konnten, fiel nicht ins Auge, wenn sich Teilstrecken möglicherweise nicht rechneten und aus dem Gesamtbetriebsergebnis subventioniert wurden.⁷⁷

Anders sah die Lage in Preußen aus.

Nach dem Staatsschuldengesetz vom 17. Januar 1820 bedurften Staatsanleihen der Zustimmung der Stände.⁷⁸ Dies galt auch in Hannover. Nur in Preußen gab es keine Ständeversammlung für das Königreich, sondern nur Provinzialstände. Die Preußische Krone sah auch keine Veranlassung, ihre Macht mit einer Ständeversammlung zu teilen, solange es andere Wege gab, notwendige staatliche Maßnahmen zu finanzieren. Beim Eisenbahnbau war dieser Weg, Konzessionen an Privatgesellschaften zu vergeben. Erst als sich für die staatlich gewünschte Ostbahn, die durch weitgehend dünnbesiedelte Regionen führte, keine Finanziere fanden, entschloß sich die Staatsregierung im Jahre 1847, aus den Mitgliedern der Provinziallandtage einen Vereinigten Landtag einzuberufen. Dieser sollte die Aufnahme einer Anleihe zum Bau der Ostbahn beschließen. Obwohl die Notwendigkeit einer Anleihe zwischen Regierung und Landtag nicht strittig war, lehnte letzterer in seiner Sitzung am 8. Juni 1847 die Anleihe ab und machte die Kontrolle über den Haushalt zur Voraussetzung einer Zustimmung.⁷⁹

Die Situation änderte sich erst, als mit der oktroyierten Verfassung vom 5. Dezember 1848 in Preußen ein Parlament mit zwei Kammern eingerichtet wurde. Bereits 1849

⁷⁷ Hager, Bernhard, Die Entwicklung der Eisenbahnverbindungen, S. 35f.

⁷⁸ „...Sollte der Staat künftighin zu seiner Erhaltung oder zur Förderung des allgemeinen Besten in die Notwendigkeit kommen, zur Aufnahme eines neuen Darlehens zu schreiten, so kann solches nur mit Zuziehung und unter Mitgarantie der künftigen reichsständischen Versammlung geschehen...“ (Altmann, W. (Hrsg.), Ausgewählte Urkunden zur Brandenburg- Preußischen Verfassungs- und Verwaltungsgeschichte, 2. Teil, 1. Hälfte 1806- 1849, Berlin 1915, S. 238.)

⁷⁹ Bracht, Klaus, Der Bau der ersten Eisenbahnen in Preußen, S. 96f.

bewilligte der Landtag die Aufnahme einer Anleihe von 21 Millionen Talern zum Bau der ersten Staatsbahnen in Preußen.⁸⁰

Wenn für Strecken, deren Bau der Staat wünschte, sich nur zögerlich Kapital finden wollte, so gab bis 1849 der Staat Garantien für eine Mindestrendite oder beteiligte sich am Aktienkapital der Privatbahnen. Als nach 1849 verschiedene Bahnen in finanzielle Schwierigkeiten gerieten, übernahm der Staat gegen Zahlung von Staatszuschüssen die Verwaltung der Bahnen. So bildete sich ein Mischsystem heraus, das neben Staatsbahnen Privatbahnen in staatlicher und Privatbahnen in eigener Verwaltung umfaßte.⁸¹

Bis 1859 folgten Jahre energischer Staatsbahnpolitik unter dem Handelsminister v. d. Heydt.⁸² Obwohl ein Liberaler, vertrat er ebenso wie der liberale Finanzminister Hansemann die Auffassung, daß Eisenbahnen nicht ohne schwerwiegende Folgen für die Gesamtwirtschaft marktwirtschaftlich eingeordnet werden könnten.⁸³ V. d. Heydt initiierte ein Gesetz, das am 30. Mai 1853 verkündet wurde. Es sah die Einführung einer Eisenbahnsteuer für alle Privatbahnen vor. Der Ertrag der Steuer sollte zum Erwerb von Stammaktien der Eisenbahnunternehmen verwendet werden. Ebenso sollte mit den Dividenden der sich bereits in Staatshand befindlichen Aktien verfahren werden. Diese Aktien sollten für immer außer Kurs gestellt und bei der Hauptverwaltung der Staatsschulden deponiert werden.⁸⁴

Ab 1859 gab es mit dem Aufkommen der Deutschen Freihandelspartei wieder eine Hinneigung zum Privatbahnprinzip. Sie setzte durch, daß der § 6 des Gesetzes vom 30. Mai 1853 aufgehoben wurde.⁸⁵, d. h., daß ab diesem Zeitpunkt die Eisenbahn-

⁸⁰ ebd., S. 101.

⁸¹ Kech, Edwin, Geschichte der deutschen Eisenbahnpolitik, S. 16f; Hager, Bernhard, Die Entwicklung der Eisenbahnverbindungen, S. 37.

⁸² Kech, Edwin, Geschichte der deutschen Eisenbahnpolitik, S. 45.

⁸³ Ottmann, Karl, Die Industrie- und Handelskammern und das Eisenbahnwesen, in: AfE 1962, Heft 1, S.1-30, S. 12f.

⁸⁴ Gesetz, die von den Eisenbahnen zu entrichtende Abgabe betreffend vom 30. Mai 1853, in : Pr. GS., JG 1853, S. 449-451; dieses Gesetz brachte die Ausführungsbestimmungen für die bereits im § 38 des Gesetzes über die Eisenbahn-Unternehmungen vom 3. November 1838 (Pr. GS.,Jg. 1838, S. 505-516, S. 38f.) vorgesehene Abgabe.

⁸⁵ Kech, Edwin, Geschichte der deutschen Eisenbahnpolitik, S. 45; Gesetz wegen Abänderung des Gesetzes vom 30. Mai 1853, betreffend die von den Eisenbahnen zu entrichtende Abgabe, und wegen Verwendung der Zinsen von den Amts- und Zeitungs- Kautionskapitalien. Vom 21. Mai 1859, in: Pr. GS., Jg. 1859, S. 243; der § 6 des betreffenden Gesetzes lautet: „Der Ertrag der Abgabe ist behufs Amortisation der in dem Eisenbahnunternehmen angelegten Aktienkapitalien in der Art zu verwenden, daß mittels derselben Stammaktien der bezüglichen Gesellschaft im Wege des freien Verkehrs

steuer und die Erträge der bereits in Staatsbesitz befindlichen Aktien direkt in den Staatshaushalt flossen. Dies galt allerdings nach dem Wortlaut des Gesetzes nicht, soweit dem Staatsverträge entgegenstanden. Dies war bei der BHE der Fall, wie noch aufgezeigt wird.

Gleichzeitig wurde allerdings auch das Staatsbahnnetz weiter ausgebaut. Es wurde durch die Annexion von Hannover, Kurhessen und Nassau 1866 noch erheblich erweitert.⁸⁶ Die Hannoverschen Staatsbahnen behielten diesen Namen bei und blieben unter einer „Königlich Preußischen Eisenbahndirektion Hannover“ organisatorisch selbständig.

Der ehemalige Finanzminister Hansemann war bis zu seinem Tod im Jahre 1864 Präsident des preußischen Handelstages. Dennoch vertrat dieser im Gegensatz zu ihm in seiner Mehrheit das Prinzip des Privatbahngedankens⁸⁷ und beeinflusste offensichtlich auch die preußische Regierung, denn die Verstaatlichungspläne wurden nicht spürbar vorangetrieben,⁸⁸ ja im Frühjahr 1866 sah sich der jetzige Finanzminister v. d. Heydt entgegen seiner vorher verfolgten Eisenbahnpolitik sogar gezwungen, Aktienanteile an der Köln-Mindener Eisenbahngesellschaft und einigen weiteren zu veräußern. Das Geld wurde für den Preußisch-Österreichischen Krieg benötigt.

Schon 1865 wurde durch ein Gesetz bestimmt, daß der Geldbedarf zum Bau der in diesem Gesetz vorgesehenen Bahn zunächst durch Verwertung der noch im Besitz des Staates befindlichen, aus den Erträgen der Eisenbahnsteuer erworbenen Aktien beschafft werden solle.⁸⁹

Der Handelsminister Graf v. Itzenplitz proklamierte als sein Programm, er verfolge kein Prinzip in der Eisenbahnpolitik. Eisenbahnen würden dort gebaut, wo man sich dazu bereit erkläre.⁹⁰

angekauft und die Zinsen und Dividenden, welche auf die angekauften Aktien entfallen, zu gleichem Zwecke benutzt werden. Die angekauften Aktien werden für immer außer Kurs gesetzt und bei der Hauptverwaltung der Staatsschulden niedergelegt.“ Mit der Abgabe sollten also die Unternehmen selbst ihren Übergang in Staatseigentum bezahlen.

⁸⁶ Anonym, 90 Jahre Preußisch-Deutscher Eisenbahnpolitik, Leipzig 1876, S. 7.

⁸⁷ Ottmann, Karl, Die Industrie- und Handelskammern, S. 12.

⁸⁸ Anonym, 90 Jahre, S. 14f.

⁸⁹ Röhl, Victor, Enzyklopädie des Eisenbahnwesens, Bd. 8, Berlin, Wien 1919, S. 119f, Stichwort, „Preußische Eisenbahnen“.

⁹⁰ Anonym, 90 Jahre, S.14f; in einer Rede im Abgeordnetenhaus am 14. 1. 1873 sagte v. Itzenplitz wörtlich: „...ich will keine Bahn hindern, wenn ich nur einigermaßen hoffen kann, daß sie solide zu-

Diese Prinzipienlosigkeit führte insbesondere nach dem Deutsch-Französischen Krieg 1870/71 zu einem Gründungsboom im Eisenbahnbau, der viele Spekulanten anlockte. Es wurden zahllose Konzessionen erteilt. Viele der konzessionierten Bahnen wurden schon in der Gründungsphase notleidend. Die Regierung legte im Winter 1872/73 dem Landtag einen Gesetzentwurf vor, in dem ein Kredit von 150 Millionen Talern gefordert wurde. Mit dem Geld sollten wichtige Bahnen neu entstehen, aber auch Betriebsmaterial und Ausbau bestehender Strecken finanziert werden.

Am 14. Januar 1873 rechnete der Abgeordnete Lasker bei der ersten Lesung des Gesetzes mit der Eisenbahnpolitik des Handelsministers ab. Er warf v. Itzenplitz vor, Konzessionen nach Gutdünken zu erteilen. Leute wie Strousberg, der die Hände in allen zweifelhaften Eisenbahngründungen seiner Zeit habe, könnten beim Handelsminister durchsetzen, was sie wollten. Lasker nannte Namen von Aristokraten und hohen Beamten, die sich um Konzessionen beworben hatten, um diese gegen einen sogenannten Gründergewinn weiter zu veräußern und denen Bau und Betrieb der konzessionierten Bahnen gleichgültig war.⁹¹ Als Konsequenz der aufsehen erregenden Rede wurde eine Untersuchungskommission eingesetzt, die in ihrem Bericht zu dem Ergebnis kam, daß aus volkswirtschaftlicher Sicht die Verstaatlichung der Bahnen geboten war. Die Aufsicht über das Eisenbahnwesen sollte das Reich bekommen und hierzu ein Reichseisenbahngesetz erlassen werden.

Die unmittelbare Folge des Berichts war der Rücktritt des Handelsministers, der von Dr. Achenbach abgelöst wurde.⁹²

V. Itzenplitz hatte im Jahre 1862 v. d. Heydt als Handelsminister abgelöst. Als er abtrat, war er 76 Jahre alt. In einem Artikel in der Zeitschrift „Deutsche Zeit- und Streitfragen“ wurde kolportiert, v. Itzenplitz wolle an seinem 75. Geburtstag am 24. 2. 1872 zurücktreten. Diese Meldung erwies sich als falsch. In dem Artikel wird v. Itzenplitz als ehrenwerter alter Herr charakterisiert, der wohl mit der Eisenbahnpolitik überfordert gewesen sei.⁹³

stande kommt; ob es durch Hinz oder Kunz geschieht, ist mir ganz gleich...“ (Stenographische Berichte über die Verhandlungen des preußischen Abgeordnetenhauses, Jg. 1873, S. 540.) .

⁹¹ ebd., S. 536-538.

⁹² Kech, Edwin, Geschichte der deutschen Eisenbahnpolitik, S. 60-62.

⁹³ Perrot, F., Deutsche Eisenbahnpolitik, in: Deutsche Zeit- und Streitfragen. Flugschriften zur Kenntnis der Gegenwart, Jg. 1, Heft 3 u. 4, Berlin 1872, S. 3-79, S. 21f

In dem Brief eines Ungenannten an den Lüneburger Oberbürgermeister Fromme wird ein Besuch im Handelsministerium beschrieben: „ ...eine Begegnung mit dem Handelsminister selbst kann wenig nützen; einmal ist er in solchen Detail-Dingen selten informiert, und ferner weiß man z. Zt. nicht genau, wie er eigentlich dem Eisenbahnressort gegenüber steht...“⁹⁴

Auch die obigen Aussagen zeigen, daß der Eindruck eines überforderten Ministers, den Lasker im Parlament vermittelte, auch von anderen Kreisen geteilt wurde.

Wegen des Ausschußberichts kam es noch im Jahre 1873 auf Initiative Bismarcks zur Gründung eines Reichseisenbahnamtes. Dieses Amt arbeitete an dem Entwurf eines Reichseisenbahngesetzes, das aber am Widerstand der Bundesstaaten scheiterte. Ebenfalls scheiterte ein Projekt aus der Jahreswende 1875/76 (das ebenfalls Bismarck zugeschrieben wird), die großen Eisenbahnverbindungen in Deutschland zu einem geschlossenen System reichseigener Bahnen zu vereinigen. Bismarck soll sich davon die Eröffnung einer neuen Einnahmequelle für das Reich versprochen haben, das ansonsten auf die Matrikularbeiträge der Einzelstaaten angewiesen war.⁹⁵

Nach dem Scheitern dieses Projektes ging Bismarck mit aller Energie daran, die Privatbahnen in Preußen zu verstaatlichen.

Das erste Verstaatlichungsgesetz in Preußen aus dem Jahr 1879 sah den Erwerb von 5000 km Privatbahnen vor, u. a. wurden die KME und die MHE verstaatlicht.⁹⁶ Gegen diese Maßnahmen gab es in der Öffentlichkeit keinen Protest. Mittlerweile herrschte nämlich Deflation.⁹⁷

Eine anhaltende Geldverteuerung war gut für Gläubiger. Sie bekamen für ihr eingesetztes Kapital im Geldwert steigende Zinsen und auch die irgentwann fällige Rückzahlung einer Anleihe versprach eine Wertsteigerung des aktuellen Kapitals. Für Schuldner war eine Deflation dagegen äußerst kritisch. Sie mußten für eine Anleihe im Wert dauerhaft höhere Zinsen bezahlen. Dagegen sank der Geldwert der durch die Anleihe getätigten Investition. Dies führte zu zahlreichen Insolvenzen. Aus diesem Grund hielten sich Anleger bei privat emmittierten Anleihen äußerst zurück. Staatsanleihen dagegen galten weiterhin als sicher. Deshalb begrüßte der Kapital-

⁹⁴ Brief an OB Fromme v. 18. 3. 1873, in: Stadtarchiv Lbg., AA E3 Nr. 36 Vol. 1.

⁹⁵ Ottmann, Karl, Die Industrie- und Handelskammern, S. 18.

⁹⁶ Ottmann, Karl, Die Industrie- u. Handelskammern, S. 17f.

⁹⁷ mehr dazu s. S. 34

markt die Umwandlung von Aktienkapital und privaten Anleihen in Staatsanleihen, mit denen Preußen die Verstaatlichung der Eisenbahngesellschaften finanzierte.⁹⁸

Zum 1. Januar 1880 übernahm Preußen Betrieb und Verwaltung der KME und der MHE,⁹⁹ die BHE folgte mit Rechnung vom 1. Januar 1884 mit der Zustimmung der Regierungen von Hamburg und Mecklenburg-Schwerin. Diese waren zu diesem Zeitpunkt nicht mehr Miteigentümer der Bahn und ihnen war lediglich an deren Betriebssicherheit gelegen. Diese stellte eine „Königliche Eisenbahndirektion für die Verwaltung der Berlin-Hamburger Eisenbahn“ sicher., die am 17. Mai 1884 ihren Betrieb aufnahm.¹⁰⁰ Im Jahre 1886 wurden die genannten Gesellschaften liquidiert und ihr Eigentum ging an Preußen über.¹⁰¹

Während 1870 nur ca. ein Drittel aller preußischen Eisenbahnlinien in Staatsbesitz war, (außerhalb Preußens 78%) , gehörten dem Staat 1885 bereits 21 624 km Streckenlänge gegenüber 1 650 km, die in Privatbesitz waren.¹⁰²

2.2 Der Lüneburger Eisenbahnausschuß und seine Petition vom 7. September 1866

Seit Beginn des Eisenbahnbaues in Deutschland gründeten sich an vielen Orten informelle Gremien, Eisenbahnkomitee oder Eisenbahnausschuß genannt. In ihnen wirkten Mitglieder der Magistrate und Stadtverordnetenversammlungen mit, aber auch Industrielle und Gewerbetreibende. Die Eisenbahnkomitees sahen als ihre Aufgabe, die Anlage bestimmter Bahnen zu initiieren oder zu fördern. Dies taten sie durch Öffentlichkeitsarbeit, Lobbytätigkeit, aber häufig auch, indem sie Aktiengesellschaften zum Bau bestimmter Linien gründen halfen und sich um die Aufbringung des Baukapitals kümmerten. So weit es ihnen möglich war, nahmen sie Einfluß auf die Linienführung. Während der Planung und Bauzeit „ ihrer Linie“ unterstützten sie die Baugesellschaft beim Grunderwerb und brachten, wenn nötig, zusätzliches Geld auf, um den Bau sicherzustellen.

⁹⁸ Gall, Lothar, Eisenbahnen in Deutschland: Von den Anfängen bis zum ersten Weltkrieg, in: Ders, Pohl, Manfred (Hrsg.), Die Eisenbahnen in Deutschland, S. 13-70, S. 27; s. auch S.206.

⁹⁹ Meyer, Arthur, v., Geschichte und Geographie der deutschen Eisenbahnen, S.367.

¹⁰⁰ Staatsvertrag zwischen Preußen und Hamburg über die Genehmigung zur Verstaatlichung der in Hamburg gelegenen Eisenbahnen v. 19. 12. 1883. (Inselmann, Jörn, Entwicklung der Eisenbahnen im hamburgischen Staatsgebiet, Hamburg 1971, S. 21f. [maschienengeschriebenes Exemplar im Selbstverlag der hamburgischen Baubehörde])

¹⁰¹ ebd.; die BHE wurde am 1. 7. 1886 aufgelöst.

¹⁰² Rossberg, Ralf Roman, Geschichte der Eisenbahn, Künzelsau 1977, S. 43.

Das erste Eisenbahnkomitee hatte sich unter Anleitung von Friedrich List in Leipzig für den Bau der Leipzig-Dresdener Eisenbahn gegründet. Im März 1834 war von einer öffentlichen Versammlung ein zwölf Mitglieder starkes Komitee gewählt worden. Unter Leitung von List förderte es die Konzessionierung, entwarf Statuten, machte Kostenanschläge und technische Vorarbeiten. Es betrieb auch die Einführung des bis dahin unbekanntes Expropriationsrechts. Für die Öffentlichkeit wurden Rechenschaftsberichte erstellt, und es wurde ein Prospekt für die Zeichnung von Aktien aufgelegt.¹⁰³

In Lüneburg gründete sich unter Vorsitz des Oberbürgermeister Ludwig Fromme ein Eisenbahnausschuß „aus Kreisen der hiesigen Stadtverwaltung, hiesiger Fabrikanten und Handelstreibenden.“¹⁰⁴ Wie zu zeigen sein wird, war das wichtigste Mitglied dieses Ausschusses der Fabrikant und Präsident der Handelskammer Lüneburg, Conrad Ferdinand Heyn. Ohne Übertreibung läßt sich feststellen, daß ohne Heyn und den Lüneburger Ausschuß die Zweigbahn nicht gebaut worden wäre. Am 18. September 1866 lud der Magistrat Lüneburg auf Vorschlag der Stadt Dannenberg diese und die Stadt Harburg ein, sich der Arbeit des Lüneburger Ausschusses anzuschließen.¹⁰⁵ Man traf sich am 23. September zu gemeinsamer Absprache. Zum Teil waren die Deputierten bereits bei der Versammlung in Gohrde am 4. März dabeigewesen, z. B. die namensgleichen Senatoren Thörl aus Harburg und Dannenberg.

Bereits am 12. September, Hannover war wohlgemerkt noch nicht annektiert, hatte der Eisenbahnausschuß in Hannover dem Zivilkommissar v. Hardenberg eine Petition überreicht, in der eine Revision des Beschlusses der hannoverschen Regierung erbeten wurde, die projektierte Linie von Salzwedel kommend in Uelzen an die Staatsbahn Lehrte-Harburg anzuschließen.

Die Bittschrift nahm Bezug auf die Denkschrift vom März 1866 und schilderte, daß man versucht habe, mit einer Petition an die hannoversche Ständeversammlung den Regierungsbeschuß zu revidieren. Bevor die Ständeversammlung sich allerdings mit dem Thema habe befassen können, sei sie bereits aufgelöst worden.

¹⁰³ Kech, Edwin, Geschichte der deutschen Eisenbahnpolitik, Leipzig 1911, S. 40.

¹⁰⁴ Petition des Magistrats Lbg. an den Zivilkommissar v. Hardenberg, in: Stadtarchiv Lbg., AA E3 Nr. 35.

¹⁰⁵ Magistrat Lbg. an Magistrat Harburg v. 18. 9. 1866, in: ebd.

Bei der bekannten Fürsorge Preußens für die Verkehrsinteressen und die wirtschaftliche Wohlfahrt des Landes werde Preußen das Eisenbahnprojekt weiterhin fördern und wahrscheinlich auch den auf die zukünftige Provinz Hannover fallenden Teil als Staatsbahn bauen.¹⁰⁶

Man erhoffe sich von der Petition, daß die von Salzwedel zu wählende Richtung einer nochmaligen gründlichen Prüfung unterworfen werde. Wörtlich geht es weiter: „...Wir glauben, ohne der vormaligen hannoverschen Regierung zu nahe zu treten, behaupten zu können, daß die zur Herbeischaffung des für die Beurteilung erforderlichen Materials notwendigen Untersuchungen und Erhebungen an Ort und Stelle in allseitiger und erschöpfender Weise nicht stattgefunden haben, daß man vielmehr seitens der hannoverschen Behörden von vornherein mit einer gewissen Voreingenommenheit für den Anschlußpunkt Uelzen an die Untersuchung herangetreten ist, daß die in der anliegenden Denkschrift hervorgehobenen hochwichtigen Momente eine genügende Würdigung nicht gefunden haben und daß endlich die Frage nach einer unter den damaligen Verhältnissen erklärlichen, aber in Eisenbahnangelegenheiten am wenigsten gerechtfertigten...Auffassung maßgeblich nur aus den angeblich finanziellen Gesichtspunkten entschieden ist.

Die hohe Regierung desjenigen Staates, welchem unser Land jetzt angehören soll, wird, das bezweifeln wir nicht, bei der Beurteilung solcher Eisenbahnfragen die dabei in Betracht kommenden lokalen und allgemeinen Interessen vom großstaatlichen Standpunkt unbefangen und objektiv würdigen, und werden wir nicht zu befürchten haben, daß solche Beurteilung ...unter nur partikularistischen Rücksichten getroffen werden wird.“¹⁰⁷

In der Einleitung zu dem der Petition beigelegten Gutachten¹⁰⁸ heißt es:

¹⁰⁶ Der Petition war eine Denkschrift beigelegt, in der allerdings die gegenteilige Ansicht vertreten wurde, nämlich daß Preußen nunmehr gewiß die ganze Strecke durch eine private Gesellschaft bauen und betreiben lassen werde. Dies geht implizit daraus hervor, daß erwogen wird, wer von den bestehenden Gesellschaften wohl bauen werde. Weiterhin wird ja die Gründung einer neuen Gesellschaft zum Bau der Zweigbahn für möglich erachtet.(Gutachten der von dem Lüneburger Eisenbahnausschusse niedergesetzten Kommission v. 7. 9. 1866, in: ebd.)

Es fällt auf, daß der Ton der Petition geradezu etwas liebedienerisch wirkt. Man wird das auch noch bei weiteren Publikationen des Ausschusses bemerken(so auch in dem Gutachten). Ob dies dem Gefühl der Verfasser entspricht, oder ob man sich davon nur mehr Erfolg versprach, bleibt dahingestellt.

¹⁰⁷ Petition des Magistrats Lbg. an den Zivilkommissar v. Hardenberg.

¹⁰⁸ Nach einem handschriftlichen Vermerk des Oberbürgermeisters Fromme auf einem Exemplar des Gutachtens, das für den Umlauf im Magistrat bestimmt war, hatte Heyn das Gutachten auf eigene Ko-

„Nachdem die Incorporation des Königreich Hannover in Preußen eine beschlossene Sache ist, tritt unsere Eisenbahnfrage in ein ganz neues Stadium. Rücksichten, welche früher Hannover bei Abschließen von Eisenbahnverträgen auf seine älteren Bahnen glaubte nehmen zu müssen, fallen weg, die Beurteilung aller derartigen Fragen wird zum Segen der ganzen preußischen Monarchie im Großen wie im Einzelnen in **eine** [Fettdruck im Original] Hand gelegt, und die internationalen Beziehungen werden ebenfalls gebührende Berücksichtigung finden.“¹⁰⁹

Das Gutachten stellte fest, daß Berlin gar nicht daran vorbeikomme, eine direkte Linie von der Hauptstadt zu den neu erworbenen Nordseehäfen Geestemünde, Leer und Emden zu finden. Weiter scheine es sicher, nachdem nunmehr Sonderinteressen der Kleinstaaten nicht mehr im Wege ständen, daß die Venlo-Hamburger Bahn einschließlich der Elbbrücke zwischen Harburg und Hamburg bald gebaut werde. Schließlich bestehe die Notwendigkeit, endlich eine kürzere Linie zwischen Magdeburg und Harburg-Hamburg zu etablieren. Sämtliche drei Objekte gipfelten sozusagen in Lüneburg. Der Ausschuß sehe es als seine Hauptaufgabe an, bei der Magdeburg-Leipziger Eisenbahn-Gesellschaft für die Vollendung des letzten Projektes vorstellig zu werden. Durch die Strecke über Gardelegen, Salzwedel, Lüchow, Dannenberg nach Lüneburg werde die Route Magdeburg-Hamburg von jetzt 309 km auf ca. 230 km verkürzt. Weiterhin favorisiere man, wie bereits in der Broschüre von Anfang 1866 erwähnt, einen Streckenschluß zwischen Dannenberg und Wittenberge sowie zwischen Lüneburg und Welle zum Anschluß an die Venlo-Hamburger Bahn. Die zuständigen Stellen würden wohl davon absehen, weiterhin für einen Anschluß der altmärkischen Bahn an die hannoversche in Uelzen die Verlängerung dieser Strecke nach Bremen ins Feld zu führen, nachdem Lüneburg bewiesen habe, daß die Linie über Lüneburg-Welle noch um ein wenig kürzer sei als jene und der Bahn sofort einen bedeutenden Lokalverkehr erbringe, weil fruchtbare und gewerbereiche Landstriche durchquert würden.

Die derzeitige kürzeste Linie Berlin-Bremen über Magdeburg sei 433 km lang, über Tangermünde-Lehrte 388 km und über Wittenberge-Lüneburg-Welle nur 352 km.

sten drucken lassen. (Gutachten der von dem Lüneburger Eisenbahn-Ausschusse niedergesetzten Kommission, S. 1.)

¹⁰⁹ ebd.; man kann sich auch hier nicht des Gefühls erwehren, daß die Begeisterung für Preußen etwas dick aufgetragen ist.

Hier wurde geflissentlich die Verbindung Berlin-Uelzen-Bremen über Langwedel oder Rotenburg übersehen. Dies ist ein typisches Beispiel dafür, wie mit Fakten umgegangen wurde, wenn sie nicht in die eigene Argumentation paßten. Auch die Gegner der Strecke waren nicht zimperlich. In einer Übersichtskarte des Eisenbahnnetzes zwischen Berlin, Hamburg und Bremen wurde die Zweigbahn nur von Wittenberge bis Lüneburg dargestellt, die Weiterführung nach Jesteburg oder Buchholz aber unterschlagen, obwohl die Zeichenerklärung der Karte versprach, alle projektierten Strecken abzubilden. Die Übersichtskarte war Anlage einer Denkschrift, die der Bremer Senat 1870 in die Bürgerschaft zum Bau der Strecke Langwedel-Uelzen einbrachte.¹¹⁰

Die Denkschrift geht weiter:

Sollte die Magdeburg-Leipziger ihren alten Plan nicht wieder aufnehmen wollen, könne man der Discontogesellschaft die Ausführung empfehlen. Sie solle ja bereits für Berlin-Lehrte konzessioniert sein. Diese könne, anstatt von Tangermünde über Stendal nach Salzwedel zu bauen, von Gardelegen nach Salzwedel abzweigen und dadurch ca. 19 km Baulänge sparen. Diese Gesellschaft würde dann mit nahezu 650 km eigenem Streckennetz eine der bedeutendsten in Deutschland sein. Wenn auch die Discontogesellschaft nicht bauen wolle, müsse man das Projekt eben der Zeit überlassen und sich nunmehr bemühen, die vorläufige Ausführung eines Teils des Projektes zu betreiben, nämlich die Linie Lüneburg-Wittenberge. Diese Linie würde sofort nach Erbauung der Harburg-Bremer Bahn eine direkte Fortführung von Lüneburg auf Welle (Bremen) zur Folge haben.¹¹¹ Man solle den Plan zwei Gesellschaften unterbreiten, nämlich der Magdeburg-Halberstädter und der Berlin-Hamburger. Man könne erwarten, daß entweder die eine oder die andere die Ausführung der Strecke auf eigene Rechnung übernehmen werde, oder aber beide Gesellschaften bei einer neu zu bildenden Gesellschaft bedeutende Aktienzeichnungen vornehmen und sich großen Einfluß auf die neue Gesellschaft sichern würden.¹¹²

Man darf es wohl als außergewöhnlichen Vorgang bezeichnen, wenn unter Beteiligung der öffentlichen Hand derart harte Kritik an der rechtmäßigen Regierung geübt wurde und das gegenüber einem Vertreter nicht nur einer fremden Macht, sondern

¹¹⁰ Ein Wort über die Anlage der Eisenbahn Langwedel-Uelzen, mit einer Karte, Bremen 1870.

¹¹¹ ebd., S. 6f.

einer Macht, die soeben dabei war, den eigenen Staat zu vereinnahmen. Dieser Tatbestand ist umso mehr verwunderlich, als er ausgerechnet im welfischen Stammland stattfand. Er zeigt aber, daß sich das liberale Bürgertum eher deutsch als welfisch fühlte.

2.3 Die Berlin-Hamburger Eisenbahn-Gesellschaft (BHE) und ihr Zusammenwirken mit dem Lüneburger Eisenbahnausschuß

2.3.1 Die BHE und ihre gesetzlichen Bindungen

Die Berlin-Hamburger Eisenbahngesellschaft war nach einem vorab abgeschlossenen Staatsvertrag zwischen den an der Strecke beteiligten Staaten im Juli 1843 als Aktiengesellschaft gegründet worden. Weil aber wohl auf dem Kapitalmarkt das notwendige Baukapital nicht vollständig aufgebracht werden konnte, beteiligten sich die Hansestadt Hamburg sowie das Großherzogtum Mecklenburg-Schwerin am Aktienkapital der Gesellschaft. Wie fast alle Eisenbahnaktiengesellschaften der damaligen Zeit führte sie im Namen die Strecke, für die sie gegründet wurde. Nachfolgend werden die gesetzlichen Grundlagen für die Tätigkeit der Gesellschaft beschrieben. Es waren:

- Das Gesetz über die Eisenbahnunternehmungen v. 3. November 1838,¹¹³
- der Staatsvertrag zwischen Preußen, Dänemark, Mecklenburg-Schwerin und den Hansestädten Lübeck und Hamburg vom 8. November 1841,¹¹⁴
- sowie das Statut der Gesellschaft v. 28. Juli 1843¹¹⁵ mit seinem 3. Nachtrag vom 5. Mai 1851.¹¹⁶

Dagegen betraf das Gesetz über die Aktiengesellschaften v. 9. November 1843¹¹⁷ nicht die BHE, da es nicht für bestehende Aktiengesellschaften galt.¹¹⁸ Das war inso-

¹¹² ebd., S. 8.

¹¹³ Pr. GS., Jg. 1838, S. 505-516.

¹¹⁴ Vertrag zwischen der Königlich-Preußischen, der Königlich-Dänisch-Herzoglich-Lauenburgischen und der Großherzoglich Mecklenburg-Schwerinschen Regierung, so wie den freien und Hansestädten Lübeck und Hamburg, abgedruckt in: Beilage zu Nr. 10 des Großherzogl. Mecklenburg-Schwerinschen offiziellen Wochenblattes von 1845; S. 37-48.

¹¹⁵ Statut der Berlin-Hamburger Eisenbahn-Gesellschaft, abgedruckt in : ebd., S. 5-36.

¹¹⁶ Die Nachträge 1 und 2 sind nicht relevant, weil sie nur die Aufnahme von Anleihen regeln (Erster Nachtrag v. 28. Mai 1846, in: LHA Schwerin, 5.12-3/12 Eisenbahnkommissariat (1885-1945) 147; 2. Nachtrag v. 31. Mai 1848, in: ebd); [3.] Nachtrag zum Statut der Berlin-Hamburger Eisenbahn-Gesellschaft [v. 5. Mai 1851 (ebd. S. 3)], Bergedorf 1851; der Nachtrag ist nicht als „3.“ bezeichnet, ist es aber in seiner chronologischen Einordnung, denn der 4. Nachtrag enthält die Statutenänderung für die Zweigbahn. Er wird an anderer Stelle noch behandelt werden; da das Statut der Landesherrlichen Bestätigung bedurfte, hatte es auch Gesetzeskraft.

fern kein Vorteil für die Gesellschaft, als alle restriktiven Maßnahmen des Gesetzes bereits in einer der oben genannten Rechtsgrundlagen festgeschrieben waren. Auf diese Rechtsgrundlagen wird im folgenden eingegangen, soweit sie für die tatsächlichen Geschehnisse relevant waren.

Eisenbahngesetz von 1838

Wenn man die Qualität eines Gesetzes an der Zeit mißt, in der es Bestand hatte, so gehört das Eisenbahngesetz von 1838 zum Besten auf diesem Gebiet, denn es galt bis zur Auflösung des Landes Preußen durch die Siegermächte des Zweiten Weltkriegs, wenn auch manche Bestimmungen durch Reichsgesetze inzwischen überholt waren. Dies ist um so erstaunlicher, als man im Jahre 1838 die stürmische Entwicklung des Eisenbahnwesens nicht voraussehen konnte. Immerhin war sich die preußische Regierung darüber im klaren, daß die Forderungen, die das Gesetz an die Unternehmer stellte, nicht genügen würden. Deshalb schuf sie in der Schlußbestimmung ein Mittel, diese Anforderungen nach Maßgabe weiterer Erfahrung zu ändern oder zu ergänzen. Infolge dieser Bestimmung wurden die Verpflichtungen der Unternehmen immer zahlreicher.¹¹⁹ Dies galt nicht nur bei Erteilung neuer Konzessionen, sondern solche wurden häufig nur vergeben, wenn die Eisenbahn-Gesellschaft zustimmte, daß die verschärften Bedingungen auch für die alten Strecken übernommen wurden.¹²⁰

Die Präambel des Gesetzes nennt als Zweck die Ordnung der Verhältnisse der Eisenbahnunternehmungen, insbesondere der Eisenbahngesellschaften zum Staate und zum Publikum. Der § 1 und die folgenden sprechen nur noch von Gesellschaft-

¹¹⁷ Pr.. GS: Jg. 1843, S. 341-346.

¹¹⁸ § 30, ebd., S. 346.

¹¹⁹ Der § 49 des Eisenbahngesetzes lautet wörtlich: „ Wir behalten uns vor, nach Maßgabe der weiteren Erfahrung und der sich daraus ergebenden Bedürfnisse, die im gegenwärtigen Gesetze gegebenen Bestimmungen durch allgemeine Anordnungen oder durch künftig zu erteilende Konzessionen, zu ergänzen und abzuändern und nach Umständen denselben auch andere ganz neue Bestimmungen hinzuzufügen. Sollten Wir es für notwendig erachten, auch den bereits konzessionierten oder in Gemäßheit dieses Gesetzes zu konzessionierenden Gesellschaften die Beobachtung dieser Ergänzungen, Abänderungen oder neuen Bestimmungen aufzulegen, so müssen sie sich denselben gleichfalls unterwerfen. Sollte jedoch durch neue, in diesem Gesetz weder festgesetzte noch vorbehaltenen (§ 38.) und, sofern von künftig zu konzessionierenden Gesellschaften die Frage ist, später als die ihnen erteilte Konzession erlassenen Bestimmungen, eine Beschränkung ihrer Einnahmen oder eine Vermehrung ihrer Ausgaben herbeigeführt werden, so ist ihnen eine angemessene Geldentschädigung dafür zu gewähren.“
(ebd., S.515f.)

¹²⁰ Gleim, Wilhelm, Das Recht der Eisenbahnen in Preußen, Erster Band, Erste Hälfte, S. 28.

ten.¹²¹ Offensichtlich konnte man sich nicht vorstellen, daß auch Einzelunternehmer eine Bahn bauen konnten.

Das Statut einer Gesellschaft bedurfte der landesherrlichen Bestätigung.¹²² Die Genehmigungsbehörde für alle Bahnen war das Handelsministerium.¹²³ Der Emission neuer Aktien sowie der Aufnahme von Anleihen mußte der Handelsminister zustimmen,¹²⁴ ebenso der Veräußerung von Grundstücken.¹²⁵ In § 8 wurde den Gesellschaften das Expropriationsrecht eingeräumt. Es galt für alle Grundstücke, die für Bau und Betrieb erforderlich waren, also beispielsweise nicht für Warenmagazine und ähnliche Anlagen, die nur den Privatinteressen der Unternehmen dienten. Die Entscheidung darüber, welche Grundstücke dem privilegierten Zweck dienten, traf der zuständige Regierungspräsident. Berufungsmöglichkeit bestand beim Handelsminister.¹²⁶ Neben dem Expropriationsrecht wurde den Unternehmen auch das Recht zur vorübergehenden Nutzung fremder Grundstücke eingeräumt.¹²⁷ Dies setzte aber voraus, daß das betroffene Grundstück genau bezeichnet werden konnte, was naturgemäß während der Vermessung im Rahmen von Vorarbeiten noch nicht geschehen konnte. Deshalb mußte man sich mangels einer gesetzlichen Regelung vor 1874 damit begnügen, daß man die Angelegenheit nach Polizeirecht regelte. Da der Bahnbau im öffentlichen Interesse lag - sonst wäre er gar nicht genehmigungsfähig gewesen -, ordnete der Regierungspräsident als Polizeibehörde an, daß den Vermessungstechnikern freier Zugang zu Privatgrundstücken gewährleistet werden mußte. Für die Enteignung ernannte die Bezirksregierung Taxatoren und leitete das Schätzverfahren unter Hinzuziehung beider Seiten. Der Eigentümer war verpflichtet, gegen Empfang oder gerichtliche Deposition des Taxwertes der Gesellschaft das Grundstück zu übergeben. Der Eigentümer konnte, wenn er mit der Schätzung nicht einverstanden war, eine gerichtliche Entscheidung beantragen. Dieses Recht stand der Gesellschaft nicht zu.¹²⁸

¹²¹ Gesetz über die Eisenbahnunternehmungen, S. 505.

¹²² ebd., § 3, S. 506.

¹²³ ebd., § 4, ebd.

¹²⁴ ebd., § 6, ebd.

¹²⁵ ebd., § 7, S. 507.

¹²⁶ ebd., § 8, ebd.

¹²⁷ ebd., § 9, ebd.

¹²⁸ ebd., § 11, S. 508; das Expropriationsrecht wurde zwar den Gesellschaften mit der Konzession eingeräumt. Es diente aber lediglich dazu, daß die Gesellschaften die für die Expropriation zuständigen

Der § 36 regelte die Verpflichtungen der Gesellschaften gegenüber der Post. Die aus dem Postregal entsprungenen Vorrechte des Staates, an festgesetzten Tagen und zwischen bestimmten Orten Personen und Sachen zu befördern, gingen, soweit es für den Betrieb der Eisenbahn nötig war, auf diese über. Dafür war u. a. die Eisenbahn-Gesellschaft verpflichtet, für den unentgeltlichen Transport der Briefe, Gelder und aller anderen dem Postzwang unterworfenen Güter zu sorgen.¹²⁹

Die §§ 38 und 39 behandelten die Erhebung und Verwendung einer Eisenbahnabgabe. Der Ertrag der Abgabe sollte zur Entschädigung der Staatskasse für die ihr durch die Eisenbahnen entzogenen Einnahmen und zur Amortisation des in dem Unternehmen angelegten Kapitals dienen. Die Ausführungsbestimmung für diese Abgabe wurde erst mit dem bereits erwähnten Gesetz von 1853 in Kraft gesetzt.¹³⁰ Eine Konkurrenzbahn, die in gleicher Richtung auf dieselben Orte mit Berührung derselben Hauptpunkte laufen würde, wurde für einen Zeitraum von 30 Jahren untersagt.¹³¹

Zur Ausübung des staatlichen Aufsichtsrechts über das Unternehmen wurde ein Kommissar eingesetzt, an den sich die Gesellschaft in allen Beziehungen zur Staatsverwaltung zu wenden hatte. Der Kommissar war berechtigt, die Vorstände zusammenzurufen und an deren Zusammenkünften teilzunehmen.(§ 46)¹³²

Staatsvertrag von 1841

Da der größte Teil der Bahn auf preußischem Gebiet lag, erklärten sich die anderen Vertragsparteien im Staatsvertrag bereit, die auf ihrem Gebiet liegenden Strecken in

Behörden einschalten konnten. Für diese war es die Rechtsgrundlage von Enteignungen; das im Eisenbahngesetz von 1838 beschriebene Enteignungsverfahren galt bis 1874 nicht für die neue Provinz Hannover. Hier galt weiter altes hannoversches Recht. Hierauf wird in Kapitel 11 eingegangen. Da aber die Bahn auch die preußischen Provinzen Sachsen und Brandenburg durchquerte, schien es sachlich geboten, auf die außerhalb Hannovers geltenden Vorschriften hinzuweisen.

¹²⁹ ebd., § 36, S. 513.

¹³⁰ ebd., §§ 38, 39, S. 513f.

¹³¹ ebd., § 44, S. 515; Durch Art. 41 Abs. 3 der Verfassung des Norddeutschen Bundes wurden die Widerspruchsrechte der Eisenbahnunternehmen gegen Parallelbahnen unbeschadet bereits erworbener Rechte aufgehoben (Bundes-Gesetzblatt des Norddeutschen Bundes 1867, S. 1-23, abgedruckt in: www.documentArchiv.de/nzjh/ndbd/verfndbd.html., S. 10 v. 20.

¹³² ebd., § 46, ebd; 1848 wurden von Preußen Eisenbahnkommissariate eingerichtet (zunächst in Berlin, Breslau, Erfurt und Köln). Sie sollten u. a. die Wahrung der Rechte des Staates den Eisenbahnunternehmen gegenüber sicherstellen. Daneben blieben die Regierungskommissare nach § 46 EBG bestehen. (Min.Bl. für die ges. innere Verw. in den Königl. Preuß. Staaten, Jg. 1848, S. 390f; Bracht, Klaus, Der Bau der ersten Eisenbahnen, S. 37.) Der Vorsitzende des Berliner Eisenbahnkommissariats war in Personalunion auch Kommissar für die BHE.

Übereinstimmung mit dem preußischen Eisenbahngesetz von 1838 zu bringen.¹³³

Über einzelne Paragraphen des Eisenbahngesetzes wurde zusätzlich vereinbart:

In Beziehung auf die §§ 38 und 39 des Eisenbahngesetzes sollte für die gesamte Strecke Berlin-Bergedorf (in Bergedorf sollte die Strecke auf die bereits in Bau befindliche Bahn Hamburg-Bergedorf stoßen, die der Hansestadt Hamburg gehörte, aber von der BHE mitbetrieben werden sollte) eine Eisenbahnabgabe erhoben werden. Der Ertrag dieser Abgabe durfte ausschließlich zur Amortisation des im Unternehmen angelegten Kapitals verwendet werden. Weitere Abgaben, wie Gewerbesteuer, Konzessionsgeld o. ä. durften von der Gesellschaft nicht verlangt werden. Am Amortisationsfonds wurde jeder Regierung ein nach dem Längenverhältnis der Bahnstrecken zu berechnender Anteil zugestanden. Wenn zu einem späteren Zeitpunkt die Amortisation vollständig durchgeführt sein sollte, sollte die in jedem Gebiet liegende Bahnstrecke in das Eigentum der dortigen Regierung übergehen. Preußen wurde die Erhebung der Abgabe und die Verwaltung des gemeinsamen Amortisationsfonds übertragen.¹³⁴

Sitz der Gesellschaft sollte Berlin sein. Jedoch mußte in jedem Gebiet der vertragsschließenden Parteien ein Bevollmächtigter der Gesellschaft wohnen, der Auskunft über die Verwaltung des Unternehmens geben konnte.¹³⁵

Die Gesellschaft mußte sich mit allen Angelegenheiten, die das Unternehmen als Ganzes betrafen, an die preußische Regierung wenden. Diese setzte sich mit den Vertragspartnern auseinander und erließ die entsprechenden Bescheide.¹³⁶

Postgüter der Vertragspartner (außer Preußen) mußten von der Gesellschaft nach dem niedrigsten Satz für „Päckereien“ befördert werden.¹³⁷ Für Preußen galt die unentgeltliche Beförderung nach § 36 des Eisenbahngesetzes.

Um Verhandlungen zu erleichtern, bei denen sich künftig die vertragsschließenden Parteien verständigen wollten, sollten von allen Parteien Kommissare in Berlin bestellt werden.¹³⁸

¹³³ Staatsvertrag, Art. 4, S. 39f.

¹³⁴ ebd., Art. 11, S. 41f.

¹³⁵ ebd., Art. 17, S. 43.

¹³⁶ ebd., Art. 19, S. 43.

¹³⁷ ebd., Art. 23, S. 45.

¹³⁸ ebd., Art. 26, S. 47; hier wurde in der Praxis insofern von dieser Bestimmung abgewichen, als die Kommissare ihren Sitz bei den jeweiligen Vertragspartnern hatten.

Statut in der Fassung nach dem 3. Nachtrag

Das Statut der Gesellschaft wurde mit dem 3. Nachtrag vom 5. Mai 1851 massiv verändert. So wurden von 61 Paragraphen 23 völlig neu gefaßt.

Während der § 25 des alten Statuts noch den Passus enthielt, daß das Stimmrecht für amortisierte Aktien bis zur gänzlichen Amortisation der Aktien Litr. B den entsprechenden Regierungen erhalten bliebe, wurde dieser Passus mit dem 3. Nachtrag aufgehoben.

Nach beendeter Amortisation der Aktien Litr. B sollte der gesamte Reingewinn der Bahn auf die Aktien Litr. A verteilt werden, soweit er nicht zur Berichtigung der der Gesellschaft durch den Staatsvertrag auferlegten Abgabe verwendet werden mußte.¹³⁹

Der § 50 sah für die Direktion der Gesellschaft sieben Mitglieder vor. Je ein Mitglied sollte von den Regierungen, die Aktien Litr. B hielten, ernannt werden. Diese Zahl wurde mit dem 3. Nachtrag auf zwei bis fünf reduziert, die vom Ausschuß zu wählen waren. Zwar konnten die Halter der Aktien Litr. B je ein weiteres Direktionsmitglied bestimmen, jedoch machten sie von diesem Recht nie Gebrauch.¹⁴⁰ Im Gegenteil, sie bestanden sogar darauf, die Zahl der Direktionsmitglieder bei drei zu belassen. Dies führte im Jahr 1873 sogar dazu, daß der vorsitzende Direktor Neuhaus, nachdem der Ausschuß seinen Antrag auf Aufstockung der Direktion verworfen hatte, wegen Arbeitsüberlastung um seine Zurruesetzung bat, alternativ zum 1. Oktober 1873 kündigte.¹⁴¹ Weil man Neuhaus nicht verlieren wollte, kam man seinem Wunsch nach und erweiterte die Direktion auf fünf Mitglieder.¹⁴²

Die Gesellschaft wurde mit einem Kapital von acht Millionen „Thaler Preußisch Courant“ ausgestattet. Fünf Millionen wurden von privaten Anlegern aufgebracht und deren Aktien mit Litr. A¹⁴³ bezeichnet. Drei Millionen Taler wurden von Hamburg und Mecklenburg – Schwerin zu gleichen Teilen aufgebracht und die entspre-

¹³⁹ 3. Nachtrag, §25, S. 6.

¹⁴⁰ 3. Nachtrag, §§ 50, 51, S. 20f.

¹⁴¹ Kündigung des Dienstverhältnisses durch Neuhaus am 1. 6. 1873, in: StA HH, 111-1 Senat Cl. VII Lit. Ka Nr. 11 Vol. 13 Fasc. 266a; Bracht hat offensichtlich den 3. Nachtrag des Statuts nicht eingesehen. Er gibt die Zahl der Direktoren der BHE mit sieben an (Bracht, Klaus, Der Bau der ersten Eisenbahnen, S. 60.)

¹⁴² Protokoll der 126. Plenarsitzung des Ausschusses vom 25.11.1873, in: StA HH, 111-1 Senat Cl. VII Lit. Ka Nr. 11 Vol. 13 Fasc. 245b.

chenden Aktien als Litr. B bezeichnet. Die Aktien hatten einen Nennwert von 200 Talern. Soweit der Gründungsfonds der Gesellschaft für den Bau der Bahn nicht ausreichte, war der fehlende Betrag nach Zustimmung der betreffenden Regierungen durch Anleihen gegen Ausgabe von Prioritätsaktien oder Obligationen aufzubringen.¹⁴⁴

Nach § 24 des Statuts wurde ein Restgewinn nach Zahlung der Dividenden zur Amortisation der Aktien Litr. B verwendet. In den Amortisationsfonds sollten auch die Erträge der von Preußen zu erhebenden Eisenbahnabgabe fließen.¹⁴⁵ Im Gegensatz zu den Bestimmungen des Staatsvertrags, nach denen Preußen den Amortisationsfonds verwalten sollte, oblag nach dem Statut diese Aufgabe jetzt dem ersten Anschein nach der Direktion der BHE. Dies war aber nicht wirklich der Fall. Staatsvertrag und Statut bezeichneten mit „Verwaltung“ und „verwalten“ offensichtlich verschiedene Sachverhalte. Die Aufgaben der BHE beschränkten sich im wesentlichen auf die Zuführung der Superdividende, eine Nebenbuchführung und die Ausweisung des Fondsvermögens im Geschäftsbericht. Die preußische Staatsschuldenverwaltung dagegen bewahrte die amortisierten Aktien auf, führte die Fondsbuchhaltung und legte vorhandenes Barvermögen verzinslich an.¹⁴⁶

Gesellschaftsorgane der BHE waren

- Generalversammlung
- Ausschuß
- Direktion und
- Syndikat.

¹⁴³ im zeitgenössischen Schriftverkehr und in der Literatur werden die Aktien der BHE als Lit A und Lit B bezeichnet

¹⁴⁴ Statut, § 6, S. 7.

¹⁴⁵ Die Eisenbahnabgabe wurde, wie bereits geschildert, erst mit dem Gesetz vom 30. Mai 1853 eingeführt.

¹⁴⁶ Statut, § 25, S. 15; 3. Nachtrag, § 25, S. 6; Da der Staatsvertrag die Verwendung der Eisenbahnabgabe nicht auf die Amortisation der Aktien Litr. B beschränkte, wurden nach vollständiger Amortisation dieser Aktien im Jahre 1874 Aktien Litr. A über die Börse aufgekauft, und zwar durch die preußische Staatsschuldenverwaltung. Hiermit wurde man Art. 11 des Staatsvertrags gerecht, der nämlich vorsah, daß die Bahn nach vollständiger Amortisation in das Eigentum der beteiligten Staaten übergehen sollte. (Staatsvertrag, Art. 11, 2. Absatz, S. 41.)

In allen Angelegenheiten, die sich nicht ausdrücklich die Generalversammlung vorbehalten hatte, wurde die Gesellschaft von der Direktion (Vorstand) und dem Ausschuß (Verwaltungsrat) vertreten.¹⁴⁷

Der Generalversammlung blieben insbesondere folgende Entscheidungen vorbehalten:

1. Bau einer Zweigbahn (diesbezügliche Anträge durften allerdings nicht ohne die Zustimmung der Regierungen, die Aktien Litr. B hielten, in die Generalversammlung eingebracht werden),
2. Darlehensaufnahme gegen Ausgabe von Prioritätsaktien oder gegen Verpfändung von Gesellschaftsvermögen,
3. Änderungen oder Ergänzungen des Statuts,
4. Gegenstände, die der Ausschuß zur Entscheidung der Generalversammlung gestellt hatte,
5. Auflösung der Gesellschaft.

Während die Generalversammlung in der Regel mit der Stimmenmehrheit der Anwesenden entschied, bedurfte es für Beschlüsse zu den Punkten 1 und 3 einer Zweidrittelmehrheit¹⁴⁸, zur Auflösung der Gesellschaft einer Dreiviertelmehrheit.¹⁴⁹

Auf der Generalversammlung konnten Inhaber von mindestens fünf Aktien erscheinen. Sie hatten für je fünf Aktien eine Stimme. Dies galt allerdings nur für Aktien Litr. A. Die Aktien Litr. B ergaben für je zehn eine Stimme. Die Regierungen, die Aktien Litr. B hielten, wurden auf der Generalversammlung durch ihre Kommissare vertreten.¹⁵⁰

Der Ausschuß wurde von der Generalversammlung gewählt und umfaßte 30 Mitglieder, von denen zwölf aus Preußen, zwölf aus Hamburg, Lauenburg oder Bergedorf und sechs aus Mecklenburg – Schwerin kommen mußten.¹⁵¹ Sie wurden für drei Jahre gewählt und zwar so, daß die jährliche Generalversammlung jeweils ein Drittel der Mitglieder neu bestimmte.¹⁵²

¹⁴⁷ Statut, § 30, S. 17.

¹⁴⁸ Statut, § 37, S. 19f.

¹⁴⁹ Statut, § 61, S. 32.

¹⁵⁰ 3. Nachtrag, § 33, S. 9; nach der Fassung des alten Statuts galt auch für Aktien Litr. A eine Stimme für je 10 Aktien (Statut, § 33, S. 18).

¹⁵¹ 3. Nachtrag, § 39, S. 12.

¹⁵² 3. Nachtrag, § 42, S. 13.

Zu den Aufgaben des Ausschusses gehörte:

- Feststellung des Bauplanes für die Bahn und Genehmigung von Reparaturen über 1000 Taler,
- Einberufung der Generalversammlung sowie Entwurf und Feststellung der Tagesordnung,
- Genehmigung von Fahrplanänderungen, des Tarifs und der Bahngelder für Personen und Sachen (vor Genehmigung hatte der Ausschuß die Zustimmung der Regierungen mit Aktien Litr. B einzuholen),
- Revision, Prüfung und Genehmigung der Jahresrechnung des vergangenen Jahres,
- Wahl der Mitglieder der Direktion und Abschluß der Dienstverträge mit diesen (für die Dienstverträge war wiederum die Zustimmung der Regierungen mit Aktien Litr. B erforderlich. Die Zustimmung bezog sich jedoch nicht auf die Personalauswahl.),
- Genehmigung der Geschäftsordnung der Direktion,
- Aufsicht über die Verwaltung der Direktion in weitestem Umfang.¹⁵³

Zur Erleichterung der letztgenannten Aufsichtsaufgaben war der Ausschuß in zwei Sektionen geteilt, von denen eine in Hamburg und eine in Berlin zusammentrat. Die sechs Mecklenburger Mitglieder verteilten sich zu je drei auf beide Sektionen. Die Berliner Sektion beaufsichtigte Bau und Betrieb von Berlin bis zur preußisch-mecklenburgischen Grenze, die Hamburger Sektion die Strecke von Bergedorf bis zur preußischen Grenze.¹⁵⁴

Die Direktion vertrat allein die Gesellschaft nach außen. Die einzelnen Aufgaben sind in § 53 ausführlich aufgeführt, bedürfen aber hier nicht der Erörterung. Nötigenfalls erfolgt diese bei relevanten Vorkommnissen.

Die Direktion bildete ein Kollegium und wählte aus ihrer Mitte einen Vorsitzenden. Sitz der Direktion war nach Staatsvertrag Berlin. Sie spaltete sich allerdings in zwei Deputationen mit Sitz in Berlin und Hamburg, die sich die Verwaltung der Strecke teilten.¹⁵⁵

¹⁵³ 3. Nachtrag, § 47, S. 15-19.

¹⁵⁴ 3. Nachtrag, § 49, S. 19f.

¹⁵⁵ 3. Nachtrag, § 56, S. 25f.

Als viertes Organ der Gesellschaft fungierte das Syndikat. Der Ausschuß ernannte zwei Syndici, je einen mit Sitz in Berlin und Hamburg. Sie vertraten die Gesellschaft bei Rechtsstreitigkeiten.¹⁵⁶

2.3.2 Der Vorstandsvorsitzende Friedrich Neuhaus und seine Pläne

Die BHE hatte mit ihrem Vorstandsvorsitzenden Georg Ernst Friedrich Neuhaus eine ungewöhnliche Persönlichkeit an ihrer Spitze. Er wurde 1797 bei Herford geboren und schloß nach seinem Abitur in Berlin ein Studium als Feldmesser ab. Nach kurzer Tätigkeit bei der Oberdeichinspektion in Crossen/Oder studierte er erneut in Berlin und wurde 1824 Baumeister. Er widmete sich als preußischer Beamter dem Ausbau des Chausseenetzes und war anschließend Wegebauinspektor in Stargard/Pommern. Ab 1840 leitete er als Oberingenieur den Bau der Berlin-Stettiner Eisenbahn. Im Jahre 1843 wurde er „technisches Mitglied“ der Direktion der BHE und leitete die Vorarbeiten und den Bau der Bahn Berlin-Hamburg. 1850 wurde er zum vorsitzenden Direktor der BHE gewählt. Gleichzeitig nahm er die Aufgaben des technischen und des Betriebsdirektors wahr. Er bekleidete diese Ämter bis zu seinem Tode am 4. Dezember 1876.¹⁵⁷

Mehrere Neuheiten im Eisenbahnbau gehen auf Neuhaus zurück. So ist er der Erfinder der sogenannten Laschenkonstruktion, mit deren Hilfe die Gleise bis heute an den Schwellen befestigt werden. Auch das noch heute benutzte Schienenprofil verwendete Neuhaus erstmalig 1855 bei der BHE, zu einem Zeitpunkt, als noch neue Normen für das bis dahin übliche birnenförmige Profil aufgestellt wurden.¹⁵⁸ Er ließ die erste schmiedeeiserne Gitterbrücke in Deutschland bauen und auch die Konstruktion der Dömitzer Elbbrücke für die Zweigbahn Wittenberge-Buchholz stammt von ihm.¹⁵⁹ Er betätigte sich sogar als Architekt. Unter seiner Bauleitung entstand die Empfangshalle des Hamburger Bahnhofs in Berlin.¹⁶⁰

Der Nekrolog auf Neuhaus führt zu seiner Verwaltungstätigkeit aus, selten sei wohl ein Unternehmen so vorwiegend durch eine Person geführt worden. Neuhaus habe

¹⁵⁶ 3. Nachtrag, § 57, S. 27f.

¹⁵⁷ Nekrolog des Geheimen Regierungsraths Friedrich Neuhaus, vorsitzenden, technischen und Betriebs-Direktors der Berlin-Hamburger Eisenbahn-Gesellschaft, Berlin 1877, S. 3f.

¹⁵⁸ ebd., S. 5f.

¹⁵⁹ ebd., S. 6f.

¹⁶⁰ ebd., S.5.

sich nicht darauf beschränkt, von allen Vorgängen Kenntnis zu nehmen und die Behandlung und Erledigung derselben zu leiten, sondern er habe auch alle wichtigen Angelegenheiten selbst bearbeitet. Er habe beinahe alle an die Behörden, die Aufsichtsorgane und die Gesellschaftsvorstände zu richtenden Anträge und Berichte sowie überhaupt den wesentlichsten Teil des gesamten Schriftwechsels der Direktion mit anderen Eisenbahnverwaltungen, Privatpersonen und den eigenen Dienststellen verfaßt, wobei er sich vielfach eines Stenographen bedient habe. Seiner Wirtschaftsweise sei es zu danken, wenn trotz der Ungunst der Zeiten und trotz Hinzutretens einer 142 km langen und vorläufig noch ganz unrentablen Zweigbahn der Ertrag des Unternehmens eine wesentliche Schmälerung nicht erlitten habe und von den Kalamitäten, unter denen andere Bahnen litten, verschont geblieben sei.¹⁶¹ Es wird sich an vielen Stellen dieser Arbeit zeigen, daß das von Neuhaus gezeichnete Bild nicht der Nachsicht anlässlich seines Todes entsprungen war.

Schon in den 1850er Jahren hatte sich Neuhaus, der die Rentabilität des Unternehmens durch Konkurrenzbahnen gefährdet sah, bemüht, die Konzession für eine Bahn von Wittenberge nach Uelzen zu bekommen. Aber weder die preußische Regierung, die eine Bahn von Genthin über Tangermünde nach Uelzen bevorzugte, noch Hamburg und Mecklenburg-Schwerin waren zu bewegen gewesen, dem Projekt zuzustimmen. Darüber hinaus war die hannoversche Regierung nicht bereit, eine Konkurrenz zu ihrer Staatsbahn zu dulden. Erst die Ereignisse des Jahres 1866 erbrachten nun eine andere Lage.¹⁶²

Ob nun durch die Initiative Lüneburgs angeregt oder aus eigenem Antrieb, wurde die BHE im Oktober tätig. Sie plante eine direkte Verbindung Berlin-Bremen über Bevensen. Allerdings wollte Neuhaus nicht, daß die BHE für diese Bahn die Konzession beantragte, sondern dies sollte der Berliner Bankier Paul Mendelssohn-Bartholdy tun.¹⁶³ Er war praktischerweise auch stellvertretender Ausschußvorsitzen-

¹⁶¹ ebd., S.7f.

¹⁶² Protokoll der außerordentlichen Generalversammlung der Aktionäre der Berlin-Hamburger Eisenbahn-Gesellschaft am 24. November 1869 nebst Bericht des Ausschusses an dieselben, Bericht des Ausschusses, Berlin 1869, S. 1.

¹⁶³ Der Vorsitzende des Ausschusses Abendroth wörtlich in einem Schreiben vom 26. 11. 1866 an den Hamburger Eisenbahnkommissar Merck: „... Hieraus dürfen Eure Hochwohlgeboren schon die Überzeugung gewinnen, daß die Berlin-Hamburger Eisenbahn-Gesellschaft die Herstellung der Wittenberge-Bremer Bahn selbst in die Hand nehmen will und daß dieselbe es nur angemessen gefunden

der der Gesellschaft.¹⁶⁴ Neuhaus fürchtete wohl die Schwierigkeiten, die ihm ins Haus gestanden hätten, wenn die Gesellschaft ihren Geschäftsbereich hätte ausweiten wollen. Hierzu war nicht nur die Genehmigung der Generalversammlung erforderlich, sondern auch die Zustimmung der Regierungen von Hamburg und Mecklenburg-Schwerin. Ob beide Staaten der Zweigbahn zustimmen würden, war eine offene Frage, denn die Bahn hätte das Gebiet beider Staaten nicht berührt, andererseits aber bei mangelnder Rentabilität den Gewinn der Gesellschaft und damit die fließenden Dividenden beeinflussen können. Wenn dagegen ein Konsortium unter Mendelssohn-Bartholdy die Finanzierung sichergestellt hätte und als Konzessionsträger aufgetreten wäre, hätte die BHE gegen Entgelt die Betriebsführung der neuen Bahn übernehmen können. Dafür war Neuhaus bereit, die Kosten für die Vorarbeiten der geplanten Bahn zu übernehmen.

Mitte Oktober 1866 gab es eine Begegnung von Deputierten des Lüneburger Eisenbahnausschusses mit dem Handelsminister v. Itzenplitz. Von dieser Begegnung und zwei weiteren zwischen den Lüneburgern und Neuhaus existiert ein Gedächtnisprotokoll.

Itzenplitz führte aus, daß der Hauptplan der preußischen Regierung eine Bahn über Salzwedel, Uelzen, Verden und Oldenburg nach Leer sei. Salzwedel seien hierfür schon Zusagen gemacht worden. Er habe jetzt der Disconto-Gesellschaft die Konzession sowohl von Berlin nach Lehrte, als auch von Tangermünde über Salzwedel auf Uelzen erteilt. Wenn man die Disconto-Gesellschaft zu einer Abänderung ihres Planes bewegen könne, sei das in Ordnung.¹⁶⁵ Die Gesellschaft, mit der die ersten Bankiers von Berlin in dieser Hinsicht verbunden seien, beziehe keinerlei Subventionen vom Staat. Er könne ihr also keine Route vorschreiben, die sie nicht wolle, werde sich auch, wenn sie nicht zu aufwendig baue, ihren Wünschen nicht verschließen. Allerdings habe er die Linie zu bestimmen, das verstehe sich. Herr Mendelssohn-

hat, bei dem preußischen Handelsministerium einstweilen nicht selbst um die Konzession einzukommen..." (StA HH, 111-1 Senat Cl. VII Lit. Ka Nr. 11 Vol. 13 Fasc. 260 Inv. 2.); s. auch Fußnote 397.

¹⁶⁴ Teilnehmerliste des Protokolls der 92. Plenarsitzung des Ausschusses der BHE am 30. 10. 1866, in: StA HH, 111-1 Senat Cl. VII Lit. Ka Nr. 11 Vol. 13b Fasc. 1 Inv. 2a.

¹⁶⁵ Tatsächlich sprach der Lüneburger Ausschuß mit dem Vorsitzenden der Discontogesellschaft, Hansemann (nicht identisch mit dem früheren preuß. Finanzminister). Dieser hielt zwar an seinen Plänen fest, auf Uelzen zu bauen, , versprach aber eine nochmalige sorgfältige Prüfung (Magistr. Lbg. an Magistr. Lüchow am 3. 11. 1866, in: Stadtarchiv Lbg., AA E3 Nr. 35.); die Disconto-Gesellschaft KG

Bartholdy sei nun mit einem Gesuch um Konzession für eine Bahn von Wittenberge nach Bremen eingekommen.¹⁶⁶ Dahinter stecke sicherlich die BHE. Sie sei wegen ihrer Statuten sehr beengt. Die Hamburger Aktionäre hätten mitzuentcheiden. Ob Herr Mendelssohn-Bartholdy sich noch anders besinne und ob die BHE nach ihren Statuten werde bauen können, stehe dahin. Sehr angenehm sei ihm das Projekt nicht, denn es werde damit anderen etwas entzogen, denen eine Konzession zugesichert sei. Wenn die Lüneburger sich mit Herrn Mendelssohn-Bartholdy vereinigen könnten und eine Gesellschaft gründeten, die bauen könne und über das notwendige Baukapital verfüge, lasse sich über die Sache reden. Er sei dann an sich nicht abgeneigt. Es müßten aber positive Vorschläge sein, dann werde er nach den Rücksichten des allgemeinen Verkehrs entscheiden.

Kurz nach dieser Begegnung traf sich Neuhaus zweimal mit Lüneburger Ausschußmitgliedern. Er deutete beim ersten Gespräch an, daß ein ähnliches Projekt wie das Lüneburger anderenorts ebenfalls verfolgt werde. Vielleicht könne man ja zusammengehen. Er werde sich eine Ermächtigung erteilen lassen, mit den Lüneburgern zu verhandeln, vielleicht sie auch mit den betreffenden Personen zusammenbringen. Man sieht, daß Neuhaus sich noch sehr bedeckt hielt. Offensichtlich wußte er noch nicht, daß die Lüneburger im Handelsministerium bereits einiges erfahren hatten. In einem zweiten Gespräch, einige Tage später, führte Neuhaus aus, er sei ermächtigt zu sagen, daß Herr Mendelssohn-Bartholdy sich um die Konzession einer Bahn von Wittenberge nach Bremen bewerbe. Die BHE stehe diesem Projekt nicht fremd gegenüber, weil sie für die geplante Bahn den Betrieb übernehmen müsse. Allerdings sei es die Absicht des Unternehmens gewesen, in der geradesten Linie von Wittenberge nach Bremen zu bauen. Das müsse über Bevensen gehen. Indessen müsse dieser Umstand einer Vereinigung des Herrn Mendelssohn-Bartholdy mit dem Lüneburger Projekt nicht im Wege stehen. Dieser habe ihn bevollmächtigt zu erklären, der Weg über Lüneburg sei zwar um ca. 7, 5 km länger, nur könne dieser Umweg ausgeglichen werden durch die Vorteile eines Zusammenarbeitens. Die BHE würde die Strecke eventuell selbst bauen, allerdings machten die Statuten einen solchen Be-

a. A. war eine Berliner Bank, die im Juni 1851 gegründet worden war. Sie wurde am 29. 10. 1929 mit der Deutschen Bank fusioniert. (www.altaktie.de/fernauktion.htm#Banken%20Deutschland.)

¹⁶⁶ Das Gesuch datiert vom 16. 10. 1866 (StA HH, 111-1 Senat Cl. VII Lit. Ka Nr. 11 Vol. 13 Fasc. 260 Inv. 2.)

schluß sehr schwer. Daß die Gesellschaft das Projekt begünstige, liege auf der Hand. Die Interessen der BHE und Lüneburgs seien identisch. Er werde in der nächsten Generalversammlung den Antrag stellen, die Kosten der Untersuchung und der Vorarbeiten¹⁶⁷ für diesen Plan auf die Gesellschaftskasse zu übernehmen. Nun habe er aus guter Quelle erfahren, daß auch von Bremen der Antrag auf eine Konzession für eine Bahn zwischen Berlin und Bremen gestellt sei, und zwar über Uelzen. Ziel müsse es sein, die Bremer zu veranlassen, sich gleichfalls dem gemeinsamen Projekt anzuschließen. Dann erwarte er sicher, daß man die Konzession bekomme. Auf jeden Fall solle sofort eine stetige Verbindung zwischen ihm und den Lüneburgern angeknüpft werden. Wenn die Lüneburger mit der Discontogesellschaft zusammengehen sollten, könne man selbst nicht zusammenkommen. Die Lüneburger müßten wissen, wem sie sich in die Arme würfen. Mit einem Gang zum Handelsminister und dessen Referenten könne man das gemeinsame Projekt unterstützen. Man könne im Handelsministerium auch sagen, daß man sich mit Herrn Mendelssohn-Bartholdy verständigt habe und hoffe, sich auch mit Bremen verständigen zu können.¹⁶⁸ Die Protokolle aller drei Begegnungen sind zum gleichen Zeitpunkt von der gleichen Person auf fortlaufenden Seiten geschrieben worden. Das läßt sich am Schriftbild leicht feststellen. Deshalb kann es sich nur um Gedächtnisprotokolle handeln, wenn die zitierten Personen auch in wörtlicher Rede zitiert werden. Die Protokolle sind nicht datiert und nicht unterschrieben. Die Begegnungen müssen spätestens Mitte Oktober 1866 stattgefunden haben, weil sich Neuhaus in einem Brief vom 25. Oktober an den Lüneburger Heyn auf die Begegnungen bezieht.¹⁶⁹ Es ist zu vermuten, daß sie auch in der Reihenfolge stattgefunden haben, wie sie notiert wurden, d. h. die Begegnung mit dem Handelsminister lag vor denen mit Neuhaus. Um so merkwürdiger erscheint der Umstand, daß Neuhaus die Lüneburger so unterrichtet, als hörten diese zum erstenmal von dem Vorhaben der BHE. Sollten sie ihren Besuch bei Itzenplitz nicht erwähnt haben und sollte Neuhaus mit seinen Verbindungen in Berlin nicht davon erfahren haben? Beides erscheint unwahrscheinlich.

¹⁶⁷ Der Begriff „Vorarbeiten“ wird später erläutert.

¹⁶⁸ Gedächtnisprotokoll dreier Begegnungen im Okt. 1866, in: Stadtarchiv Lbg., AA E3 Nr. 35.

¹⁶⁹ Neuhaus an Heyn am 25. 10. 1866 in: Stadtarchiv Lbg., AA E3 Nr. 35.

2.3.3 Das Zusammenspiel zwischen Neuhaus und dem Lüneburger Eisenbahnausschuß bis zur Genehmigung der Vorarbeiten

In dem bereits zitierten Schreiben vom 25. Oktober an Heyn führte Neuhaus unter Bezug auf die stattgefundene Unterredung Mitte Oktober aus, Mendelssohn-Bartholdy sei bereit, mit dem Lüneburger Eisenbahnausschuß zusammenzuarbeiten und dafür von der direkten Linie über Bevensen nach Bremen abzuweichen. Voraussetzung sei allerdings, daß es den Lüneburgern gelinge, das Bremer Eisenbahnkomitee ebenfalls für das gemeinsame Projekt zu gewinnen. Neuhaus betonte, daß bei den zur Zeit beim Handelsministerium zahlreich vorliegenden Eisenbahnprojekten in dieser Verständigung mit Bremen die einzige Möglichkeit liege, das eigene Vorhaben zustande zu bringen.

In einem weiteren Schreiben informierte Neuhaus am 31. Oktober, daß der Gesellschaftsvorstand am Vortage die Kosten für die Vorarbeiten der Bahn ohne Bedingungen beschlossen habe. Neuhaus bat Heyn, weitere Vorschläge zur Förderung der geplanten Bahn zu machen.¹⁷⁰ In seinem Antwortschreiben berichtete Heyn von seinem Besuch in Bremen, den er gemeinsam mit dem Stadtsyndikus von Lüneburg, Lauenstein, gemacht hatte.

Die Bremer seien beim preußischen Handelsministerium um eine Konzession für die Linie Osnabrück-Harburg (Venlo-Hamburger Bahn) eingekommen. Eine Abzweigung dieser Bahn sollte nach Brinkum führen, um von dort den kürzesten Weg nach Berlin zu nehmen. Da man sich noch nicht auf eine genaue Linienführung festgelegt habe, gebe es keine Probleme, daß die Bremer sich dem Projekt Wittenberge-Lüneburg-Welle anschließen. Heyns Meinung nach hatten die Bremer allerdings wenig Aussicht auf die Konzession, weil sie sich nur mit einem geringen Betrag an den Kosten der Elbbrücke zwischen Harburg und Hamburg beteiligen wollten.¹⁷¹

Heyn hatte von den Bestrebungen Bremens einen zu positiven, wenn nicht gar falschen Eindruck bekommen. Ein Schreiben der Bremer an Heyn, das dessen Besuch in

¹⁷⁰ Neuhaus an Heyn am 31. 10. 1866, in: ebd; am 30. 10. hatte der Ausschuß für die Vorarbeiten 15 000 Taler bewilligt Die Vorstandssitzung, von der Neuhaus sprach, hatte bereits am 29. 10. stattgefunden. (Protokoll der 245. Sitzung der Direktion am 29. 10. 1866, in: StA HH, 111-1 Senat Cl. VII Lit. Ka nr. 11 Vol. 13 Fasc. 245c; Protokoll der 92. Plenarsitzung des Ausschusses der BHE am 30. 10. 1866, in: ebd., Vol 13b Fasc. 1 Inv. 2a)

¹⁷¹ Heyn an Neuhaus am 3. 11. 1866, in: Stadtarchiv Lbg., AA E3 Nr. 35.

Bremen folgte, ist so klassisch nichtssagend, daß es lohnt, die entsprechende Passage wörtlich zu zitieren.

Man könne sich leider nicht festlegen, solange nicht feststehe, wer die Konzession bekomme. Vielleicht müßten sich ja die Lüneburger mit anderen Konzessionären für Bremen-Hamburg verständigen, während man selber gezwungen sei, sich mit anderen zu arrangieren. Wörtlich geht es weiter: „Wenn wir dagegen die Konzession erhalten, so werden wir gewiß verschiedene Linien prüfen. Ergebe es sich, woran wir nicht die geringsten Zweifel haben, daß die von Ihnen projektierte Linie die vorteilhafteste und zweckmäßigste für uns sei, so wird es mir zur großen Freude gereichen, wenn wir uns Ihren Bestrebungen anschließen können.“¹⁷²

Zur Unterstützung der Lüneburger Pläne hatte Lauenstein eine Verbindung zu dem Redakteur des Bremer Handelsblattes, Lammers, aufgebaut. Dieser setzte sich in einem Artikel am 10. November für die geplante Zweigbahn ein.¹⁷³

Am ersten November schlug Lammers Lauenstein vor, er möge sich bei seinem bevorstehenden Berlinbesuch unbedingt mit dem Bremer Senator Gildemeister treffen. Der sei bereits in Berlin, um über die Eisenbahnpläne zu sprechen.¹⁷⁴

Lauenstein berichtete Lammers nach seinem Berlinbesuch, er habe nicht mit Gildemeister gesprochen. Erstens habe er keine Zeit gehabt, dann habe er auch keine Erfolgsaussichten gesehen. Gildemeister sei sicher mit den Details der Angelegenheit nicht vertraut.¹⁷⁵

Offensichtlich sah Lauenstein zu diesem Zeitpunkt keine Aussichten mehr für ein Zusammengehen mit Bremen. Neuhaus hatte diese Möglichkeit bestimmt von Anfang an nicht für realistisch gehalten, denn erst am 5. Dezember suchte er ein Gespräch mit dem Vorsitzenden des Bremer Eisenbahnkomitees, Meyer, das allerdings nicht zustande kam, weil dieser am nächsten Tag angeblich verreisen mußte.¹⁷⁶

Bremen hatte allerdings auch gute Gründe, nicht auf das Projekt der BHE einzugehen.

¹⁷² Vors. des Bremer Eisenbahnkomitees an Heyn am 5. 11. 1866, in: ebd.

¹⁷³ Bremer Handelsblatt, Nr. 787 v. 10. 11. 1866, S. 1.

¹⁷⁴ Lammers an Lauenstein am 1. 11. 1866, in: Stadtarchiv Lbg., AA E3 Nr. 35.

¹⁷⁵ Lauenstein an Lammers am 15. 11. 1866, in: ebd.

¹⁷⁶ Neuhaus an Merck am 5. 12. 1866, in: StA HH, 111-1 Senat Cl. VII Lit. Ka Nr. 11 Vol. 13 Fasc. 260 Inv. 2.

Hamburg und Bremen waren als Hafenstädte jahrhundertealte Konkurrenten. Da Hamburg mit seinem Aktienpaket und seinem Staatskommissar erheblichen Einfluß auf die Geschäftspolitik der BHE nehmen konnte, argwöhnte Bremen, daß der Konkurrent diesen Einfluß nutzen würde, um sich Vorteile für seine Transporte zu sichern. Hamburg bestimmte ja auch bei den Tarifen für den Personen- und Frachtverkehr mit. Bei einer Verbindung von Bremen über Uelzen konnte Bremen, insbesondere, wenn es sich finanziell an der Bahn beteiligen würde, über die Tarife mitbestimmen und würde eine Bahn bekommen, auf die das konkurrierende Hamburg keinen Einfluß nehmen konnte.

Natürlich sah auch die Stadt Uelzen nicht untätig zu, wie ihr der ersehnte Anschluß an die Strecke Berlin-Bremen genommen werden sollte.

In einem Schreiben an den Bremer Senat erläuterte der Magistrat, man sei sich mit Salzwedel darüber einig, daß die preußische Regierung aus wohlerwogenen Gründen Uelzen als Anschlußpunkt beibehalten wolle, trotz der erheblichen Bemühungen Lüneburgs im Verein mit Dannenberg, Harburg und Hitzacker, selbst Anschlußpunkt der projektierten Bahn zu werden. Dennoch habe man weitere kräftige Unterstützung nötig. Man sehe den Bremer Senat als natürlichen Verbündeten und erbitte, daß Bremen bei der preußischen Regierung und bei sonst interessierten Kreisen für den Ausbau der Linie Salzwedel-Uelzen tätig werde. Man rate zur Eile, da eine Entscheidung bald anstehe.¹⁷⁷

Bereits zwei Tage später beschloß der Senat, die Eisenbahnkommission (des Senats) möge der Stadt Uelzen einen positiven Bescheid geben.¹⁷⁸

Daraufhin antwortete die Eisenbahnkommission am 29. November, die Wünsche Uelzens hinsichtlich einer Eisenbahn von Wittenberge¹⁷⁹ über Salzwedel und Uelzen nach Bremen stimmten mit den Absichten des Senats vollkommen überein. Es seien in dieser Hinsicht bereits Schritte in Berlin eingeleitet, weil auch Bremen bekannt sei, daß die Entscheidung über die Streckenführung kurz bevor stehe.¹⁸⁰

Die Entscheidung des Bremer Senats stand also bereits fest.

¹⁷⁷ Magistr. Uelzen an Senat Bremen am 26. 11. 1866, in: StA HB, 2-R.20.b.3.k.1.

¹⁷⁸ Auszug aus dem Senatsprotokoll v. 28. 11. 1866, in: ebd.

¹⁷⁹ Ist dies ein Flüchtigkeitsfehler oder Unkenntnis? Natürlich sollte die Bahn nicht von Wittenberge, sondern von Stendal oder Tangermünde nach Uelzen führen.

¹⁸⁰ EB- Komm. des Bremer Senats an Magistr. Uelzen, in: ebd.

Man muß sich vor Augen führen, in welcher kurzer Frist beide Seiten für ihre Belange tätig wurden.

Innerhalb von vierzehn Tagen hatte der Lüneburger Ausschuß mit dem Handelsminister, mit Neuhaus, Hansemann und dem Bremer Eisenbahnkomitee verhandelt. Die Entscheidung war in Lüneburg für das Projekt der BHE gefallen, und gerade vier Wochen später hatte sich Bremen für seine Wunschstrecke nicht nur entschieden, sondern dies mit seinem Schreiben an Uelzen auch öffentlich gemacht.

In einer Versammlung des Lüneburger Ausschusses am 18. November, an der nunmehr neben Harburg und Dannenberg auch Hitzacker und Dahlenburg beteiligt waren, wurde eine Petition aller beteiligten Magistrate an den Handelsminister zur Unterstützung der Pläne von Mendelssohn-Bartholdy verabschiedet. Die Resolution hatte Heyn verfaßt.¹⁸¹

Zunächst verwies die Resolution darauf, daß das Projekt Wittenberge-Lüneburg schon seit nahezu zwanzig Jahren bestehe. Man bezog sich auf die Petition vom 7. September 1866 und auf das mündliche Gespräch im Handelsministerium Mitte Oktober.

Es wurde die Befürchtung geäußert, daß das Wendland auf lange Zeit vom Eisenbahnverkehr abgeschnitten bleibe, wenn das Projekt der Discontogesellschaft realisiert werde, auf Uelzen zu bauen. Damit seien auch die Interessen von Lüneburg und Harburg empfindlich berührt. Deshalb habe man den mündlichen Bescheid, daß auf Uelzen zu gebaut werde, mit Bedauern zur Kenntnis genommen. Sei daran auch nichts mehr zu ändern, so werde man es dem Ausschuß nicht verdenken, wenn er den Plan des Herrn Mendelssohn-Bartholdy unterstützte und damit den Interessen des gesamten nördlichen Teils der Provinz Hannover diene.

Abgesehen davon, daß den Wünschen und Interessen des vom Ausschuß vertretenen Länderstreifens in viel rationellerer Weise durch diese Bahn Genüge geschehe, als wenn die Discontogesellschaft ihr Bahnprojekt von Salzwedel auf Lüneburg geleitet hätte, habe die kleine Bahnstrecke Wittenberge-Lüneburg eine so große handelspolitische Bedeutung, daß man darüber einiges zu sagen habe.

Das Bedürfnis, Berlin und Bremen auf möglichst kürzester Linie zu verbinden, sei so groß, daß sich mittlerweile drei Gesellschaften um die Konzession bewürben. Da die

Ausführung der Paris-Hamburger Bahn jetzt feststehe, würde durch die Fortführung der Strecke Wittenberge-Lüneburg zu einem Punkt der Bremen-Hamburger Bahn, entweder bei oder in der Nähe von Welle, die frühere Entfernung Berlin-Bremen über Magdeburg und Hannover von 429 km auf 346 km reduziert.¹⁸² Ferner würde damit eine Durchschneidung der Lüneburger Heide vermieden. Bei der Bedeutung, die der Platz Harburg bei der Ausführung der Harburg-Hamburger Brücke erlangen werde, sei es von immenser Wichtigkeit, daß die jetzige Entfernung von Berlin nach Harburg über Wittenberge-Büchen 309 km (hierbei sei die Brücke mit 22,6 Tarif-km gerechnet), über Braunschweig- Lehrte 447 km, durch die Bahn Wittenberge-Lüneburg auf 271 km abgekürzt werde. Möglich sei auch eine Weiterführung über Harburg hinaus nach Stade-Cuxhaven, eventuell auch nach Geestemünde. Cuxhaven und Berlin wären auf diese Weise durch eine fast gerade Eisenbahnlinie verbunden. Diese vielleicht auch strategisch wichtige Linie verbände die bedeutenden Plätze Dannenberg, Lüneburg, Winsen, Harburg, Buxtehude, Horneburg, Stade, Neuhaus, Otterndorf und Cuxhaven. Gleichzeitig würde die gesamte Elbmarsch auf 264 km durchschnitten.

Der berechtigte Wunsch Magdeburgs, endlich eine kürzere Verbindung mit Hamburg zu bekommen, würde ebenfalls durch die befürwortete Bahn erfüllt. Die frühere Strecke Magdeburg über Braunschweig, Lehrte und Harburg würde auf 235 km abgekürzt. Damit sei die Strecke sogar etwas kürzer als bei dem Projekt der Discontogesellschaft, bei der dieser Weg ca. 7,5 km länger sei.

Bereits früher habe man darauf hingewiesen, welche Bedeutung Lüneburg als Sitz einer ausgedehnten Industrie habe und welche Zukunft ihm durch die unerschöpflichen Salzquellen bevorstehe. Der Platz habe aus diesem Grunde Anspruch auf besondere Rücksichtnahme. Andererseits würde er umgekehrt natürlich auch auf die Bahn einen belebenden Einfluß ausüben. Voraussichtlich werde die kleine Bahn von ca. 98 km (von Wittenberge bis Lüneburg) und von weiteren 41 km (wenn sie bis Welle weitergebaut werde) eine der rentabelsten Bahnen in Deutschland werden, weil nicht nur erheblicher Lokalverkehr, sondern auch viel Durchgangsverkehr zu erwarten sein.

¹⁸¹ Protokoll der Sitzung des Lbg. EB-Ausschusses am 18. 11. 1866, in: Stadtarchiv Lbg., AA E3 Nr. 35.

Erscheine also das Einbeziehen des von Lüneburg befürworteten Stückes in das Eisenbahnnetz eine handelspolitische Notwendigkeit zu sein, so erwarte man auch vertrauensvoll, daß die Interessen des vom Ausschuß vertretenen Länderstreifens warme Berücksichtigung finden würden. Nicht ohne Grund breche sich überall die Überzeugung Bahn, daß die von Preußen vollzogene Annexion des ehemaligen Königreichs Hannover auf seine Entwicklung in volkswirtschaftlicher Hinsicht von überragender Auswirkung sein werde. Man wiederhole also die Bitte, daß Herrn Mendelssohn-Bartholdy baldmöglichst die beantragte Konzession erteilt werde.¹⁸³

Einige Tage später sah es so aus, als ob Lüneburg seine alten Pläne, auch eine Neubaustrecke von Magdeburg in Lüneburg anzuschließen, ebenfalls noch realisieren könnte. Das Gardelegener Eisenbahnkomitee lud die im Lüneburger Ausschuß vertretenen Städte ein, sich gemeinsam um eine solche Strecke zu bemühen.¹⁸⁴ Ehe man sich zu der Einladung äußerte, fragte Heyn für den Lüneburger Ausschuß und auf Bitte des Magistrats bei Neuhaus an, was er von dem Projekt halte. Heyn schilderte das große Interesse Lüneburgs an dem Vorhaben, machte aber deutlich, daß man nichts tun werde, was das Projekt Wittenberge-Lüneburg gefährden könnte. Die BHE könne ja die Strecke bauen, um eine weitere Konkurrenz auszuschließen. Vielleicht könne man ja auch die Discontogesellschaft veranlassen, die Linie Tangermünde-Salzwedel-Uelzen fallen zu lassen und dafür von Gardelegen südlich nach Magdeburg und nördlich nach Dannenberg abzuzweigen. Dann nämlich würden die beiden Projekte der BHE und der Discontogesellschaft nicht mehr miteinander konkurrieren, sondern sich gegenseitig ergänzen. Der Handelsminister könne damit auch seine Versprechen einlösen, die er gegenüber Salzwedel gemacht habe.¹⁸⁵

Neuhaus erkannte in seinem Antwortschreiben an, daß Lüneburg gewiß einigen Nutzen aus dem Vorhaben Magdeburg-Gardelegen-Salzwedel-Dannenberg-Lüneburg ziehen würde. Die BHE würde sich an einem solchen Projekt aber auf keinen Fall beteiligen, denn es trete unstreitig mit dem eigenen Vorhaben in Konkurrenz. Darüber hinaus dürfe die BHE von der Linie Wittenberge-Lüneburg-Bremen in

¹⁸² Die Differenzen zu den Angaben im ersten Gutachten vom März 1866 sind nicht vom Verfasser dieser Arbeit zu vertreten.

¹⁸³ Petition der Städte Lüneburg, Harburg, Dannenberg, Hitzacker und Dahlenburg an den Handelsminister vom 18. 11. 1866, in: ebd.

¹⁸⁴ Gardelegener EB- Komitee an Magistr. Lbg. am 27. 11. 1866, in: ebd.

¹⁸⁵ Heyn an Neuhaus am 13. 12. 1866, in: ebd.

keiner Beziehung abweichen, wenn sie nicht das ganze Vorhaben gefährden wolle. Weiterhin würde man sich mit einer Beteiligung in größte Opposition zur Verwaltung der Magdeburg-Wittenbergischen Bahn begeben, weil die neue Bahn allen Verkehr von der Strecke Magdeburg-Wittenberge abziehen würde. Die Magdeburg-Wittenbergische Eisenbahngesellschaft brauche man aber noch, weil man deren Elbbrücke in Wittenberge für die eigene Zweigbahn mitbenutzen wolle. Im übrigen werde der Verkehr von Magdeburg nach Hamburg von jeher überschätzt, so daß sich eine neue Bahn in diese Richtung nicht rechnen könne. Natürlich überlasse er, Neuhaus, den Lüneburgern, in welcher Weise sie ihre Interessen verfolgen wollten, er füge aber hinzu, daß nach seiner Ansicht das Projekt die eigenen Pläne der Zweigbahn Wittenberge-Bremen nicht eben fördere.

Im gleichen Schreiben teilte Neuhaus mit, daß die mecklenburgische Regierung dem Vorhaben der BHE ablehnend gegenüber stehe. Er habe aber dem Handelsminister mitgeteilt, daß seine Gesellschaft das gesteckte Ziel unablässig verfolgen werde. Für die ersten 23 km ab Wittenberge sei die Linie bereits abgesteckt und die Vermessung nahezu beendet.¹⁸⁶

Neuhaus schloß sein Schreiben mit dem Bemerkung, daß an Verhandlungen zwischen der BHE und der Discontogesellschaft nicht zu denken sei.¹⁸⁷

Am 8. Januar 1867 antwortete Heyn, der Eisenbahnausschuß habe wegen der Bedenken von Neuhaus beschlossen, der Aufforderung Gardelegens zu gemeinsamem Handeln vorläufig nicht nachzukommen. Neuhaus sei dem Ausschuß derart entgegengekommen, daß man jetzt unmöglich etwas fördern könne, was den Interessen der BHE entgegen liefe. Man wolle fest zu dem gemeinsamen Projekt bis zu dessen Gelingen stehen. Man bitte lediglich um Mitteilung, wenn die Aussichten auf Konzession sich bedenklich mindern sollten, damit man dann die Interessen der Provinz in eine andere Richtung lenken könne.¹⁸⁸

Am 30. November tagte der Ausschuß in einer außerordentlichen Sitzung. Da das Beratungsergebnis für die weitere Entwicklung von entscheidender Bedeutung war,

¹⁸⁶ Da ja ohne Genehmigung gearbeitet wurde, erfolgte wohl der Zugang zu fremden Grundstücken aufgrund freiwilligen Einverständnisses.

¹⁸⁷ Neuhaus an Heyn am 27. 12. 1866, in: ebd.

¹⁸⁸ Heyn an Neuhaus am 8. 1. 1867 in: ebd.

soll hier der einzige Tagessordnungspunkt in wörtlicher Rede wiedergegeben werden.

„Tractandum 1:

Anknüpfend an den Plenarbeschluß des Ausschusses Nr. 1560 v. 30. 10. 1866 berichtet die Direction unterm 22. 11., daß einer Sozietät, an deren Spitze Herr Hansemann steht, die Konzession für den Bau einer Eisenbahn von Berlin nach Lehrte mit einer Abzweigung von Tangermünde nach Uelzen erteilt sei, und daß ein Comité in Bremen um die Konzession für eine Bahn von Bremen nach Uelzen nachgesucht habe, nach deren Ausführung ein direkter Weg von Berlin nach Bremen hergestellt sein würde. Diesen Tatsachen gegenüber würde das von Herrn Mendelssohn-Bartholdy ausgehende Projekt nur dann zur Ausführung kommen können, wenn die dazu nötigen Geldmittel baldmöglichst nachgewiesen werden. Da unter den jetzigen Verhältnissen es schwierig und zeitraubend sein würde, durch die Neubildung einer Aktiengesellschaft das Anlagekapital zusammenzubringen, so sei es dringend geboten, daß die Berlin-Hamburger Eisenbahn-Gesellschaft, als in höchstem Grade bei dem Mendelssohnschen Projekte interessiert, dasselbe selbst in die Hand nehme und durch eine Prioritätsanleihe die erforderlichen Mittel beschaffe. Die Bahn von Wittenberge über Lüneburg nach Bremen würde 27 ½ Meilen¹⁸⁹ betragen und sich in dieser Baulänge ca. 8 ½¹⁹⁰ Meilen dann ersparen lassen, wenn es ohne erheblichen Umweg gelingt, sich an eine zwischen Bremen und Harburg gelegene Station der im Bau befindlichen Osnabrück-Hamburger Eisenbahn anzuschließen. Bei dem üblichen und auskömmlichen Durchschnittssatz von 400.000 Thalern pro Meile¹⁹¹ würden die Baukosten im ersten Falle 11 Millionen, im zweiten Falle 7,6 oder rund 8 Millionen Thaler betragen. Im Einverständnis mit Herrn Paul Mendelssohn-Bartholdy stellt die Direction den Antrag :

sich damit einverstanden zu erklären, daß die Berlin-Hamburger Eisenbahn-Gesellschaft unter Verständigung mit gedachtem Herrn für sich die schließliche Konzessionserteilung für die Eisenbahn Wittenberge-Lüneburg-Bremen oder auch nur Wittenberge-Lüneburg bis zum Anschlusse an die in Aussicht stehende Eisenbahn von Bremen nach Hamburg nachsucht und zu beschließen, die erforderlichen

¹⁸⁹ 207 km.

¹⁹⁰ 64 km.

Mittel durch eine Prioritätsanleihe bis zum Betrage von 11 Millionen Thalern aufzubringen und zu diesem Behufe eine außerordentliche Generalversammlung zu berufen, nachdem die hohen Regierungen von Mecklenburg und Hamburg ihre Genehmigung dazu erteilt haben.

Der vorstehende Antrag ist in einer gestern stattgefundenen Sitzung des zur Prüfung der Verhältnisse der Concurrenzbahnen niedergesetzten Commission einer eingehenden Prüfung unterworfen worden und beschlossen worden:

solchen dem Ausschusse zur Annahme zu empfehlen.

Das Protokoll dieser Commissionssitzung wird verlesen. Herr Abendroth referiert noch in Kürze über die Verhandlungen der Commission und fordert die Direction zu weiteren Auseinandersetzungen auf.

Von Seiten des Herrn Geheimraths Neuhaus werden ausführliche Erläuterungen hinzugefügt und nach einer weiteren Diskussion wird schließlich der Antrag der Direction angenommen.¹⁹²

Nachdem nun feststand, daß die befürchtete Konkurrenzbahn tatsächlich gebaut würde, wenn diese Tatsache im Laufe der Ereignisse auch noch so manches Mal bestritten werden sollte, konnte sich die BHE eine Verzögerung ihres Projektes nicht mehr erlauben. Etwas verklausuliert wird festgestellt, daß es Mendelssohn-Bartholdy nicht gelungen war, das nötige Baukapital aufzubringen. Dies hatte der Handelsminister ja bereits in der Unterredung mit dem Lüneburger Eisenbahnausschuß im Oktober angenommen. Bei der soliden finanziellen Grundlage der BHE konnte es keinem Zweifel unterliegen, daß die Aufbringung von elf Millionen Talern durch eine Anleihe der Gesellschaft keine Schwierigkeiten bereiten würde. Dafür mußte man die anderen Widrigkeiten, nämlich die Einholung der Genehmigung bei den beiden aktienhaltenden Regierungen und der Generalversammlung notgedrungen in Kauf nehmen.

Am 15. Dezember lehnte der Handelsminister den Antrag Mendelssohn-Bartholdys zur Genehmigung der Vorarbeiten ab. Man könne erst nach Feststellung der Richtungen für die geplanten Hauptlinien Venlo-Hamburg und Berlin-Lehrte mit einer

¹⁹¹ 53.107 Taler/ km.

¹⁹² Protokoll der 93 ten (außerordentlichen) Plenarversammlung des Ausschusses der Berlin-Hamburger Eisenbahn-Gesellschaft v. 30. 11. 1866, in: StA HH, 111-1 Senat CL. VII Lit. Ka Nr. 11 Vol. 13b Fasc. 1 Inv. 2a.

Abzweigung über Salzwedel an die Staatsbahn zwischen Uelzen und Harburg entscheiden, wie den Bedürfnissen nach weiteren Eisenbahnlinien in zweckmäßiger Weise entsprochen werden könne.¹⁹³

Da man auf diese Entscheidung vorbereitet war, ließ man in seinen Anstrengungen nicht nach.

Zur Abwechselung wurde Heyn nun in seiner Eigenschaft als Präsident der Handelskammer Lüneburg aktiv. Die Kammer überreichte der Landdrostei im März 1867 ihre Vorstellungen von der zu errichtenden Strecke mit der Bitte, diese beim Handelsminister zu unterstützen.¹⁹⁴

Das Papier stellte fest, daß mittlerweile die MHE die Magdeburg-Wittenberger Bahn erworben und beim Konzessionsverfahren um die Berlin-Lehrter Bahn die Rechte der Discontogesellschaft übernommen hatte.¹⁹⁵

Man sei überzeugt, daß man die Konzession für die eigene Zweigbahn bekommen werde und daß dann die MHE mit Gewißheit ihr Projekt einer Zweigbahn nach Uelzen fallen lassen werde, weil dieser mit dem Vorhaben Wittenberge-Lüneburg die Lebensader abgeschnitten werde und sie damit auch ihrer eigenen, gerade erworbenen Bahn Magdeburg-Wittenberge einen Teil des Verkehrs entziehen würde. Ja, man rate dieser Gesellschaft sogar, sich beim Handelsminister für das Vorhaben der BHE einzusetzen, denn einerseits würde die BHE die Hälfte der Elbbrücke bei Wittenberge übernehmen, andererseits die Strecke Magdeburg-Wittenberge zu einer angemessenen Rentabilität kommen. Jetzt werfe die Strecke knapp drei Prozent Zinsen ab.¹⁹⁶

Man hoffe, daß die preußische Regierung nicht auf der Ausführung der Zweigbahn Tangermünde-Uelzen bestehen werde, nur weil angeblich der Stadt Salzwedel Zusagen gemacht worden seien. Jene Versprechen, wenn sie existierten, seien jedenfalls mit der Veränderung der Landkarte im Jahre 1866 angesichts einer nun stattfindenden großartigeren Entwicklung hinfällig. Alles in allem glaube man, daß sich die

¹⁹³ Handelsminister an Magistr. Lbg., in Stadtarchiv Lbg., AA E3 Nr. 35; der tatsächliche Grund für die Ablehnung war, daß das Baukapital durch Mendelssohn-Bartholdy nicht aufgebracht werden konnte, wie Neuhaus Merck am 10. Januar 1867 mitteilte. (StA HH, 111-1 Senat Lit. Ka Nr. 11 Vol. 13 Fasc. 260 Inv. 2.)

¹⁹⁴ An Königlich Preußische Landdrostei zu Lüneburg. Ergebene Vorstellung der Handels-Kammer zu Lüneburg, betreffend: die Erbauung einer Eisenbahn Lüneburg-Wittenberge von Seiten der Berlin-Hamburger Eisenbahn-Gesellschaft, Lüneburg 1867.

¹⁹⁵ ebd., S. 3; somit gehörte die Wittenberger Eisenbahnbrücke nun also der MHE.

¹⁹⁶ ebd., S. 5.

Sachlage zugunsten der BHE wesentlich verändert habe, weil man in der Magdeburg-Halberstädter keinen Gegner, sondern einen Bundesgenossen gewonnen habe.¹⁹⁷

Am 15. August 1867 ging eine erneute Bittschrift des Lüneburger Magistrats an den Handelsminister. Die Argumente blieben die gleichen, man fügte aber hinzu, der Bau der Strecke wäre in den nunmehr vereinigten Landesteilen das beste Mittel, um die immer noch vorhandene Mißstimmung in der Bevölkerung über die Annexion zu bekämpfen.¹⁹⁸ Am gleichen Tag forderte der Magistrat die anderen im Ausschuß vertretenen Städte und Ämter auf

(nunmehr gehörten auch die Ämter Bleckede, Dannenberg und Lüneburg dazu), eigene Petitionen gleichen Inhalts an den Handelsminister zu schicken.¹⁹⁹

Auch die Handelskammer Lüneburg stieß am 14. August noch einmal nach.²⁰⁰ Vermutlich waren die letzten Aktivitäten schon nicht mehr nötig, denn am 28. August 1867 wurde der BHE die Genehmigung für Vorarbeiten erteilt.²⁰¹

¹⁹⁷ ebd., S. 7f; die Konzession für Stendal-Uelzen wurde am 12. 7. 1867 an die Magdeburg-Halberstädter erteilt. Am 15. 4. 1873 war die Strecke betriebsbereit. (Helmke, Hans-Ingolf, Der Verkehr im Raum zwischen Weser und Elbe im 19. Jahrhundert unter besonderer Berücksichtigung der Eisenbahnen (Diss.), Köln 1957, S. 141.)

¹⁹⁸ Magistr. Lbg. an Handelsminister am 15. 8. 1867, in: Stadtarchiv Lbg., AA E3 Nr. 35.

¹⁹⁹ Magistr. Lbg. an die Magistrate Harburg, Dannenberg, Hitzacker und Dahlenburg sowie an die Ämter Dannenberg, Bleckede und Lüneburg am 15. 8. 1867, in: ebd.

²⁰⁰ Handelsminister an Handelskammer Lbg. am 28. 8. 1867, in: ebd.

²⁰¹ Das Genehmigungsschreiben im Wortlaut:

„Berlin, den 28. August 1867

Auf den Antrag vom 10. d. M. will ich der Berlin-Hamburger Eisenbahn-Gesellschaft zur Aufnahme der Vorarbeiten für die Anlage einer Eisenbahn von Wittenberge über Lüneburg nach Bremen hierdurch die Genehmigung erteilen.

Von der Zeit, zu welcher mit den Vorarbeiten in den speziell zu bezeichnenden einzelnen Kreisen, Städten und Ämtern vorgegangen werden soll, ist unter Namhaftmachung der damit beauftragten Techniker den beteiligten Provinzialbehörden, der Königlichen Regierung zu Magdeburg und dem Königlichen General-Gouvernement zu Hannover vorher Anzeige zu machen, damit sie die betreffenden Localbehörden rechtzeitig mit der erforderlichen Weisung versehen können.

Im Übrigen mache ich zur Vermeidung mißverständlicher Auffassung noch besonders darauf aufmerksam, daß nach den betreffenden allgemeinen Bestimmungen die Direction durch vorstehende Erlaubnis zur Aufnahme der Vorarbeiten keinen Anspruch auf demnächstige Conzessions- Erlangung erwirbt, und daß insbesondere wegen der noch nicht erfolgten definitiven Feststellung der Linie für die Bahnanlage Osnabrück-Bremen-Hamburg sich zur Zeit überhaupt noch nicht übersehen läßt, ob und in welcher Weise sich eventuell Ihr Projekt hiermit wird in Einklang bringen lassen.

Der Minister für Handel, Gewerbe u. öffentliche Arbeiten

gez. Graf von Itzenplitz

An

die Direction der Berlin-Hamburger Eisenbahn-Gesellschaft
-hier-“ (Stadtarchiv Lbg., AA E3 Nr. 35.)

2.4 Zusammenfassung

Der Lüneburger Eisenbahnausschuß setzte sich bereits im September 1866, als die Annexion Hannovers noch nicht rechtskräftig war, bei den neuen Herren in Hannover für eine Revision der Entscheidung der hannoverschen Regierung ein, die Bahn von Tangermünde über Salzwedel in Uelzen an die Staatsbahn Lehrte-Harburg anzuschließen. Er unterstellte dabei der hannoverschen Regierung, nicht sachgerecht, sondern voreingenommen entschieden zu haben.

Die Eisenbahnpolitik der preußischen Regierung schwankte zwischen der Hinwendung zum Staatsbahnsystem und dem Verbleiben beim Privatbahnsystem. In der in dieser Arbeit behandelten Zeit zwischen 1866 und 1874 wurden die meisten Bahnen in Preußen als Privatbahnen gebaut und betrieben.

Die BHE war durch gesetzliche Vorgaben, nämlich das Eisenbahngesetz von 1838, den Staatsvertrag zwischen den beteiligten Regierungen von 1841 sowie das Statut mit seiner Revision durch den 3. Nachtrag, in ihrer Entscheidungsfreiheit stark eingeschränkt. Neben den Aktien besitzenden Staaten Hamburg und Mecklenburg-Schwerin bestimmten die beteiligten Staaten über ihre Eisenbahnkommissare das Geschehen mit.

Die BHE hatte mit ihrem Vorstandsvorsitzenden Neuhaus eine ungewöhnliche Persönlichkeit an ihrer Spitze. Neuhaus leitete die Gesellschaft von 1850 bis zu seinem Tode 1876 im achtzigsten Lebensjahr. Nach zeitgenössischer Auffassung, die aber auch durch die Ergebnisse dieser Arbeit bestätigt wird, lenkte er die Verwaltung der Gesellschaft nahezu allein, allerdings nur, soweit Statut und andere gesetzliche Regelungen den Spielraum dafür ließen.

Nach der Annexion Hannovers durch Preußen verbündete er sich mit dem Lüneburger Eisenbahnausschuß, um sein Ziel einer Zweigbahn von Wittenberge nach Bremen realisieren zu können.

Um die Rentabilität der Strecke zu sichern, sollte der Lüneburger Eisenbahnausschuß das Bremer Komitee dazu bewegen, das eigene Projekt mitzutragen und dafür auf eine geplante Bahn von Bremen nach Uelzen zu verzichten. Dies gelang allerdings nicht.

Um den Schwierigkeiten zu entgehen, die der Bau einer Zweigbahn mit sich brachte – Genehmigung dreier Regierungen und Zustimmung der Generalversammlung mit

Zweidrittelmehrheit -, erreichte Neuhaus zunächst, daß der Berliner Bankier und stellvertretende Ausschußvorsitzende der BHE, Paul Mendelssohn-Bartholdy sich um die Konzession bemühte. Formal hätte die BHE dann nur die Betriebsführung für die neue Bahn übernommen. Als dies Vorhaben zu scheitern drohte, brachte Neuhaus den Ausschuß dazu, am 30. November 1866 zu beschließen, daß die Gesellschaft selbst Konzessionsträger werden und zur Finanzierung des Baus eine Prioritätsanleihe über elf Millionen Taler begeben werden sollte. Zum Zwecke der Genehmigung dieses Vorhabens sollte eine außerordentliche Generalversammlung einberufen werden. Diese trat allerdings erst drei Jahre später zusammen.

Die Genehmigung für die Vorarbeiten erfolgte am 28. August 1867.

3 Die Vorarbeiten für die Zweigbahn und das behördliche Prüfungsverfahren

3.1 Die Vorarbeiten

Der wesentliche Inhalt der Vorarbeiten wurde durch § 1 der „Bestimmungen für die Prüfung der Anträge auf Konzessionierung von Eisenbahnanlagen“ festgelegt. Danach war „aus zuverlässigen Quellen, soweit sie zugänglich sind, die Erheblichkeit des jetzigen Verkehrs, des Personen- sowohl als des Gütertransports zwischen den durch die Eisenbahn zu verbindenden Punkten anzugeben, und sind die hauptsächlichsten Gegenstände des Waarentransports zu bezeichnen. Außerdem ist die gewählte Bahnlinie, soweit als nach vorläufiger Prüfung möglich, genau anzugeben, und die Motive, welche die Wahl bestimmt haben, seien es technische oder sonstige, sind vollständig darzulegen. Endlich muß durch Beifügung einer Skizze der Terrainverhältnisse, unter spezieller Angabe der für die Bahn anzunehmenden stärksten Steigungen und des kleinsten Halbmessers der vorkommenden Krümmungen, sowie der Mittel zur Überwindung der hieraus oder sonst aus den Terrainverhältnissen hervorgehenden Schwierigkeiten, die technische Ausführbarkeit der gewählten Linie ersichtlich gemacht und ein möglichst vollständiger Überschlag der Ausführungs- und Unterhaltskosten beigefügt werden.“²⁰²

Die Vorarbeiten waren also teils wirtschaftlicher und teils technischer Natur. Die technischen Vorarbeiten waren unterteilt in spezielle technische Vorarbeiten, die der

Ausführung der Bahn nach der Konzessionierung als Grundlage dienen, und generelle technische Vorarbeiten, die vor der Konzessionierung vorgenommen werden mußten. Zu ihnen gehörten:

1. Eine Darstellung des Bahnzugs durch Einzeichnung in eine angemessene Karte, und zwar in die Generalstabkarte, soweit sie vorhanden war, andernfalls in die beste sonst existierende Karte,
2. die Darstellung des Längenprofils und der ungefähren Situation der nächsten Umgebung der Bahnlinie,
3. eine Beschreibung der projektierten Bahnanlage unter Angabe der erforderlichen größeren Bauwerke und
4. ein genereller Kostenanschlag (nach 17 Titeln geordnet).²⁰³

Um nicht die Ablehnung der Konzession zu riskieren, waren die Eisenbahnunternehmen bemüht, im Rahmen der Vorarbeiten, insbesondere bei der Wahl der Linie, öffentliche und wirtschaftliche Interessen zu berücksichtigen.

Während es für die wirtschaftlichen Ermittlungen als Nachweis der Nützlichkeit des Unternehmens keiner Genehmigung bedurfte, weil keine fremden Rechte berührt

²⁰² Bestimmungen für die Prüfung der Anträge auf Konzessionierung von Eisenbahnanlagen, § 1, abgedruckt in: Gleim, Wilhelm, Das Eisenbahnbaurecht, S. 94.

²⁰³ Bestimmungen für die Aufstellung der technischen Vorarbeiten zu Eisenbahn-Anlagen vom 9. August 1845, revidiert im Oktober 1871, abgedruckt in: ebd. S. 462-467, S.463f; für die Kostenanschläge galten folgende Titel:

- | | |
|------|--|
| I | Gründerwerb (und Nutzungsentschädigung) |
| II | Erd- und Böschungsarbeiten, Futtermauern e.t.c. (einschließlich derjenigen zu den Wegeübergängen e.t.c.) |
| III | Unterhaltung der Dämme, sowie Instandhaltung des Oberbaues während der Bauzeit und des ersten Betriebsjahres |
| IV | Einfriedigungen |
| V | Wegeübergänge (einschließlich der Unter- und Überführungen von Wegen nebst allem Zubehör) |
| VI | Durchlässe und kleinere Brücken (bis zu 10 m lichter Weite) |
| VII | größere Brückenanlagen |
| VIII | Tunnels |
| IX | Besondere Vorrichtungen und Gebäude zum Betrieb geneigter Ebenen |
| X | Oberbau (nebst allen Nebensträngen und zugehörigen Ausweichen) |
| XI | Signale (nebst dazugehörigen Buden und Wärterwohnungen) |
| XII | Bahnhöfe und Haltestellen nebst allem Zubehör an Gebäuden, Drehscheiben, Wasserkrahnen e.t.c. |
| XIII | Für sonstige und außerordentliche Anlagen (als Flußverlegungen, Durchführung durch Festungswerke e.t.c.) |
| XIV | Betriebsmittel |
| XV | Verwaltungskosten |
| XVI | Insgemein |
| XVII | Zinsen während der Bauzeit. |

wurden, war dies für die technischen Vorarbeiten anders. Sie erforderten das Betreten fremder Grundstücke, manchmal die Beschädigung von Feldfrüchten, mitunter auch die Beseitigung von Bäumen, kurz also, den Eingriff in fremdes Eigentum. Die Genehmigung zur Vornahme der generellen Vorarbeiten oblag dem Handelsminister, die Gestattung der notwendigen Eingriffe in fremdes Eigentum den Regierungspräsidenten (in der Provinz Hannover den Landdrosten).

Beide Gestattungen hatten keine gesetzliche Grundlage²⁰⁴, ergaben sich aber logisch aus den Handlungsabläufen. Der Regierungspräsident konnte tätig werden, wenn ein die Enteignung rechtfertigendes Unternehmen vorbereitet werden sollte. Bei einem konzessionsbedürftigen Unternehmen lag dieser Fall aber nicht vor, wenn es an den Voraussetzungen für die Konzessionierung mangelte. Die Prüfung, ob dies der Fall war, konnte nur durch das Staatsorgan erfolgen, das auch für die erste Prüfung der Konzessionsanträge zuständig war, also durch den Handelsminister. Folgerichtig wurde also der Handelsminister auch bei der Genehmigung der Vorarbeiten tätig. Wie bereits durch den Abdruck der Genehmigung für die Vorarbeiten der hier behandelten Zweigbahn dokumentiert, erwarb der Eisenbahnunternehmer mit der Gestattung von Vorarbeiten kein Recht auf die Konzession. Es stand mit ihr nur fest, daß das Unternehmen nicht von vornherein unzulässig war und der Unternehmer nicht als ungeeignet für das Vorhaben galt. Weiterhin stand es allein im freien Ermessen des Staates, die Konzession zu versagen oder auch einen anderen zu konzessionieren.²⁰⁵

Am 20. Oktober 1867 informierte die Landdrostei Lüneburg die betroffenen Städte und Ämter über den Beginn der Vorarbeiten. Als Bauleiter wurde Max Neuhaus²⁰⁶ genannt. Die Städte und Ämter hätten dafür Sorge zu tragen, daß er und seine Mitarbeiter auf den betreffenden Grundstücken nicht gestört würden.²⁰⁷

²⁰⁴ Diese gab es für das Handeln des Ministers nie, für den Landdrosten erst mit dem Enteignungsgesetz von 1874. (Gesetz über die Enteignung von Grundeigentum vom 11. Juni 1874, in: Pr. GS., Jg. 1874, S. 221-237, S. 222, § 4.)

²⁰⁵ Gleim, Wilhelm, Das Recht der Eisenbahnen in Preußen, 1. Band, 1. Hälfte, S. 95-97.

²⁰⁶ Max Neuhaus war der Sohn des Vorstandsvorsitzenden der BHE. Nach dessen Tode im Jahre 1876 kam er in den Vorstand der Gesellschaft, wurde später Vorstandsvorsitzender und hatte das zweifelhafte Vergnügen, die Gesellschaft 1886 in die Liquidation zu führen. (Bley, Peter, 150 Jahre, S. 69.)

²⁰⁷ Landdrostei Lbg. an Amt Gartow u.a. am 2.10.1867, in: Nds. HStA Hannover, Hann. 80 Lbg I 863/1.

Der Verlauf der Vorarbeiten wird anhand des Erläuterungsberichtes geschildert, den der Bauleiter Neuhaus im Juni 1868 erstellt hatte.²⁰⁸

Ihm waren folgende Vorgaben für den Verlauf der Strecke seitens der Direktion gemacht worden :

- Beginn der Strecke sollte der Bahnhof der BHE in Wittenberge sein.
- Die Elbquerung sollte auf der Eisenbahnbrücke der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahngesellschaft bei Wittenberge erfolgen.
- Der Bahnhof Lüneburg der Lehrte-Harburger Bahn sollte mitgenutzt werden.²⁰⁹
- Auf der gesamten Strecke sollte keine Steigung von mehr als 1:200 vorkommen.²¹⁰

Welche Linie die Bahn zwischen den Fixpunkten nahm sowie weiterhin von Lüneburg bis zum Anschluß an die Venlo-Hamburger Bahn, sollte das Resultat der Untersuchungen im Rahmen der Vorarbeiten sein.

Man entschied sich abweichend von den ersten Planungen für eine Linienführung über Lüchow statt über Dannenberg mit den Bahnhöfen bzw. Haltepunkten Wittenberge, Gollensdorf, Lanze, Lüchow, Götthien, Prepow, Himbergen, Lüneburg, Wulfsen und Jesteburg.²¹¹ Hier sollte der Anschluß an die Venlo-Hamburger Bahn erfolgen.

Neben der gewählten Linie war auch die Alternativstrecke über Dannenberg vollkommen bearbeitet, kartiert und veranschlagt worden. Insbesondere zwischen Dannenberg und Dahlenburg gab es erhebliche Geländeschwierigkeiten. Schon der bloße Augenschein genügte, um festzustellen, daß man eine weniger geeignete Linienführung kaum finden konnte. Zwischen Dahlenburg und Lüneburg wurden zwei Alternativlinien vollständig bearbeitet. Zwischen Lüneburg und der Venlo-Hamburger Bahn wurden zwei Strecken abgesteckt und nivelliert. Das Resultat dieser verschiedenen Untersuchungen war, daß sich vom linken Elbufer gegenüber Wittenberge nach Lüneburg mit Berührung von Dannenberg keine Linie ausführen ließ, die nicht auf längeren Strecken entweder dem Hochwasser der Jeezel ausgesetzt oder aber auf den Schutz hoher Deiche angewiesen war. Im Jeezeltal würde das Wasser zur

²⁰⁸ Erläuterungsbericht zu dem Projekte einer Eisenbahn von Wittenberge über Lüneburg nach Bremen von Juni 1868, in: StA HH, 111-1 Senat Cl. VII Lit. Ka Nr. 11 Vol. 13 Fasc. 260 Inv 2.

²⁰⁹ ebd., S. 4.

²¹⁰ ebd., S. 22; Steigung 1: 200 bedeutet, daß die Strecke auf 200 Metern um einen Meter ansteigt.

²¹¹ ebd., S. 34.

Zeit des höchsten Hochwassers neben dem Damm bis zu ca. vier Metern hoch stehen. Bei der Weiterführung dieser Linie über den Nordabhang des Hügellandes konnte keine Trasse gefunden werden, bei der ohne zahlreiche Kurven und ohne die Ausführung sehr kostspieliger, weil massereicher Erdarbeiten das vorgegebene Ziel einer Steigung von nicht mehr als 1:200 zu erreichen war. Zwischen Dannenberg und Dahlenburg hätten stärkere Neigungen nur vermieden werden können, wenn man besonders aufwendige Erdarbeiten nicht gescheut hätte. So wären beispielsweise für nur ca. 15 km Strecke über 1.228 Millionen Kubikmeter Erde zu bewegen gewesen, während es bei der bevorzugten Route über Lüchow für eine gleichlange Strecke nur 569.600 Kubikmeter waren, also weniger als die Hälfte. Ähnliche Unterschiede bei den Erdarbeiten ergaben sich auf insgesamt 60 km Strecke zwischen Jeetzel und Ilmenau. Auch wenn die Strecke über Lüchow ca. drei Kilometer länger war als über Dannenberg, mußte die Entscheidung für Lüchow fallen. Denn dieser unbedeutende Umweg genügte, um die zu erbauende Bahn nahezu vollständig den ungünstigen Wasserverhältnissen zu entziehen und sie mit verhältnismäßig geringen Erdarbeiten und unter Anwendung von Neigungen von max. 1:200 durch das schwierige Hügelland zu führen. Außerdem gebührte dieser Linie aus Rücksicht auf den zu erwartenden Verkehr der Vorrang.²¹² Die ausführliche Begründung dafür, daß die Linienführung über Dannenberg wirtschaftlich eigentlich nicht zu verantworten war, ist besonders im Lichte der Tatsache bemerkenswert, daß letztendlich genau diese verworfene Linie später gebaut wurde.

Der Anschlußpunkt Jesteburg an die Venlo-Hamburger Bahn war geradezu von der Natur geboten. Ein anderer Punkt, der näher nach Bremen zu lag, war wegen der Geländeverhältnisse nicht in Betracht zu ziehen.

Der Erläuterungsbericht wird an dieser Stelle widersprüchlich. Das Gelände für den vorgesehenen Bahnhof in Jesteburg sei bereits von der hannoverschen Regierung für einen Haltepunkt der Venlo-Hamburger Bahn vorgesehen gewesen. Zu dieser Zeit sei von der Wittenberge-Bremer Bahn noch keine Rede gewesen. Das gewählte Gelände eigne sich zwar für eine ländliche Haltestelle, sei aber für einen Anschlußbahnhof aus mehreren Gründen ungünstig. Dennoch wähle man vorläufig Jesteburg als Anschlußpunkt und setze voraus, daß durch spätere Verhandlungen zwischen

²¹² ebd., S. 39f.

der zukünftigen Gesellschaft, die Venlo-Hamburg baue und den beteiligten Staatsbehörden ein besserer, etwa zwischen Schierhorn und Jesteburg gelegener Anschlußpunkt vereinbart werden könne.

Nach der Kostenschätzung ergab sich für die gewählte Strecke ein Anlagekapital von 7.250.000 Talern. Die gesamte Linie war beim Planum sowie bei sämtlichen Bauwerken zweigleisig, im Oberbau jedoch eingleisig veranschlagt.

Als Betriebsmittel für die Bahn kalkulierte man mit 25 Lokomotiven, 50 sechsrädri- gen Personenwagen, acht sechsrädri- gen Personengepäckwagen, 356 vierrädri- gen und sechs achträdri- gen Güterwagen. Die Kosten für diese Betriebsmittel sollten sich auf 1.060.000 Taler belaufen.

Die Verluste bei der Aufbringung des Anlagekapitals und dessen Zinsen während der Bauzeit waren mit 10% der Bausumme veranschlagt. Außerdem wurde ein Reservefonds in Höhe von 1,5% des Anlagekapitals berücksichtigt.

Im Anschreiben, mit dem die BHE die Ausarbeitungen der Vorarbeiten dem Handelsminister vorlegte, erhöhte man die veranschlagten Baukosten auf neun Millionen Taler. Man argumentierte, daß man möglicherweise die Elbbrücke auf eigene Kosten verbreitern müsse, daß sich später ein zweigleisiger Betrieb als nötig herausstellen könnte, und man Vorsorge treffen wolle für Kostensteigerungen, die sich während der Bauzeit einstellen könnten.

Das Baukapital sollte gem. § 6 des Statuts der BHE durch Ausgabe einer Prioritätsanleihe aufgebracht werden. Man bat darum, nach Prüfung der Unterlagen eine vorläufige Zusicherung der Konzession vorzunehmen.²¹³

Widerstand gegen die Festsetzung der Linie über Lüchow leistete der vormalige hannoversche Wasserbaudirektor Bertram aus der Nähe von Hitzacker. Wenn er auch als Einzelperson handelte, so hatte er doch die gesamte Sympathie aller Orte, die bei einer Linienführung über Dannenberg berührt worden wären. In einer Petition an die Landdrostei Lüneburg sowie in einer Denkschrift, die Bertram dem Handelsminister, dem Landwirtschaftsminister, der Landdrostei, der Direktion der BHE und den Magistraten von Lüneburg, Dannenberg, Hitzacker sowie dem Amtshauptmann von Dannenberg zur Kenntnis brachte, berief er sich auf seine Detail-

²¹³ Direktion der BHE an Handelsminister am 21. 6. 1868, in StA HH, 111-1 Senat Cl. VII Lit. Ka Nr. 11 Vol. 13 Fasc. 260 Inv. 2.

kenntnisse in der Wasserwirtschaft des betroffenen Gebietes und behauptete, die Linienführung über Dannenberg sei genauso gut wie die über Lüchow. Dies gelte nicht nur für die Wasserverhältnisse, sondern auch für die Steigungs- und Krümmungsverhältnisse. Der wahre Grund für die Wahl der südlichen Linie durch die BHE liege darin, daß so ein leichter und kostengünstiger Anschluß an die Bahn Salzwedel-Uelzen möglich sei.²¹⁴

Der Einsatz von Bertram fand seinen Niederschlag im Prüfbericht der Landdrostei, der im nächsten Kapitel behandelt wird. Die Entkräftung der von ihm vorgetragene Argumente kostete die BHE immensen Zeitaufwand. Immerhin war das entsprechende Schreiben von Neuhaus an den preußischen Eisenbahnkommissar v. Maaßen 14 Seiten lang. Neuhaus wiederholte die Argumente aus dem Erläuterungsbericht und korrigierte die Aussage Bertrams, die Führung über Dannenberg sei nur 50.000 Taler teurer als über Lüchow. Eher seien es 50.000 Taler pro Meile mehr. Bertram hatte sogar strategische Gründe für die nördliche Linie vorgebracht, die Neuhaus mit dem Argument aus der Welt schaffte, schließlich sei von militärischer Seite kein Einwand für die von der Gesellschaft gewählte Linie geltend gemacht worden.²¹⁵

Weiteres Störfeuer gegen die gewählte Linie kam aus dem rechtsextremen Lenzen. In einer Eingabe an den Handelsminister hatte der Magistrat gefordert, die Zweigbahn über ihre Stadt zu führen. Dies lehnte Neuhaus in einer Stellungnahme an v. Maaßen mit dem Argument ab, daß die Mitnutzung der Eisenbahnbrücke bei Wittenberge aus Kostengründen unerlässlich sei, so daß eine Streckenführung von Wittenberge auf dem rechten Elbufer nicht in Frage komme. Selbst wenn aus irgendwelchen Gründen die Nutzung der Brücke nicht möglich wäre, könne man keine Aussagen über Lenzen machen, da man natürlich dort die Terrainverhältnisse nicht untersucht habe.²¹⁶

Wie in Kapitel 4.2 ausgeführt wird, mußte letztlich die BHE dennoch die Linienführung ändern, um die Zustimmung Mecklenburg-Schwerins zu dem beabsichtigten Vorhaben zu gewinnen. Im August 1869 wurde erneut ein Erläuterungsbericht zu den Vorarbeiten eingereicht. Als Vorteile der neuen Linie gegenüber der Führung über Lüchow wurden aufgeführt:

²¹⁴ Bertram an Lauenstein (Stadt syndikus von Lbg.) am 8. 9. 1868, in: Stadtarchiv Lbg., AA E 3 Nr. 35.

²¹⁵ Neuhaus an V. Maaßen am 18. 11. 1868, in: StA HH, ED- Liegenschaften-374-14 2006.

1. Der Abgang vom Wittenberger Bahnhof war günstiger, weil für die ursprüngliche Linie ein Kopfbahnhof erforderlich gewesen wäre.
2. Die Strecke war um knapp vier Kilometer kürzer.
3. Es mußten keine Anlagen anderer Eisenbahngesellschaften mitbenutzt werden.

Die Nachteile dagegen waren:

1. Die neue Linie wurde auf einer Länge von ca. 38 km in großer Nähe parallel zur Hauptstrecke der BHE geführt. Sie entzog dieser teilweise Verkehr, ohne dagegen wesentlich neuen Verkehr anzuziehen.
2. Die neue Linie erforderte wegen des Neubaus einer Elbbrücke und wegen der ungünstigen Geländebeziehungen zwischen Dannenberg und Lüneburg Mehrkosten von 1 871 000 Talern, die in der Folge zu einer höheren Zinslast führte. Aber auch die Unterhaltskosten für die vielen Bodenauf- und -abträge sowie die zahlreicheren Brückenbauten, Unter- und Überführungen stiegen erheblich.
3. Die Neigungs- und Krümmungsverhältnisse waren ungünstiger und damit in der Betriebsführung schwieriger und kostspieliger.

Als idealer Anschlußpunkt an die Venlo-Hamburger Bahn wird wiederum Jesteburg genannt. Auf der insgesamt 136 km langen Strecke sollten folgende Bahnhöfe bzw. Haltestellen eingerichtet werden:

- Abgangsbahnhof in Wittenberge
- Bahnhof bei Lenzen
- Bahnhof bei Dömitz
- Bahnhof bei Dannenberg
- Bahnhof bei Hitzacker (mit Lokomotivstation)
- Haltestelle bei Breese
- Bahnhof in Dahlenburg
- Bahnhof in Lüneburg
- Bahnhof in Wulfsen
- Anschlußbahnhof in Jesteburg

²¹⁶ Neuhaus an V. Maaßen am 3. 10. 1868, in: ebd.

In dem Anschreiben, mit dem der Erläuterungsbericht vorgelegt wurde, wurde der Anschlußpunkt Jesteburg im Gegensatz zu den Ausführungen im Erläuterungsbericht selbst als keineswegs ideal geschildert. Möglicherweise liegt hier eine unterschiedliche Wertung zwischen Max Neuhaus, der den Erläuterungsbericht verfaßt hatte, und seinem Vater Friedrich Neuhaus vor. Friedrich Neuhaus stellte fest, mit dem Anschlußpunkt Jesteburg würde ein nicht erwünschter Umweg für die Richtung von Lüneburg nach Bremen bedingt. Da aber seiner Kenntnis nach die KME plane, die Trasse der Venlo-Hamburger Bahn nach Norden zu verschieben und somit gar nicht Jesteburg berühren werde, werde die BHE bestrebt sein, für ihren Anschlußpunkt einen mehr nach Bremen gelegenen und für die Richtungslinie günstigeren Anschlußpunkt zu wählen. Lediglich weil die Planung der KME noch nicht weiter gediehen sei, wolle man zunächst an Jesteburg festhalten, um das Verfahren nicht zu verzögern.²¹⁷

Die Baukosten wurden auf insgesamt 9.121.000 Taler veranschlagt. Da die Baulänge aber wegen eines eventuell anderen Anschlußpunktes als Jesteburg zunehmen konnte, rundete Friedrich Neuhaus die Gesamtkosten großzügig auf insgesamt 12 Millionen Taler auf.²¹⁸

3.2 Die Prüfung der Vorarbeiten durch die Lüneburger Landdrostei

Der Prüfauftrag für Eisenbahnvorhaben an die Regierungspräsidenten ergab sich aus der Nr. 5 des Staatsministerialbeschlusses vom 30. November 1838.²¹⁹ Er umfaßte :

1. die Erörterung der für die Nützlichkeit der Anlage aufgeführten Gründe,
2. die Erörterung der technischen Ausführbarkeit des Unternehmens,
3. die Erörterung von Hindernissen, die dem Unternehmen aus allgemeinen landespolizeilichen Rücksichten entgegenstehen könnten,
4. die Erörterung von Privatrechten, die der nachgesuchten Konzession entgegenstehen könnten, soweit sie gegenüber dem Staat oder der Gesellschaft Schadenersatzansprüche begründen würden,
5. die Feststellung²²⁰ der Bahnlinie im Regierungsbezirk (hier in der Landdrostei),

²¹⁷ Hier wird zum erstenmal angeführt, daß möglicherweise die Venlo-Hamburger Bahn Jesteburg nicht berühren werde.

²¹⁸ Neuhaus an v. Itzenplitz am 7. 8. 1869, in ebd.

6. eine Aussage über die Solidität der an der Spitze des bauenden Unternehmens stehenden Personen,
7. Vorschläge zur Aufbringung des Baufonds und für Maßnahmen zur Verhütung des Aktienschwindels,
8. Vorschläge zu den für den Verkehr wünschenswerten künftigen Fortsetzungen der Bahn, eine Abschätzung der Wahrscheinlichkeit künftiger Zweigbahnen und Vorschläge zu Vorbehalten bei der Konzessionierung, um solche künftigen Anlagen zu erleichtern.

Auf Verlangen der Landdrostei sollte der Magistrat von Lüneburg zu dem Bauvorhaben der BHE Stellung nehmen. Dies geschah am 18. August 1868.²²¹

Nachdem man festgestellt hatte, daß weder aus landespolizeilichen Gründen Hindernisse bestanden, noch Privatrechte entgegenstanden, die zu Schadenersatz hätten berechtigen können, erläuterte man ausführlich die Interessen Lüneburgs an der geplanten Linie.

Wenn man zunächst auch eine Streckenführung über Dannenberg angestrebt habe, so verschließe man sich nicht den technischen Vorbehalten der Gesellschaft gegenüber dieser Linie. Die Interessen Lüneburgs seien durch die Trasse über Lüchow voll gewahrt. Ja, sie biete sogar gewisse Vorteile, weil Lüchow der Mittelpunkt und Marktplatz des Wendlandes sei. Weiterhin sei eine Eisenbahnverbindung mit der Altmark leichter zu ermöglichen, weil man nur einen Streckenschluß zwischen Lüchow und Salzwedel vornehmen müsse.²²² Diese Anbindung der Altmark an den nördlichen Teil der Provinz Lüneburg [!] werde den Wohlstand in dem betreffenden Gebiet erheblich steigern.

Für den Anschluß an die Venlo-Hamburger Bahn komme sowohl Welle als auch Jesteburg in Frage. Eigentlich wäre hierbei eine Linienführung von Lüneburg über Salzhausen nach Welle vorzuziehen, denn diese Strecke sei etwas kürzer und habe auch größeren Lokalverkehr zu erwarten. Allerdings folge man den technischen Bedenken, die einer solchen Linienführung aus Sicht der BHE entgegenstünden. Des-

²¹⁹ Zwar liegt dem Verfasser der Beschluß nicht vor, jedoch wird im Prüfbericht der Landdrostei auf ihn Bezug genommen und dessen Gliederung folgt den Punkten des Erlasses.

²²⁰ Feststellung = behördliche Genehmigung eines Großbauvorhabens.

²²¹ Magistr. Lbg. an Landdrostei Lbg. am 18. 8. 1868, in Stadtarchiv Lbg., AA E3 Nr. 35.

²²² Hier wird wiederum deutlich, daß man immer noch an eine Verhinderung der Zweigbahn zwischen Salzwedel und Uelzen glaubte.

halb sei auch Lüneburg der Ansicht, daß Jesteburg der gebotene Anschlußpunkt sei und die Interessen Lüneburgs dadurch gewahrt blieben.

Es folgte eine lange Ausführung über die Linienführung in der Stadt Lüneburg, die hier nicht von Belang ist, weil auch darin Lüneburg mit den Vorschlägen der BHE einverstanden war, zumal diese in enger Zusammenarbeit mit den städtischen Behörden entstanden waren.

Am Ende der Stellungnahme wurden die Vorarbeiten der BHE in den höchsten Tönen gelobt. Das Projekt könne als wirklich ausgezeichnet und mustergültig benannt werden, und man bitte, daß die Landdrostei die Erteilung der nachgesuchten Konzession befürworte.

Der Prüfbericht der Landdrostei Lüneburg vom 4. Oktober 1868, der an den Oberpräsidenten der Provinz Hannover zur Weiterleitung an den Handelsminister geschickt wurde, soll hier ausführlich behandelt werden. Wenn auch viele der aufgeführten Argumente bereits bei anderer Gelegenheit genannt worden sind, so treffen wir bei diesem Prüfbericht erstmalig auf eine offizielle Stellungnahme zu dem Projekt durch eine staatliche Institution. Die Erörterung des Berichtes folgt der Gliederung, wie sie anfangs dieses Kapitels genannt wurde.²²³

1. Von den vielen zur Zeit betriebenen Eisenbahnvorhaben gebühre dem geprüften Projekt eine hervorragende Stelle. Die Linie Wittenberge-Lüneburg-Jesteburg in Verbindung mit der Bremen-Hamburger Bahn und der Oldenburg-Leerer Bahn mit ihrer bereits beabsichtigten Weiterführung nach Holland werde für den Verkehr zwischen dem nördlichen Holland, Ostfriesland, Oldenburg und Bremen einerseits und der Lüneburger Landdrostei, Magdeburg und Berlin andererseits nicht nur ein notwendiges Ergänzungsglied sein, sondern auch im Vergleich zu den gegenwärtig bestehenden Eisenbahnverbindungen den kürzesten Weg zwischen Berlin und Bremen bilden.

Der Bericht bezog sich auf die Petition der im Lüneburger Eisenbahnausschuß vertretenen Städte vom 18. November 1866 und stellte fest, daß nach Überprüfung die dort genannten Längenangaben richtig waren. Lediglich die Strecke Wittenberge-Welle sei um ca. 7,5 km länger als angegeben, weil man bei der Be-

²²³ Landdrostei Lbg. an Oberpräsidenten von Hannover am 4. 10. 1868, in: Nds. HStA Hannover, Hann. 80 Lbg I 863 / 1.

rechnung von der Linienführung über Dannenberg ausgegangen sei und die direkte Entfernung zwischen Lüneburg und Welle gemessen habe, nunmehr aber über Jesteburg gehe.

Man hebe hervor, daß die Ems mit den Städten Leer und Emden, der Jadebusen mit Heppens (das spätere Wilhelmshaven) und Oldenburg sowie die Weser mit Bremen, Bremerhaven und Geestemünde in direkte Verbindung untereinander und mit Berlin gebracht werden. Gleiches gelte für die Elbe mit Hamburg und später, nach Bau einer entsprechenden Bahn, für Stade und Cuxhaven.

Die Frachtsätze zwischen Berlin und Hamburg seien zur Zeit zwar höher als auf der Strecke Berlin-Büchen-Hamburg, weil man der Köln-Mindener Eisenbahngesellschaft gestattet habe, die Elbbrücke zwischen Harburg und Hamburg mit drei Tarifmeilen (22,6 km) zu rechnen. Diese Berechnung falle aber weg, sobald die Venlo-Hamburger Bahn einen Gewinn von mehr als fünf Prozent erwirtschaftete.

Jedenfalls werde eine Bahn, die den Norden von der Ems bis zur Elbe mit Berlin in Verbindung bringe, sicherlich im Weltverkehr [!] eine hervorragende Stellung einnehmen. Mit diesem Lobgesang auf die Bahn ging die Landdrostei sogar weiter, als es die Initiatoren in ihren zweckbestimmten Werbeargumenten getan hatten.

Auch für den Lokalverkehr habe die Bahn ihre große Bedeutung. Der östliche Teil des Bezirkes mit den Ämtern Lüchow, Gartow und Dannenberg mit einer Gesamtbevölkerung von 46.572 Einwohnern liege im Durchschnitt über 45 km von der nächsten Eisenbahnlinie, der Lehrte-Harburger Bahn bzw. der Berlin-Hamburger Bahn entfernt. Die Ämter Lüchow und Dannenberg verfrachteten jährlich etwa 10.000 t landwirtschaftlicher Produkte auf die Märkte in Lüneburg, Bevensen und Uelzen. Dies geschehe noch auf dem Landwege. Dieser Landesteil werde also durch die Bahn erst richtig erschlossen. Den größten Vorteil habe allerdings Lüneburg. Es werde für das Wendland die nächste größere Stadt werden und den Verkehr, der jetzt fast ausschließlich nach Salzwedel und Uelzen gehe, an sich ziehen. Darüber hinaus werde es seine Rohprodukte und Fabrikate (Salz, Soda, Zement, Kalk und Eisenwaren) weiter nach Westen und Osten liefern können. Dies sei bisher an den hohen Frachtsätzen gescheitert. Zur Würdigung der Lüneburger Industrie hebe man hervor, daß im vorhergehenden Jahr die Saline

ca. 30.600 Kubikmeter Salz, 3.000 t Soda, 250 t Chlorkalk und etwa 1.500 t Salzsäure produziert habe. Die Lüneburger Kalkwerke hätten 12.000 t Kalk und Zement hergestellt und das Eisenwerk 1.623 t Eisenwaren.²²⁴

2. Gegen die technische Ausführbarkeit gebe es bei der Landdrostei keine Bedenken. Die Steigungsverhältnisse lägen nicht über 1:200, und der kleinste, auch nur einmal angewendete Kurvenradius betrage 549 m. Ob die Überführung der Bahn über Flüsse, Wasserläufe und öffentliche Straßen in der geplanten Weise vorgenommen werden könne, ließe sich zur Zeit nicht übersehen. Die speziellen Bestimmungen über die einzelnen baulichen Vorrichtungen könnten die zuständigen Behörden erst bei der Bauausführung treffen. Die von der Gesellschaft beabsichtigte Verlegung einer kurzen Strecke der Ilmenau schein vom landespolizeilichen Standpunkt unbedenklich. Allerdings sei damit zu rechnen, daß die betroffenen Wassermüller wegen der damit verbundenen Veränderung des Wasserlaufs mit Protesten und Entschädigungsansprüchen reagieren würden.

Die mit 7.250.000 Talern veranschlagten Kosten würden mutmaßlich genügen, wenn man auch Zweifel habe, daß die für Enteignungsentschädigungen vorgesehenen Summen ausreichen.

3. Dies glaubte man, verneinen zu können.
4. Auch dies glaubte man verneinen zu können.²²⁵
5. Das Bekanntwerden der von der Gesellschaft vorgesehen Linie habe selbstverständlich in den beteiligten Kreisen, namentlich in den Ämtern Lüchow und Dannenberg, und in den dortigen Städten zu vielfachen Erörterungen, Anträgen und Petitionen Veranlassung gegeben. Man glaube, auf den Inhalt dieser Vorgänge nicht eingehen zu müssen, weil sie alle von einem einseitigen Standpunkt ausgingen und die eigenen Interessen auf Kosten der bei der Konkurrenzlinie Beteiligten hervorzuheben bemüht seien. Von weitergehender Bedeutung sei allerdings die Denkschrift des Wasserbaudirektors Bertram.²²⁶

A. Die Linie zwischen Wittenberge und Lüneburg

²²⁴ ebd., S. 2-12.

²²⁵ Dies widerspricht allerdings der Aussage, daß man von den Wassermüllern der Ilmenau Entschädigungsansprüche erwartete.

²²⁶ ebd., S. 16-18.

Die Feststellung der Linienführung zwischen Wittenberge und Lüneburg sei für die jeweils örtlichen Interessen bei weitem am wichtigsten. Die von der Gesellschaft gewählte Linie sei von den Terrainverhältnissen her zweifellos die günstigste, und ihre Wahl lasse sich in dieser Beziehung als wohl gelungen bezeichnen. Man bedauere allerdings, daß die Ämter Gartow und Dannenberg mit den Städten Dannenberg und Hitzacker übergangen worden seien und wahrscheinlich für immer auf eine Eisenbahnlinie würden verzichten müssen. Man lege auf die Berücksichtigung dieser Gegend aber nicht so viel Gewicht, daß man der nördlichen Linie den Vorzug vor der südlichen geben würde, wenn nur diese beiden Linienführungen in Frage kämen. Die wirtschaftlichen Verhältnisse seien in beiden Gegenden ähnlich. Bei Anlegung eines strengen Maßstabs müsse man allerdings Lüchow wegen seines größeren Produktreichtums und seiner größeren Betriebbarkeit den Vorzug geben. Insbesondere spreche für Lüchow, daß es außer den Straßen keine Verkehrswege habe, wohingegen Dannenberg über die Wasserwege Elbe und Jeetzel verfüge. Wenn das Amt Lüchow dennoch das Amt Dannenberg überflügelt habe, so spreche das für den Keim einer größeren Entwicklung in der Zukunft. Andererseits sei man durchaus der Meinung, daß auch das Amt Dannenberg verdiene, bei dem Schienenweg berücksichtigt zu werden. Könnten nun beide Ämter in das Schienennetz einbezogen werden, wäre das sicherlich die beste Lösung.

Dies könne man dadurch erreichen, daß die BHE über Dannenberg baue, die Magdeburg-Halberstädter dagegen ihre Zweigbahn von Salzwedel über Lüchow nach Uelzen oder einen sonstigen Anschlußpunkt an der Lehrte-Harburger Bahn führe.

Neben der Erreichung des genannten Zwecks böte ein solches Projekt weitere Vorteile. Die direkte Linie Salzwedel-Uelzen durchschneide einen verhältnismäßig unfruchtbaren Landstrich, während eine Linie Salzwedel-Lüchow-Uelzen durch eine fruchtbare Gegend, insbesondere das Amt Lüchow führe. Von den beiden Linien würde eine jede ihre besondere Bedeutung für den Lokalverkehr haben, während sie sonst bei einem kürzesten Abstand voneinander von nur 15 km Parallelbahnen bildeten und sich Konkurrenz machen würden, weil die Bedürfnisse der Gegend ersichtlich mit einer Bahn gedeckt würden. Der Umweg

über Lüchow sei unerheblich, da Lüchow und Uelzen nordwärts fast auf gleicher Höhe lägen. Für Salzwedel und Lüchow sei die Anbindung an die Salzwedel-Uelzener Bahn um so wichtiger, weil sie die Marktorte für das Amt Lüchow seien und der Verkehr sich bei einem Bau der Bahn Wittenberge über Lüchow nach Lüneburg dorthin verlagern würde.

Für den durchgehenden Verkehr sei allerdings der Umweg nicht unproblematisch. Durchgehende Güter würden aber bei einem Endpunkt der Bahn in Uelzen keine große Bedeutung haben. Bei einer Fortführung der Linie nach Bremen dagegen wäre die Linie Berlin-Salzwedel-Lüchow-Uelzen-Bremen immer noch die kürzeste Strecke zwischen der unteren Weser und Berlin. Das Projekt, die Ostsee direkt mit Magdeburg zu verbinden, würde gefördert, denn, vorausgesetzt, Magdeburg-Salzwedel würde durch eine Bahn verbunden werden, bliebe nur noch eine Linie von Hagenow oder Pritzler nach Hitzacker und von Dannenberg nach Lüchow mit einer Gesamtlänge von etwa 38 km zu bauen.

Die Linie Wittenberge über Dannenberg nach Lüneburg sei um gut drei Kilometer kürzer als über Lüchow. Sie würde den Vorteil haben, die Elbe an mehreren Stellen zu berühren und namentlich bei Hitzacker mit der Jeeztelmündung den Schiffahrtsweg mit dem Schienenweg verbinden. Auch würde der wichtige Holzschlagplatz, der Forst Göhrde, an die Bahn angeschlossen.

Man müsse zwar zugeben, daß die Linie über Lüchow günstigere Verhältnisse biete, stelle aber in Abrede, daß diese so erheblich seien, wie sie in dem vorgelegten Erläuterungsbericht dargestellt worden seien. Man könne sie nicht als fast unüberwindlich, höchstens als unverhältnismäßig bezeichnen. Was insbesondere die Durchquerung des Überschwemmungsgebietes zwischen Wittenberge und Dannenberg anbelange, so sei nicht nur die Bauausführung, sondern auch die Sicherung des Bahnbetriebes ohne allzu große Gefahren möglich. Man verweise insofern auf das Gutachten der Wasserbauinspektion Hitzacker sowie auf die Denkschrift des Wasserbaudirektors Bertram. Letzterem füge man die Bemerkung hinzu, daß bei dem geordneten Zustand des örtlichen Deichwesens eine wesentliche Gefährdung der Anlage nicht zu befürchten sei. Schwieriger werde sich die Überleitung der Bahn aus dem Jeeztal in das Ilmenautal darstellen. Die Neigungsverhältnisse seien hier zwar ungünstig, aber nicht so, daß sie nur unter

übermäßigen Opfern überwunden werden könnten. Der Erläuterungsbericht selbst bezeichne die stärksten Steigungen mit 1:180, und es sei nicht außerhalb jeder Wahrscheinlichkeit, daß sich bei erneuter Untersuchung eine günstigere Neigung finden lasse, die das Maß 1:200 nicht überschreite. Endlich komme noch in Betracht, daß die Führung der Bahn in der Linie Wittenberge, Gartow, Dannenberg, Hitzacker nach Lüneburg von Dahlenburg bis Lüneburg die kostspielige Überbrückung der Bahn Lehrte-Harburg bei Deutsch-Evern und die Verlegung der Ilmenau ersparen würde. Beide Maßnahmen seien nur bei Führung der Bahn über Lüchow erforderlich.

Die Interessen beider Ämter, nämlich Lüchow und Dannenberg, würden optimal gewahrt, wenn man statt der genannten alternativen Routen eine Linie Wittenberge-Lüchow (richtiger Saarau, eine halbe Stunde von Lüchow entfernt)–Dannenberg-Hitzacker-Lüneburg wählen würde. Das Amt Lüchow müßte dann zwar auf einen wesentlichen Teil der Strecke verzichten und die Stadt Lüchow nicht einen Bahnhof in unmittelbarer Nähe erhalten, diese Nachteile würden allerdings aufgewogen durch die Durchschneidung des nördlichen Amtsbezirks und durch die Verbindung mit Dannenberg, Hitzacker und der Elbe. Auch lasse sich nicht verkennen, daß die Bahn von Hitzacker aus eine in landwirtschaftlicher Hinsicht wichtigere Gegend durchschneiden würde, als das bei einer Führung über Lüchow der Fall sei. Zu einer Verbindung der Ostsee mit Magdeburg wäre nur noch der Streckenschluß zwischen Salzwedel und Lüchow (Saarau) sowie zwischen Hitzacker und Pritzler (Hagenow) erforderlich.

Der Ausbau der genannten Alternativlinie biete nach sorgfältigen Untersuchungen der Wasserbauinspektion Hitzacker bis an das Jeetzeltal weniger Terrainschwierigkeiten als irgendeine der beiden anderen Routen. Man solle diese Alternativroute näher in Betracht ziehen, es sei denn, die Interessen der Endpunkte der Bahn und des durchgehenden Verkehrs verböten den damit erforderlichen Umweg.

Schließlich sei noch erwähnenswert, daß bei einer Beibehaltung der Führung über Lüchow das Amt Dannenberg durch eine Zweigbahn mit Lüchow verbunden werden könnte. Die Kosten dafür seien allerdings erheblich (von der Wasserbauinspektion Hitzacker mit überschlägig 1.047.000 Talern veranschlagt). Zur

Zeit könne man einem solchen Projekt nicht das Wort reden, da man nicht verhehlen wolle, daß die wirtschaftliche Bedeutung des Amtes Dannenberg nicht groß genug sei, um eine solche, auf den örtlichen Verkehr ausgerichtete, Zweigbahn rentabel zu machen. Anders wäre die Sachlage, wenn das Projekt Ostsee-Magdeburg sich in naher Zukunft verwirklichen würde.

Man muß bemerken, daß die Landdrostei Lüneburg in ihrem Prüfbericht die Eisenbahnlandschaft östlich von Lüneburg neu gestalten wollte. Einerseits stellte man fest, daß die Wahl Lüchows nicht nur wegen der Bodenverhältnisse gut war, sondern auch wegen der wirtschaftlich höheren Bedeutung der Stadt gegenüber Dannenberg. Dann aber pries man die Vorzüge Dannenbergs und machte gleich drei Vorschläge für eine neue Linienführung:

- Zweigbahn Wittenberge-Lüneburg über Dannenberg, dafür Zweigbahn Salzwedel-Uelzen über Lüchow,
- Alternativroute über Saarau, die die beiden Ämter Lüchow und Dannenberg berühren würde,
- Zusätzlich eine Zweigbahn Lüchow-Dannenberg bei Beibehaltung der von der BHE gewünschten Route über Lüchow.

Bei allen angebotenen Alternativen wurde nicht berücksichtigt, daß nicht nur verschiedene Gesellschaften mitspielen mußten – die Zweigbahn Salzwedel-Uelzen war sogar schon für die Magdeburg-Halberstädter Eisenbahngesellschaft konzesioniert - , sondern jede der Lösungen mit unterschiedlich hohen Kostensteigerungen verbunden gewesen wäre. Es wird noch zu zeigen sein, daß dieser Umstand weder bei der Landdrostei Lüneburg noch beim Handelsministerium eine entscheidende Rolle spielte. Schließlich ging es nicht um Geld des preußischen Staates, sondern um das von Gesellschaften, die dennoch rentabel die Strecken würden betreiben können.²²⁷

B. Gegen die projektierte Durchführung der Bahn durch das Stadtgebiet Lüneburg und die Wahl des dortigen Bahnhofplatzes habe man in Übereinstimmung mit dem Lüneburger Magistrat keine Einwendungen.²²⁸

C. Linie zwischen Lüneburg und Iesteburg

²²⁷ ebd., S. 18-39.

²²⁸ ebd., S. 40-42.

Die Verbindung wäre um 7,5 km kürzer, wenn statt des Anschlußpunktes Jesteburg Welle gewählt worden wäre. Auch wären die örtlichen Interessen besser gewahrt worden, denn die Gegend zwischen Lüneburg und der Hanstedter Aue sei an Produkten reicher als der Landstrich, durch den die Linie Lüneburg-Jesteburg führe. Gleichwohl ließen die auf der Strecke Lüneburg–Welle zu überwindenden Steigungen den Anschlußpunkt Jesteburg völlig gerechtfertigt erscheinen. Die Beschreibung der Terrainschwierigkeiten sei in dem Erläuterungsbericht nicht übertrieben dargestellt. Die in die fragliche Linie fallenden Flußtäler, insbesondere das Tal der Hanstedter Aue, seien von so hohen und steilen Wänden eingeschlossen, und die Bergrücken, insbesondere der Hanstedter Berg sowie der Garlstorfer und Quarrenstedter Wald, zögen sich in einer so ununterbrochenen, beträchtlichen Höhe hin, daß eine Eisenbahnverbindung zwischen Lüneburg und Welle in gerader Richtung übermäßige Kosten verursachen würde.²²⁹

Nicht unerwähnt dürfe bleiben, daß dem Gebiet von der Hanstedter Aue bis Welle eine Eisenbahn wenig nütze. Es handele sich um einen wenig bebauten Heidestrich mit einer Bevölkerungsdichte von nur vierzehn auf den Quadratkilometer.²³⁰

6. Über diesen Punkt werde wohl von der Landdrostei keine Äußerung erwartet.²³¹
7. Es gelte das gleiche wie für Punkt 6.
8. Es werde auf das unter Punkt 5. Gesagte verwiesen.²³²

Zum Schluß des Berichtes wurde festgestellt:

1. Das Unternehmen verdient Förderung.
2. Die Linie Wittenberge-Lüchow-Lüneburg-Jesteburg ist an und für sich zweckmäßig.
3. Eine Linie Wittenberge-Dannenberg-Lüneburg-Jesteburg und die Führung der Salzwedel-Uelzener Bahn über Lüchow entspricht den örtlichen Interessen am besten.
4. Eine kombinierte Linie Wittenberge-Lüchow (Saarau)-Dannenberg- Lüneburg sollte in Erwägung gezogen werden.²³³

²²⁹ S. dazu die Höhenschichtenkarte im Anhang Seite 267.

²³⁰ ebd., S. 42-45.

²³¹ ebd., S 45f.

²³² ebd., S. 46.

3.3 Zusammenfassung

Im Gegensatz zu ersten Planungen entschied sich die BHE nach Beendigung der allgemeinen technischen Vorarbeiten für die Linie Wittenberge-Lüchow –Lüneburg-Jesteburg. Nach Ansicht der Gesellschaft hätte die Linie über Dannenberg durch hochwassergefährdetes Gebiet geführt. Darüber hinaus erwies sich das Hügelland zwischen Jeetzel und Ilmenau als ungeeignet für einen rentablen Streckenbau. Ohne umfangreiche Erdarbeiten wäre keine Linie zustande gekommen, bei der Krümmungsradien und Neigungen den Vorgaben entsprochen hätten. Bei einer Führung über Dannenberg wäre die Strecke um ca. 6.640 Taler pro Kilometer teurer geworden. Bei der ausgewählten Strecke über Lüchow kam man auf geschätzte Gesamtkosten von 7.250.000 Talern. Bei Einreichung der Unterlagen an den Handelsminister erhöhte die Gesellschaft die Kostenschätzung auf 9.000.000 Taler, weil sie eine eventuelle Verbreiterung der Elbbrücke bei Wittenberge sowie Kostensteigerungen während der Bauzeit mit einkalkulierte.

Die Prüfung der Vorarbeiten durch die Landdrostei Lüneburg ergab, daß das gesamte Vorhaben Förderung verdiente. Die Linie über Lüchow bot die günstigsten Verhältnisse. Es wurde aber in Abrede gestellt, daß die Schwierigkeiten bei einer Führung über Dannenberg unüberwindbar wären. Die Landdrostei schlug dem Handelsminister vor, entweder den Bau der Zweigbahn über Dannenberg zu verfügen und gleichzeitig die bereits konzessionierte Linie Salzwedel-Uelzen über Lüchow führen zu lassen, oder aber eine Linie anzuweisen, die durch das Amt Lüchow unter Aussparung der Stadt Lüchow über Dannenberg nach Lüneburg führte. Anschlußpunkt an die Venlo –Hamburger Bahn sollte Jesteburg werden.

²³³ ebd., S. 47; der Prüfbericht der Landdrostei zu dem im August 1869 erneut eingereichten Erläuterungsbericht ist nicht erhalten. Im Ergebnis ist klar, daß er auf keine Gegenwehr stieß, war doch der Landdrostei die Linienführung über Dannenberg ohnehin lieber.

4 Bemühungen der BHE um die Zustimmung der hamburgischen sowie der mecklenburg-schwerinschen Regierung zur Einberufung einer Generalversammlung

4.1 Die Zustimmung des Hamburger Senats

Zu dem zu behandelnden Thema gibt es nur wenige Äußerungen von der Hamburger Seite. Dies mag daran liegen, daß der hamburgische Kommissar seine Berichte mündlich abgab und auch seine Weisungen mündlich erhielt. Die hamburgische Haltung muß also aus dem Ergebnis geschlossen werden, das letztlich in der Zustimmung zu dem beantragten Projekt gipfelte. Zweifellos waren dafür die Argumente ausschlaggebend, die Neuhaus vorgetragen hatte.

Bekanntlich mußten die Regierungen, die Aktien Lit B hielten, zustimmen, wenn ein Antrag auf den Bau einer Zweigbahn in die Generalversammlung eingebracht werden sollte.²³⁴ Nur von dieser Zustimmung soll im Kapitel 4 gesprochen werden.

Um die Zustimmung der hamburgischen Regierung zu bekommen, begründete der Vorstand der BHE in einem Schreiben an den Hamburger Eisenbahnkommissar Menck ausführlich, warum die Angelegenheit für die BHE lebenswichtig sei.²³⁵ Merck war übrigens der einzige Kommissar, zu dem Neuhaus ein vertrautes Verhältnis hatte. Sie kannten sich schließlich schon seit der Gründung der Gesellschaft im Jahre 1843.²³⁶ Mit dem mecklenburgischen Kommissar Brandt verband ihn nur dessen Funktion, in der dieser auf Unterrichtung und Genehmigungsbiten Anspruch hatte. Auch die preußischen Kommissare (sie wechselten in der behandelten Zeit mehrfach²³⁷) spielten eher als Widerpart eine Rolle, allerdings eine geringere als die anderen Kommissare, denn in Berlin hatte Neuhaus direkten Zugang zum Handelsminister und dessen Referenten. Häufig gingen Berichte von Neuhaus an die preußischen Kommissare nur, um der Form zu genügen, nachdem bestimmte Sach-

²³⁴ Vgl. hierzu S.46.

²³⁵ Dies ist eines der wenigen Schreiben, die nicht nur Neuhaus, sondern der gesamte Vorstand unterschrieben hatte (Neuhaus, Wolf, Vettin).

²³⁶ Merck ist als Gründungsmitglied der Gesellschaft auf dem handgeschriebenen Statut von 1843 aufgeführt. (LA Berlin, Rep. 080 SU 17254.)

²³⁷ Wie bereits erwähnt, wurde die Rolle des Staatskommissars für die BHE im Nebenamt vom Vorsitzenden des Berliner Eisenbahnkommissariates wahrgenommen.

verhalte mit dem Handelsminister bereits direkt abgehandelt waren.²³⁸ Merck gegenüber sprach Neuhaus offen von seinen Sorgen und bat ihn auch häufig um Unterstützung bei seinem Kampf, vor allem mit der preußischen Bürokratie.

In einem Brief an Merck begründete Neuhaus seine Pläne. Die Konkurrenzsituation durch das Vorhaben der Discontogesellschaft stellte sich für die BHE so dar :

Der Unterschied zwischen der eigenen und der Konkurrenzstrecke nach Hamburg war lediglich der, daß die eine Strecke rechtseibisch und die andere linkeibisch verlief. Das bedeutete, daß man sich den Verkehr selbst dann teilen mußte, wenn man die gleichen Frachtsätze wie das neue Unternehmen halten konnte. Dies war aber schon zweifelhaft, solange noch Transitzölle bestanden und unmöglich für alle Produkte und Massentransporte, die jetzt schon sehr niedrig tarifiert waren, wohl dagegen erreichbar bei Normalgütern. Eigentlich ging es gar nicht um eine Teilung des Verkehrs, sondern um die Abtretung des bei weitem größeren Teils.

An einem Beispiel aus der Vergangenheit zeigte der Vorstand auf, mit welchen Folgen man zu rechnen hatte.

Bevor die hannoversche Südbahn von Lehrte bis Kreiensen fertiggestellt war, hatte die BHE den größten Teil des Verkehrs von Hamburg nach Frankfurt/M, nach Baden und Württemberg ausgeführt. Nach Bayern war der Verkehr fast ausschließlich über Wittenberge gelaufen. Nach Fertigstellung der Südbahn hatte man den Verkehr nach den erstgenannten Destinationen fast ganz, den nach Bayern zum größten Teil verloren. Ja, selbst der Verkehr nach Wien und dem übrigen Süd- und Südwestdeutschland war durch die Abkürzung der BHE teilweise entzogen worden. Ähnliches zeichnete sich jetzt für ein anderes Handelsgebiet ab, das man bisher von Hamburg aus versorgt hatte.

Man hatte die Hoffnung gehabt, daß die Venlo-Hamburger Bahn zusätzlichen Verkehr für die BHE erbringen würde. Durch das Projekt der Discontogesellschaft war diese Hoffnung gesunken.

Um den drohenden Gefahren wegen des Vorhabens der Discontogesellschaft zu entgehen, gab es nur ein Mittel, nämlich eine eigene Bahn von Wittenberge über Lüneburg nach Bremen zu bauen. Zwar glaubte man nicht, damit die Discontogesellschaft

²³⁸ Unterlagen über die Bereitschaft verschiedener Städte, kostenfrei Grund an die BHE abzutreten, gingen mit einer Entschuldigung nachträglich erst nach Aufforderung durch den Handelsminister an

von ihrem Projekt abbringen zu können, und es lag auch nicht in der Absicht der BHE, dieses Vorhaben zu durchkreuzen, dennoch war man zuversichtlich, die geschilderten Nachteile für die Gesellschaft damit nicht nur abgewendet zu haben, sondern sogar andere Vorteile zu erlangen. Kämen beide Bahnen zustande, so würde die eigene den größten Teil des Verkehrs auf dem linken Elbufer an sich binden, weil nämlich die Anbindung an die Lehrte-Harburger Bahn näher nach Harburg hin lag und weiterhin der Weg von Berlin nach Harburg 15 km kürzer war als der über Uelzen. Sollte einmal eine Bahn von Harburg über Stade nach Cuxhaven gebaut werden, so würde auch diese zu zusätzlichem Verkehr auf der geplanten Zweigbahn beitragen.

Es folgte die Schilderung weiterer Vorzüge, die hier nicht erwähnt werden müssen, weil sie bereits in dem Gutachten des Lüneburger Eisenbahnausschusses vom 7. September 1866 ausführlich behandelt wurden.

Wichtig ist, daß der Vorstand der BHE den Eindruck zu erwecken versuchte, der Verkehr auf der Zweigbahn werde ausreichen, um eine Amortisation des Baukapitals zu erreichen und die Betriebskosten zu erwirtschaften. Einen weiten Raum des Schreibens nahm die Schilderung der Vorteile ein, die die Hansestadt Hamburg durch die Zweigbahn erlangen würde.

Es wurden zwei Fragen aufgeworfen :

„1. Hat der Hamburger Staat als Inhaber der Aktien Littr. B einen Nachteil durch Ausführung des projektierten Eisenbahnbaus durch die Berlin-Hamburger Eisenbahn-Gesellschaft zu erwarten und

2. wird die Ausführung der projektierten Bahn in commercieller Beziehung für Hamburgs Interessen nachteilig sein?“

Zur ersten Frage meinte der Vorstand, für die finanzielle Lage sei die Entziehung von Verkehr durch die Discontogesellschaft nachteiliger als die Aufnahme einer Anleihe zur Beschaffung des Baukapitals. Sollte der nahezu undenkbare Fall eintreten, daß in den ersten Jahren der Zweigbahn der Reinertrag des Unternehmens sich so weit mindere, daß die Aktien Lit B nicht die zustehende Dividende erhielten, so werde doch in Zukunft, wie man das in der Vergangenheit bei anderen Bahnen gesehen habe, der Verkehr zunehmen und somit würden ausreichende Mittel zur Ver-

fügung stehen, um wieder die zustehende Dividende und sogar die Rückstände aus Vorjahren zahlen zu können. Wenn man die Zweigbahn nicht baue, werde der Ertrag des Unternehmens durch den Abzug von Verkehr auf die Bahn der Discontogesellschaft dauerhaft zurückgehen.

Die Schreiber des Briefes hatten sogar die Pfiffigkeit, den Hamburgern einzureden, selbst ein Rückgang der Dividende um mehrere Prozentpunkte berge noch Vorteile für Hamburg in sich. Die sogenannte Superdividende wachse ja nicht der Hansestadt, sondern dem Amortisationsfonds der Aktien Lit B zu. Eine Dividendenschmälerung habe also eine langsamere Amortisation der Aktien Lit B zur Folge. Damit könne der hamburgischen Regierung nur gedient sein, weil sie dadurch länger im Besitz der für sie gewiß wichtigen, auf die Verwaltung der BHE tief eingreifenden, Genehmigungsrechte verbleibe.

Zur zweiten Frage meinte man, wenn die Verbindung von Bremen nach Berlin durch die eine oder andere Linie zustande komme, könne es für Hamburg kein Nachteil sein, wenn die BHE die Verbindung herstelle. Hier habe Hamburg seine Einwirkungsrechte auf die Verwaltung und insbesondere die Tarifbestimmungen. Da das Hauptinteresse der BHE nach wie vor in Richtung des Verkehrs auf der alten Bahn und in der Hebung des hamburgischen Handels liege, werde die Gesellschaft in richtiger Würdigung ihrer Interessen sich einer Bevorzugung der Route nach Bremen enthalten. Zudem habe ja Hamburg die Mittel in der Hand, die Verwaltung der BHE notfalls auf den richtigen Weg zurückzuführen.

Daß die Strecke Berlin–Bremen über Lüneburg einige Kilometer länger sei als über Uelzen, dagegen die Strecke Berlin – Hamburg über Lüneburg fünfzehn Kilometer kürzer als über Uelzen, sei durchaus ein günstiger Umstand für Hamburg.²³⁹

Man kann erkennen, daß alle Argumente, die die Verfasser des Schreibens den Hamburgern als Vorteile darstellten, Grund genug für den Bremer Senat waren, sich für seinen Verkehr nach Berlin nicht auf die BHE und ihre Zweigbahn zu verlassen. In Hamburg dagegen erfüllten sie ihren Zweck. Der Hamburger Senat hatte keine Einwände gegen die Berufung einer Generalversammlung, die über den Bau der

²³⁹ Direktion der BHE an den Hamburger Eisenbahnkommissar Merck am 22. 11. 1866, in: StA HH, 111-1 Senat Cl. VII Lit. Ka Nr. 11 Vol. 13 Fasc. 260 Inv 2.

Zweigbahn abstimmen sollte. Allerdings ließ er sich mit einer positiven Stellungnahme Zeit.

Am 5. Dezember schrieb Neuhaus erneut an Merck. Er schilderte seinen Eindruck, daß er nicht mit einer völligen Versagung einer Konzession rechne, ja sie für unmöglich halte. Wohl aber könne er sich eine Verzögerung vorstellen, bis das Projekt Salzwedel-Uelzen gesichert sei. Es komme nun allein auf die Regierungen der Aktien Lit B an, ob das projektierte Unternehmen zustande komme und die BHE vor dem Verfall bewahrt werde. Diese Ansicht möge Merck als gesichert ansehen und auf seine Regierung einwirken, ihre Zustimmung zu erteilen.²⁴⁰

Merck hatte in einem Brief an Neuhaus die Überzeugung geäußert, daß das Projekt Berlin-Lehrte und Tangermünde-Uelzen gescheitert sei, weil Verhandlungen zwischen der Discontogesellschaft und der Berlin-Potsdam- Magdeburger Eisenbahngesellschaft über die gemeinsame Nutzung des Bahnhofs der letzteren in Berlin nicht zum Erfolg geführt hätten.

Dieser Ansicht widersprach Neuhaus mit einer ausführlichen Einschätzung der aktuellen Situation in einem weiteren Brief. Die Discontogesellschaft wolle sich den kostspieligen Bau eines eigenen Bahnhofs in Berlin ersparen, und man könne gewiß davon ausgehen, daß die Verhandlungen nicht abgebrochen seien und bald ein neuer Versuch erfolgen werde, den Ausschuß der Potsdamer Gesellschaft dazu zu bringen, den Bau der in Rede stehenden Bahn zu übernehmen. Andeutungen dafür könne man bereits der Presse entnehmen. Aber selbst wenn das nicht klappte, würde das hansemannsche Konsortium ohne Hilfe bestehender Bahnen das Projekt realisieren müssen, weil bereits zu viel Geld investiert sei. Außerdem sei das Projekt so rentabel, daß nicht einen Augenblick an dessen Verwirklichung zu zweifeln sei. Auf der Strecke Berlin-Lehrte werde schon jetzt bei der wesentlich längeren Linienführung ein Reinertrag von 24% (auf das eingesetzte Kapital) erwirtschaftet. Bei der neuen Bahn, die gut sechzig Kilometer kürzer sei und mehr als den halben Verkehr an sich ziehen werde, könne man mit gutem Gewinn rechnen und deshalb werde es an dem erforderlichen Kapital nicht fehlen. Das hansemannsche Konsortium ziehe es aber vor, und dies gehe aus früheren nicht genehmigten Verträgen mit der Potsdamer

²⁴⁰ Neuhaus an Merck am 5. 12. 1866, in: ebd., Vol 13 Fasc 260 Inv 2.

Bahn hervor, die in Aussicht gestellte Konzession für etwa eine Million Taler , an wen auch immer, zu verkaufen.

Vermutlich ist der Grund für die strikte Weigerung von Neuhaus, mit der Discontogesellschaft zu verhandeln (wie bereits zweimal erwähnt wurde), darin zu sehen, daß die Gesellschaft für Neuhaus kein Eisenbahnpartner war, sondern lediglich als Bank an einer rentierlichen Kapitalanlage interessiert war. Vorstellbar ist, daß Neuhaus, der ja für die Eisenbahn lebte, dies sogar als unseriös ansah. Es sei an den in Kapitel 2.3.2 geschilderten abfälligen Ausdruck von Neuhaus erinnert, die Lüneburger müßten wissen, wem sie sich in die Arme würfen.

Der Brief ging weiter:

Daß ein so vorteilhafter Vertrag bisher nicht zustande gekommen sei, offenbar weil das Handelsministerium nicht recht mitspielte, sei der einzige Grund für die Verzögerung des Projektes. Diese Verzögerung nun komme der BHE zustatten. Sie könne deshalb ihren Antrag auf den Bau der Bahn Wittenberge-Lüneburg-Bremen nicht zurückziehen, sie müsse im Gegenteil die erforderlichen Genehmigungen schnellstmöglich erlangen. Dann nämlich habe sie Aussicht nicht nur auf die Konzession, sondern auch darauf, das Vorhaben Tangermünde-Uelzen zu kippen. Die Discontogesellschaft werde diese Zweigbahn als unwillkommene Zugabe für die Strecke Berlin-Lehrte betrachten, wenn sie die Überzeugung gewänne, daß die BHE ihre Strecke unter allen Umständen baue. Da dies der nächste Weg nach Hamburg sei und der Verkehr zwischen Berlin und Hamburg bereits durch die links und rechts der Elbe vorhandenen bzw. geplanten Bahnen aufgeteilt sei, werde die Discontogesellschaft kein Verlangen haben, den linkselbischen Verkehr nochmals aufzuteilen. Das größte Interesse der BHE liege also in der Beschleunigung der Angelegenheit.

Wiederum wurde Merck gedrängt, schnellstmöglich die Genehmigung seiner Regierung zu erwirken. Davon sei abhängig ob die BHE dem Verfall anheim gegeben [!] oder ihr Bestehen auch in der Zukunft gesichert sei.

Auf eine entsprechende Frage von Merck, ob es nicht ausreiche, wenn die BHE nur Wittenberge-Lüneburg baue, antwortete Neuhaus, daß man dies

Allerdings nicht ausschließen solle. Mendelssohn-Bartholdy habe ein Gespräch mit dem Vorsitzenden des Bremer Eisenbahnausschusses, Meyer, gehabt, von dem er, Neuhaus, bei seinem letzten Schreiben noch nichts gewußt habe. Nach diesem Ge-

sprach sei er der Überzeugung, daß Bremen keine große Lust habe, Kapital aufzuwenden und abwarte, ob noch eine andere Linie als Lüneburg-Bremen zustande komme. So werde Bremen jedenfalls die Linie Verden-Celle-Gifhorn nach Berlin vorziehen, weil diese Linie ebenso kurz sei und Bremen an der Strecke Bremen-Verden mit der Hälfte des Kapitals beteiligt sei. Außerdem habe die Hansestadt mit der Strecke Bremen-Hamburg schon einen ziemlich kurzen Weg nach Berlin in Aussicht. Wie bereits dargestellt, war die Einschätzung der Bremer Absichten falsch. Es ist auch nicht auszuschließen, daß das Bremer Eisenbahnkomitee und sein Vorsitzender Meyer nicht über die Absichten des Bremer Senats informiert waren. Dieser hatte sich in dem Schreiben an Uelzen längst festgelegt.

Und weiter schrieb Neuhaus:

Die BHE könne auf die Konzession Lüneburg-Bremen nicht verzichten, weil darin das Hauptmotiv der preußischen Regierung liege, überhaupt die BHE zu konzessionieren. Allerdings werde es wohl so aussehen, daß die BHE nicht bis Bremen baue, sondern in Welle an die Bremen-Hamburger Bahn anschließe.

Das Projekt der BHE werde sich vorteilhaft auf das Zustandekommen der Bahn von Osnabrück nach Hamburg und damit auch auf den Bau der Elbbrücke zwischen Hamburg und Harburg auswirken.²⁴¹

Daß Hamburg dem Projekt letztlich zustimmen würde, wird durch einen Brief Mercks an seinen mecklenburgischen Kollegen Brandt deutlich. Merck versuchte Brandt davon zu überzeugen, dem Projekt zuzustimmen, weil nicht nur Aussicht auf die Konzession durch das preußische Handelsministerium bestehe, sondern vermutlich auch der Bau der Zweigbahn Tangermünde-Uelzen damit verhindert werden könne.²⁴²

Am 10. Januar schreibt Neuhaus erneut an Merck. Wieder bittet er um schnelle Zustimmung des Hamburger Senats. Der Handelsminister habe die Erlaubnis für Vorarbeiten auf den Antrag Mendelssohn-Bartholdys hin abgelehnt, angeblich weil das Vorhaben ein anderes wichtiges Projekt, nämlich die Zweigbahn Tangermünde-

²⁴¹ Neuhaus an Merck am 13. 12. 1866, in: StA HH, 111-1 Senat Cl. VII Lit. Ka Nr. 11 Vol. 13 Fasc. 260 Inv 2.

²⁴² Merck an Brandt am 9. 1. 1867, in: ebd.

Uelzen behindere, in Wahrheit aber, weil man den Nachweis der Geldbeschaffung nicht habe führen können.²⁴³

Die mecklenburgische Regierung habe ihre Zustimmung ohne Angabe von Gründen verweigert. Wenn nun auch Hamburg nicht zustimme, wisse er nicht, wie es weitergehen solle. Wenn Hamburg dagegen zustimme, hoffe er, weiterzukommen. Der Brief schließt wiederum dramatisch mit der Feststellung: „ ... es liegt also in Ihrer Hand, ob die Berlin-Hamburger Eisenbahn in Zukunft in gedeihlicher Weise fortschreiten oder aber den Verhältnissen unterliegen soll und ich hoffe, Sie werden das Letztere nicht wollen, auch nicht der Ansicht sein, daß dies im Interesse des Hamburger Handels wäre.“²⁴⁴ Hamburg ließ sich weiter Zeit, und so mußte Neuhaus im September 1867 wieder nachfassen. Er berichtete, daß mittlerweile Tangermünde-Uelzen konzessioniert sei. Er wisse aber, daß die Magdeburg-Halberstädter Eisenbahngesellschaft an dieser Route nicht interessiert sei. Uelzen-Verden sei noch nicht konzessioniert. Verschiedene Seiten hätten zwar ihr Interesse an dieser Strecke bekundet, aber bei einem schnellen Vorgehen könne man dieses Projekt noch verhindern.²⁴⁵

Aus einem Schreiben Mercks an seinen preußischen Kollegen v. Maaßen wird deutlich, warum sich Hamburg mit einer formellen Zustimmung so schwer tat. Da die Zweigbahn ausschließlich auf preußischem Staatsgebiet verlaufen sollte, befürchtete man in Hamburg, wie übrigens auch in Mecklenburg-Schwerin, keinen Einfluß auf das Geschäftsgebaren der Gesellschaft nehmen zu können, was den Betrieb der Zweigbahn betraf.

Nun teilte Merck am 12. August 1868 [!] mit, Hamburg sei nicht abgeneigt, einer Konzessionserteilung zuzustimmen. Voraussetzung sei allerdings, daß die Rechte der Aktionäre der Aktien Lit B auch für die Zweigbahn Geltung hätten.²⁴⁶ Nachdem Preußen auf einer Konferenz, über die im nächsten Kapitel berichtet wird, dieses zugesagt hatte, stand nun einer Zustimmung Hamburgs nichts mehr im Wege. Da sich das ganze Verfahren aber durch den Widerstand Mecklenburgs bis weit in das Jahr

²⁴³ Hier erfolgt der erste Hinweis darauf, daß die geplante Zweigbahn wohl doch nicht die Rentabilität versprach, die Neuhaus in seinem Schreiben an Merck vom 22. 11. 1866 prognostiziert hatte, denn sonst wäre das Geld am Kapitalmarkt sicher aufzutreiben gewesen.

²⁴⁴ Neuhaus an Merck am 10. 1. 1867, in: ebd.

²⁴⁵ Neuhaus an Merck am 26. 9. 1867, in: ebd.

²⁴⁶ Merck an v. Maaßen am 12. 8. 1868, in: StA HH, ED-Liegenschaften- 374-14 2006

1869 hinzog, erfolgte die formelle Zustimmung erst am 27. September 1869. Nunmehr stimmte Hamburg dem Vorhaben zu, machte jedoch zur Voraussetzung, daß Grund und Boden für die gesamte Strecke und alle Bahnhöfe kostenfrei an die BHE abgetreten werden müßten.²⁴⁷ Da dieses nicht in ausreichendem Maße geschah, wie noch zu zeigen sein wird, stand formal auch nach dem entsprechenden Beschluß der Generalversammlung die Genehmigung Hamburgs noch in Zweifel. Erst am 6. Januar 1870 teilte Merck dem preußischen Kommissar mit, daß Hamburg die geforderte Bedingung für erfüllt halte.²⁴⁸

4.2 Die Zustimmung der mecklenburg-schwerinschen Regierung.

Im Gegensatz zu den Verhältnissen in Hamburg sind die Beweggründe für die mecklenburgische Haltung zu dem Vorhaben der BHE gut dokumentiert. Dies ist wahrscheinlich damit zu erklären, daß in einem Flächenstaat die Kontakte zwischen verschiedenen Dienststellen nicht so eng waren wie in einem Stadtstaat. Möglicherweise war aber der mecklenburgische Kommissar Brandt auch nur mehr Bürokrat als Merck und liebte die schriftliche Darstellung. Auf jeden Fall erläuterte er in umfangreichen Schriftsätzen dem ihm vorgesetzten Innenministerium seine Ansichten und machte Vorschläge für das Verhalten der Regierung. Diese wiederum gab ihre Weisungen ebenfalls schriftlich an ihren Eisenbahnkommissar.

Während Neuhaus den Hamburger Kommissar Merck vor der entscheidenden Verwaltungsratssitzung am 30. 11. 1866 über das von ihm geplante Vorhaben unterrichtet hatte, erfuhr Brandt erst in der Sitzung von dem Beschluß. In seinem Bericht an das Innenministerium nahm er Stellung dazu und unterbreitete den Vorschlag, dem Projekt die Zustimmung zu verweigern.

Er erörterte die für das Land Mecklenburg-Schwerin entscheidenden Gesichtspunkte, unter denen das Vorhaben gesehen werden müsse:

- I. Die Stellung der mecklenburgischen Regierung innerhalb der Gesellschaft als Inhaberin der Aktien Lit B und

²⁴⁷ Merck an v. Maaßen am 27. 9. 1869, in: StA HH, 111-1 Senat Cl. VII Lit. Ka Nr. 11 Vol. 13 Fasc. 260 Inv 2; diese Bedingung sollte wohl die Position der BHE stärken, denn Neuhaus hatte einer Abweichung von der Linie über Lüchow, um dafür über Dömitz zu bauen, nur unter derselben Voraussetzung zugestimmt. (v. Itzenplitz an den neuen preußischen, vorläufigen Kommissar Simon am 21. 8. 1869, in: StA HH, ED-Liegenschaften-374-14 2006.)

²⁴⁸ Simon an v. Itzenplitz am 8. 1. 1870, in: ebd.

- II. ihre Stellung als Territorialregierung zur Berlin-Hamburger Eisenbahn gemäß dem darüber mit den übrigen beteiligten Regierungen bestehenden Staatsvertrag und den genehmigten Statuten.

Zu Punkt I führte er aus, die Gesellschaft habe bei einem Aktienkapital von acht Millionen Talern bereits Prioritätsschulden von sechs Millionen Talern. Durch die Aufnahme von weiteren elf Millionen sei der gegenwärtig günstige Zustand gefährdet. Zur Rentabilität der geplanten Strecke liege bisher nichts vor. Auch seien die Gründe für den Neubau und die zu erwartenden Vorteile durch die Zweigbahn nicht genannt, sondern es sei lediglich darauf verwiesen worden, daß durch den Bau Nachteilen begegnet werden könnte, die der BHE für den jetzigen Betrieb drohten, wenn die Zweigbahn Tangermünde–Uelzen gebaut würde. Dies sei aber zu bezweifeln, da die Ausführung der Berlin-Lehrter Bahn soviel Kapital erfordere, daß die Discontogesellschaft weiteres Baukapital wahrscheinlich nicht werde aufbringen können. Selbst wenn angenommen würde, daß der Bau dieser Bahn nur eine Frage der Zeit sei, stelle sich doch die weitere Frage, ob die für die BHE zu erwartenden Nachteile es rechtfertigten, dafür elf Millionen Taler auszugeben. Er jedenfalls glaube das nicht, weil in den Jahren, in denen die Konkurrenzbahn gebaut würde, die Transitzölle auf der Berlin-Hamburger Bahn nach dem geschlossenen Vertrag bereits auf ein Minimum reduziert sein würden. Diese hätten bisher den Betrieb verteuert. Die BHE werde dann in der Lage sein, einer an sich in den natürlichen Verhältnissen nicht begründeten Konkurrenz auf dem linken Elbufer zu begegnen.

Zweifle man dies aber an, so sei der gewünschte Zweck nur zu erreichen, wenn man durch das eigene Vorhaben die Zweigbahn Tangermünde- Uelzen -Bremen verhindern könne.²⁴⁹ Daß dies möglich sei, bezweifle indes die Direktion der BHE selbst, weil namentlich in Bremen nur Interesse an einer Verbindung mit Berlin über Uelzen bestehe. Er, Brandt, glaube, daß die BHE keinen naturgemäß begründeten Anspruch auf den Verkehr auf dem linken Elbufer habe und deshalb ohne Erfolg bleiben werde, wenn sie versuche, den Verkehr von seinem natürlichen Wege [gemeint ist rechtselbisch] abzuleiten.

²⁴⁹ Hier tut sich wie so oft ein Widerspruch in der Argumentation auf. Eben hatte Brandt bezweifelt, daß die Discontogesellschaft Tangermünde-Uelzen würde bauen können. Nun bezweifelte er das Gegenteil, nämlich daß man den Bau verhindern könne. Auf diesen und andere Widersprüche wird später noch einzugehen sein.

Brandt hielt das Unternehmen für nicht im Aktionärsinteresse, wenn er auch nicht glaubte, daß für die Aktien Lit B die Gefahr bestand, daß die Dividende unter 4 ½% sinken konnte. Unmöglich sei das jedoch nicht, und es bestehe für Mecklenburg nicht der geringste Grund, auch nur im entferntesten diese Gefahr einzugehen.

Zu Punkt II bemerkte Brandt, die Zweigbahn Wittenberge-Lüneburg würde, wenn sie einen Teil des Verkehrs zwischen Hamburg und Berlin aufnähme, die Erträge aus dem mecklenburgischen Transitzoll beeinträchtigen. Dies sei für sich allein allerdings noch kein Grund, dem Unternehmen die Zustimmung zu versagen.

Brandt hatte Zweifel, daß die Generalversammlung überhaupt befugt war, eine Ausdehnung des Unternehmens zu beschließen. Zwar dürfe sie über den Bau einer Zweigbahn bestimmen, hier handele es sich aber um keine Zweigbahn, weil die Elbbrücke in Wittenberge der MHE gehöre und somit die neue Bahn gar keinen unmittelbaren Anschluß an die alte Bahn habe. Die Erbauung anderer Bahnen jedoch würde eine Änderung des Gesellschaftszweckes beinhalten und die Grundlage der Aktienzeichnung verändern.

Auch der 1841 abgeschlossene Staatsvertrag beziehe sich lediglich auf eine Eisenbahn von Berlin nach Bergedorf. Um seine Bestimmungen auf eine Bahn von Wittenberge nach Bremen bzw. Lüneburg anwenden zu können, müsse er neu verhandelt werden. Da die neue Bahnstrecke fast ganz auf preußischem Gebiet liege, sei nicht zu erwarten, daß die preußische Regierung bereit sein werde, der mecklenburgischen Regierung dieselben Befugnisse einzuräumen, die sie jetzt habe. Geschehe dies aber nicht, gehe die vertragsmäßige Einheit des Gesamtunternehmens verloren. Es würde in zwei Teile zerfallen, die gesondert zu verwalten wären. Es würden für die beteiligten Regierungen unterschiedliche Kosten entstehen und Konflikte über die Behandlung des Unternehmens seien unvermeidlich.

Die Gesellschaftsstatuten seien nur auf die bestehenden Rechtsverhältnisse zugeschnitten und müßten durch vielerlei Änderungen passend gemacht werden. Die Bestimmungen des Statuts über die Sonderrechte der Regierungen von Mecklenburg und Hamburg aus der Zeichnung der Aktien Lit B, über die Verteilung des Reinertrags, die Dotierung des Reservefonds, die Amortisation der Aktien, die Eisenbahnabgabe, die Zusammensetzung des Ausschusses, die Zahl der Direktoren u.s.w. würden voraussichtlich bei der beabsichtigten Ausdehnung des Unternehmens auf

eine Strecke von 211 km auf preußischem Gebiet nicht ohne wesentliche Änderungen bleiben können.

Es liege auf der Hand, daß eine neue Einigung über eine anderweitige Regelung der Statuten sehr schwer fallen werde und eine Beschränkung der mecklenburgischen Rechte eintreten werde. Zweifelsohne begeben man sich mit der Zustimmung zur Beschlußfassung durch die Generalversammlung auf eine abschüssige Bahn. Es könne zu weiteren Zugeständnissen bezüglich der gegenwärtigen vorteilhaften Rechtsverhältnisse kommen, und es lasse sich gar nicht absehen, welche nachteiligen Veränderungen unabweisbar werden könnten.

Er, Brandt, könne sich daher nicht entschließen, das Gesuch zur Genehmigung zu empfehlen, da er keine genügenden Gründe finden könne, die gegenwärtige günstige und vollständig gesicherte Stellung der mecklenburgischen Regierung zu gefährden, da diese niemals Vorteile, sondern im Falle des Mißlingens nur erhebliche Nachteile zu gewärtigen habe. Es gebe Rückwirkungen auf die vertragsgemäß bestehenden Rechtsbeziehungen zur preußischen Regierung, die sich jeder Berechnung entzögen. Forderungen der preußischen Regierung auf mehr Rechte könne man sich wegen des höheren preußischen Anteils am Streckennetz der Gesellschaft kaum verschließen. Dies sei aber zwangsläufig mit schweren Nachteilen für die mecklenburgischen Rechte verbunden.²⁵⁰

Das Innenministerium folgte dem Vorschlag Brandts und lehnte das Gesuch der BHE ab, ohne jedoch dafür Gründe anzugeben.

Natürlich gab Neuhaus sich nicht geschlagen, setzte er doch auf den Einfluß Hamburgs, um seine Pläne zu verwirklichen. Offensichtlich durch weitere Vorstöße der Gesellschaft veranlaßt, sah sich das mecklenburgische Innenministerium genötigt, im Herbst seine ablehnende Haltung zu modifizieren. Brandt wurde angehalten, der BHE mitzuteilen, daß man eine Zustimmung zu dem Gesuch der Gesellschaft nur erwägen würde, wenn die Ausführung der Zweigbahn Tangermünde-Uelzen und eine Fortsetzung der Strecke nach Bremen dauerhaft verhindert würden. Dieser Sachverhalt sei nachzuweisen. Weiterhin sollte Brandt von der preußischen Regierung Auskunft einholen, unter welchen Bedingungen Preußen die Konzession für

²⁵⁰ Brandt an MDI am 10. 12. 1866, in: LHA Schwerin, 5.12-3/1 MDI 14099 Nr. 777.

die Bahn Wittenberge-Lüneburg-Bremen zu erteilen gedenke.²⁵¹ Ganz sicher ging das Innenministerium davon aus, daß die Zweigbahn Tangermünde-Uelzen nicht zu verhindern war.

Um die Dinge in Bewegung zu bringen, schrieb Neuhaus an den preußischen Handelsminister. Er wies darauf hin, daß es zur Behandlung des Baues der Zweigbahn in der Generalversammlung der Zustimmung der Regierungen von Hamburg und Mecklenburg bedurfte. Unter Berufung auf Artikel 19 des Staatsvertrages, nach dem sich die BHE bei allen Fragen, die die Gesellschaft als Ganzes betrafen, an die preußische Regierung zu wenden hatte, beantragte er, diese möge mit Mecklenburg und Hamburg Verhandlungen über die Genehmigung zum Bau der Zweigbahn aufnehmen und diese möglichst beschleunigen. Er machte deutlich, daß von Hamburg keine Schwierigkeiten zu erwarten seien, Mecklenburg dagegen formale Bedenken hege, die aber sicher leicht auszuräumen seien, wenn der Handelsminister das Projekt als im allgemeinen Interesse liegend vorstelle, das mit dem preußischen Interesse identisch sei. Mit der Genehmigung durch die beiden Regierungen sei auch die Zustimmung der Generalversammlung sicher, weil zur Zeit die Aktien Lit B mit ihrem Stimmrecht die Generalversammlung beherrschten.²⁵²

Daraufhin beauftragte v. Itzenplitz den Vorsitzenden des Berliner Eisenbahnkommissariates, v. Maaßen, mit seinen Kollegen aus Hamburg und Mecklenburg Verhandlungen über die Genehmigung des Projektes aufzunehmen.²⁵³

V. Maaßen versuchte zunächst, mit einem Brief an Brandt die Zustimmung Mecklenburgs zu erreichen. Er schrieb, daß die BHE die Konzession zum Bau der Zweigbahn beantragt habe. Er bat, Brandt möge die Zustimmung der mecklenburgischen Regierung einholen. Über die Konzessionsbedingungen werde man noch gesondert verhandeln.²⁵⁴

Brandt antwortet nach Abstimmung mit dem Innenministerium, daß man sich bei der gegenwärtigen Sachlage nicht in der Lage sehe, die Zustimmung zu erteilen. Man habe Zweifel, ob es sich überhaupt um eine Zweigbahn handele und nicht um eine Bahn, für deren Bau die Zustimmung aller Aktionäre nötig sei, weil es sich um

²⁵¹ MDI an Brandt am 25. 10. 1867, in: ebd., Nr. 795.

²⁵² Neuhaus an Handelsminister am 21. 6. 1868, in: StA HH, ED-Liegenschaften-374-14 2006.

²⁵³ v. Itzenplitz an v. Maaßen am 29. 7. 1868, in ebd.

²⁵⁴ V. Maaßen an Brandt am 7. 7. 1868, in: LHA Schwerin, 5.12-3/1 MDI 14099 Nr. 819.

eine Änderung des Gesellschaftszwecks handele. Ohne Zweifel sei auch für eine Zweigbahn die Zustimmung der Generalversammlung erforderlich, die wiederum erst nach Zustimmung durch die Regierungen, die Aktien Lit B halten, befragt werden könne. Die mecklenburgische Regierung habe aber die Zustimmung verweigert. Deshalb könnten auch die Gesellschaftsorgane, die um Erteilung der Konzession nachgesucht hätten, hierfür nicht legitimiert gewesen sein.²⁵⁵ Brandts Regierung werde die Vorlage an die Generalversammlung nur dann zulassen und deren Beschlüssen erst dann zustimmen, wenn sie in den Stand gesetzt sei, das Projekt in allen seinen Einzelheiten und insbesondere in seinen Rückwirkungen auf die bestehenden finanziellen und rechtlichen Verhältnisse der Gesellschaft übersehen zu können. Fernerhin müsse feststehen, daß Mecklenburg in seinen staatsvertrags- und statutenmäßigen Rechten und seinen daran geknüpften Interessen durch die in Frage stehende Ausdehnung des Unternehmens nicht geschädigt werde. Weil für einen Beschluß die Konzessionsbedingungen Preußens von wesentlichem Einfluß auf die eigene Entscheidung sein könnten, sei man bereit, in Verhandlungen zu einem Einverständnis unter den beteiligten Regierungen zu kommen. Ein derartiges Einverständnis müsse aber vorliegen, bevor die mecklenburgische Regierung bereit sei, ihre Zustimmung zu geben.²⁵⁶

Am 15. Oktober 1868 kam es dann in Berlin zu der angeregten Konferenz der drei Staatskommissare, an der auch Neuhaus teilnahm. Der hamburgische Kommissar Merck sprach die Zustimmung seiner Regierung zu dem Projekt aus. Voraussetzung sei allerdings, daß die Rechte Hamburgs und Mecklenburgs aus dem Staatsvertrag und dem Gesellschaftsstatut auch für die Zweigbahn Geltung hätten. Diese Forderung wurde vom preußischen Kommissar v. Maaßen im Namen seiner Regierung als vollkommen begründet anerkannt.

Brandt akzeptierte dieses Zugeständnis, verlangte nun aber als weitere Voraussetzung einer Zustimmung Mecklenburgs, daß die BHE neben der geplanten Zweigbahn auch eine Eisenbahn von Ludwigslust nach Parchim baue. Nachdem sowohl Merck jede Verhandlung über dieses Ansinnen abgelehnt hatte und auch Neuhaus

²⁵⁵ V. Maaßen hatte nicht korrekt berichtet. Neuhaus hatte lediglich um eine vorläufige Konzession gebeten, worunter man wohl zu verstehen hat, Preußen sollte bestätigen, daß nach Prüfung der Vorarbeiten keine Hindernisse für eine Konzession ersichtlich seien.

²⁵⁶ Brandt an v. Maaßen am 22. 7. 1868, in: ebd.

ausführte, seine Gesellschaft werde dieser Forderung auf ihre Kosten nicht nachkommen, erklärte Brandt, dieses ergebe eine neue Lage ²⁵⁷, über die er zunächst mit seiner Regierung sprechen müsse. Vorbehaltlich der Zustimmung seiner Regierung habe er indessen gegen die vom preußischen Kommissar vorgetragene Konzessionsbedingungen nichts einzuwenden.²⁵⁸

Unmittelbar nach der Konferenz berichtete Brandt dem mecklenburgischen Innenministerium und schlug vor, weiter bei einer Ablehnung des Vorhabens zu bleiben. Zwar seien jetzt zwei der Gründe, die in der Vergangenheit für Mecklenburg wichtig gewesen seien, weggefallen:

- Die Transitzölle, deren Ertrag bei einer Konkurrenzstrecke auf dem linken Elbufer gefährdet gewesen wären, gebe es nicht mehr, und
- die Besorgnis, die mecklenburgischen Rechte aus Staatsvertrag und Statut könnten durch eine Zweigbahn auf nur preußischem Gebiet gefährdet werden, sei durch die abgegebene Erklärung des preußischen Kommissars gegenstandslos geworden.

Die mündlich mitgeteilten Konzessionsbedingungen hätten sich nur auf in der Bundesverfassung und in Bundesbeschlüssen begründeten Anforderungen in Bezug auf Militärtransporte und Post- und Telegrafenerhältnisse bezogen.

Diejenigen Bedenken seien aber nicht ausgeräumt, welche sich bei einer Verwendung von neun Millionen Talern für den Bau der Zweigbahn auf die bisher äußerst günstigen finanziellen Verhältnisse der BHE ergäben.²⁵⁹

Durch den Wegfall der Transitzölle sei die BHE auf dem rechten Elbufer wegen nun niedrigerer Tarife voll wettbewerbsfähig gegenüber einer Bahn von Berlin nach Uelzen oder Lüneburg. Daher erkenne die Gesellschaft jetzt den Vorteil eines linkselbischen Verkehrs in der vorteilhafteren Lage des Hamburger Bahnhofs der im Bau befindlichen Venlo-Hamburger Bahn, der unmittelbar am Hafen liege. Er, Brandt, könne hierin keine so große Gefahr erkennen, um mit einem Kostenaufwand von fünf Millionen Talern den Versuch zu unternehmen, den übergelassenen Verkehr der

²⁵⁷ Es sei darauf hingewiesen, daß diese Forderung erstmalig auf dieser Konferenz erhoben wurde (übrigens auch zum letzten Male). Das Problem bestand nach wie vor, daß Mecklenburg, übrigens zu Recht, keine Vorteile durch die Zweigbahn für sich erkennen konnte.

²⁵⁸ Protokoll der Konferenz der Staatskommissare von Preußen, Hamburg und Mecklenburg mit Neuhaus am 15. 10. 1868, in: LHA Schwerin, 5.12-3/1 MDI 14099 Nr. 820.

²⁵⁹ Dieser Umstand wurde auf der Konferenz überhaupt nicht erwähnt.

Hauptbahn bei Wittenberge wieder zuzuführen. Der Ertragswert der geplanten Bahn werde durch die bereits konzessionierte Strecke von Stendal nach Uelzen in Frage gestellt und dies um so mehr, wenn die Verbindung zwischen Berlin und Bremen über Uelzen hergestellt werde. Dies sei nach dem in Bremen vorherrschenden Interesse daran nur eine Frage der Zeit.

Über den Betrag, den die projektierte Bahn erwirtschaften müsse, ließen sich folgende Aussagen treffen :

Zu dem Kostenanschlag der BHE von neun Millionen Talern kämen noch 500.000 Taler für das Disagio der aufzunehmenden Anleihe sowie die Zinsen während der Bauzeit hinzu.²⁶⁰

Nach dem aktuellen Stand des Geldmarktes sei die Anleihe nicht unter fünf Prozent Zins zu haben, so daß zur Deckung der Zinsen jährlich 475.000 Taler erforderlich seien.

Die Betriebskosten würden von der Gesellschaft für 1868 mit 1.833.000 Talern kalkuliert, also mit 6.240 Talern pro Kilometer. Rechne man von dieser Summe die Kosten für die Zentralverwaltung und geringere Transportkosten ab, so blieben 398,3 Taler pro Kilometer, also für die gesamte Strecke ein Betrag von 540.000 Talern. Es müßten also bei der Zweigbahn jährlich 1.015.000 Taler erwirtschaftet werden, um Zinsen und Kosten zu decken. Er bezweifle, daß diese Beträge in den nächsten zehn Jahren zu erzielen seien, so daß die Einnahmen der Hauptbahn in erheblichem Maße zur Deckung der Ausfälle bei der Zweigbahn verwendet werden müßten. Hierbei sei freilich vorausgesetzt, daß die Einnahmen der Hauptbahn auf der aktuellen Höhe blieben, was durch die unvermeidlich eintretenden Konkurrenzverhältnisse unwahrscheinlich sei. Zwar würde wohl die Dividende für die Aktien Lit B von 4,5% nicht gefährdet sein, aber der mecklenburgischen Regierung könne es nicht gleichgültig sein, wenn die Aktien Lit A, von denen ein bedeutender Teil von mecklenburgischen Anlegern gehalten würden, an Wert erheblich einbüßen und die Gesellschaft sich gar gezwungen sehen könne, ihre Ausgaben für den Erhalt und die Verbesserung der Bahneinrichtungen zu reduzieren, um eine angemessene Dividende gewährleisten zu können. Nun könne man natürlich den privaten Aktionären ihre Interessenwahrung auf der Generalversammlung selbst überlassen, jedoch sei jedem klar, der

die Verhältnisse kenne, daß es den weit verstreuten Privataktionären nicht möglich sei, ihr Interesse zur Geltung zu bringen, wenn die Regierungen von Hamburg und Mecklenburg ihre große Stimmenzahl gegen sie verwende. Auch die Bankiers in Hamburg und Berlin, die durch Beteiligung bei der aufzunehmenden Anleihe Vorteile erlangen sowie die Industriellen, die sich an den Lieferungen für den Bahnbau beteiligen wollten, würden ihren Einfluß gegen die Privatanleger geltend machen.

Da nun die mecklenburgische Regierung keinerlei Interesse an dem Bau der Zweigbahn haben könne und der Bau einer Bahn in Mecklenburg abgelehnt worden sei, gebe es keinen Grund, von der bisherigen Weigerung der Regierung abzugehen, einer Beschlußfassung durch die Generalversammlung zuzustimmen. Es sei allerdings abzusehen, daß die preußische Regierung den Weg einer diplomatischen Vermittlung beschreiten werde, auch wenn der preußische Kommissar in der Konferenz betont habe, daß seine Regierung auf die Zweigbahn keinen großen Wert lege.

Ihm, Brandt, scheine es aber wichtiger, einem Wunsch der preußischen Regierung zu entsprechen, als Anträgen der BHE nachzugeben, welche man bisher als den Gesellschaftsinteressen wie auch den speziellen Interessen Mecklenburgs entgegenstehend betrachtet habe.

Im Falle der Zulassung der Beschlußnahme durch die Generalversammlung über die in Frage stehende Ausdehnung des Gesellschaftsunternehmens dürfte auf jeden Fall eine Verständigung über die Fassung des Antrags und über das mecklenburgische Abstimmungsverhalten angebracht sein. Es sei nicht unmöglich, auf der Generalversammlung eine Mehrheit gegen das Vorhaben zusammenzubekommen, wenn man die eigenen Stimmen der Aktien Lit B und die Stimmen mecklenburgischer Privataktionäre bündelte.²⁶¹ Zum Schluß bat Brandt um Weisung, entsprechend seinem Vorschlag handeln zu dürfen. Dies billigte das Ministerium am 24. Oktober 1868.²⁶²

Wie von Brandt bereits erwartet, gab sich Preußen mit der Ablehnung nicht zufrieden und schaltete seine Diplomatie ein. Der preußische Gesandte schrieb an den mecklenburgischen Ministerpräsidenten, Preußen teile nicht die Ansicht, Mecklenburg könne eine Beschlußfassung der Generalversammlung verhindern. Dies sei nach § 37 des Statuts der BHE nur möglich, wenn Spezialinteressen Mecklenburgs

²⁶⁰ Ausweislich des Erläuterungsberichtes waren diese Kosten bereits einkalkuliert.

²⁶¹ Bericht Brandts an das Innenministerium vom 20. 10. 1868, in: ebd.

betroffen wären. Schon gar nicht dürfe eine Zustimmung an sachfremde Bedingungen geknüpft werden. Hier handele es sich um ein Interesse des Gesamtunternehmens, das gerade auf der Generalversammlung geltend gemacht werden könne. Der Ministerpräsident möge sich dafür einsetzen, daß Mecklenburg seinen Widerstand aufgebe.²⁶³

Auf Vorlage von Brandt antwortete das mecklenburgische Außenministerium dem preußischen Gesandten.

Zunächst wird der Rechtsstandpunkt Mecklenburgs verteidigt. Bei der Angelegenheit handele es sich nicht um den Gebrauch territorialer Hoheitsrechte, sondern um die Anwendung von Befugnissen, die der Regierung nach dem Gesellschaftsstatut in ihrer Eigenschaft als Aktionär der Aktien Lit B zustehe. Bei Anlage einer Zweigbahn sei gem. § 4 des Statuts außer der Zustimmung der betroffenen Regionalregierung die Genehmigung der bei den Aktien Lit B beteiligten beiden Regierungen erforderlich. Zusätzlich sei zur Behandlung eines solchen Tagesordnungspunktes in der Generalversammlung nach § 37 des Statuts die vorherige Zustimmung dieser Regierungen erforderlich. Dies Zugeständnis sei den beteiligten Regierungen mit dem dritten Nachtrag zum Statut vom 14. Mai 1850 gemacht worden als Kompensation für das aufgegebenes Recht, eigene Direktoren in die Direktion der BHE entsenden zu dürfen.²⁶⁴ Derartige Beschlüsse verhindern zu können, sei das Recht der mecklenburgischen Regierung, wenn diese im allgemeinen oder in der Art der Ausführung ihrem Interesse als Aktionär, dem allgemeinen Interesse des Unternehmens oder dem speziellen Interesse der Aktien Lit B zuwider liefen. Diese Gründe für die mecklenburgische Haltung seien dem preußischen Eisenbahnkommissar mitgeteilt worden und unwiderlegt geblieben. Auch die Auffassung der preußischen Regierung, man sei nicht berechtigt, anderweitige Bedingungen für eine Zustimmung zu stellen, teile man nicht. Man sei in seiner Haltung völlig frei und ungebunden, eine Zustimmung an Bedingungen zu knüpfen, die das Landesinteresse wahren hülfen. Man sei nicht in der Lage, der preußischen Intervention für eine bedingungslose Zulassung einer Beschlußfassung durch die Generalversammlung nachzukommen,

²⁶² MDI an Brandt am 24. 10. 1868 in: ebd.

²⁶³ Preußischer Gesandter in Mecklenburg und den Hansestädten, v. Krampitz, an Min. Präs. Mecklenburg am 25. 11. 1868, in: ebd., Nr. 825.

²⁶⁴ Mecklenburg hat recht, Preußen hat unrecht.

ohne seine Rechte innerhalb der Gesellschaft wesentlich zu gefährden. Sollte allerdings die preußische Regierung im öffentlichen Interesse auf eine bedingungslose Zusage der mecklenburgischen Regierung Wert legen, so werde seine Regierung diesem Wunsche entsprechen, vorausgesetzt, sie erwirke hierzu die erforderliche Zustimmung ihrer Stände. Für den Fall einer Zustimmung müsse sich allerdings Mecklenburg die völlige Freiheit für sein Abstimmungsverhalten in der Generalversammlung vorbehalten. Das gleiche gelte für eine eventuelle Zustimmung zu einem Beschluß der Generalversammlung.²⁶⁵

Das preußische Außenministerium beantwortete das Schreiben direkt. Es führte die Gründe dafür auf, warum das Vorhaben im allgemeinen Interesse liege²⁶⁶ und bat Mecklenburg, nunmehr ohne Bedingungen zuzustimmen.²⁶⁷

In den ersten Januartagen des Jahres 1869 erschien im mecklenburgischen Innenministerium eine Deputation der Stadt Dömitz, die eine Denkschrift überreichte, in der der Minister gebeten wurde, für eine Führung der geplanten Bahn statt über Lüchow über Lenzen, Dömitz und Dannenberg zu sorgen. Man schloß sich damit der bereits geschilderten Forderung der Stadt Lenzen an. Der Denkschrift lag eine Kostenschätzung bei, die wie jene in den Erläuterungsberichten gegliedert war. Man kam auf eine Gesamtsumme von 6.100.000 Taler oder 42.282 Taler pro Kilometer. Man wies darauf hin, daß im preußischen Staatsanzeiger von Dezember 1868 eine Übersicht über den Betrieb der Eisenbahnen in Preußen erschienen sei. Demnach seien in Preußen 10.248 km Eisenbahnen in Betrieb. Bei diesen Strecken habe sich im Durchschnitt ein Anlagekapital von 69.789 Talern pro Kilometer ergeben.²⁶⁸

Wohl erst der Besuch dieser Abordnung wies Mecklenburg einen Weg, wie man sich ohne Gesichtsverlust den preußischen Forderungen beugen konnte.

Am 15. Januar beantwortete das mecklenburgische Außenministerium das letzte Schreiben des preußischen Außenministeriums. Man stelle auf Wunsch Preußens seine Bedenken gegen das Vorhaben zurück und werde sich um die bedingungslose Zustimmung seiner Stände bezüglich einer Beschlußfassung durch die Generalver-

²⁶⁵ Mecklenburgisches Außenministerium an preußischen Gesandten, v. Krampitz, am 12. 12. 1868, in: ebd., Nr. 829.

²⁶⁶ Die aufgeführten Gründe sind dem Prüfbericht der Landdrostei Lüneburg zu den Vorarbeiten entnommen.

²⁶⁷ Preuß. Außenministerium an mecklenburgisches Außenministerium am 7. 1. 1869, in: ebd., Nr. 832.

²⁶⁸ MDI an Brandt am 25.1.1869, in: ebd., Nr. 834.

sammlung kümmern. Bevor man aber diesen Weg gehe, wolle man die Ansicht der preußischen Regierung über eine Modifikation des Bauvorhabens erfahren. Unter Bezugnahme auf die Dömitzer Denkschrift schlage man vor, die beabsichtigte Zweigbahn von Wittenberge auf dem rechten Elbufer über Lenzen nach Dömitz zu führen. Von dort solle es über eine noch zu bauende Brücke nach Dannenberg und Lüneburg weiter gehen.

Man schrieb, diese Modifikation habe den Vorzug, daß das von Preußen reklamierte allgemeine öffentliche Interesse gewahrt werde, und außerdem wegen des Elbüberganges bei Dömitz sowohl die Interessen Mecklenburgs sowie die der Provinz Hannover berücksichtigt würden. Infolgedessen werde die mecklenburgische Regierung in der Lage sein, nicht nur der Beschlußfassung durch die Generalversammlung zuzustimmen, sondern auch in der Generalversammlung selbst mit seinen Stimmenanteilen für das modifizierte Projekt einzutreten. Die Stände hätten erkennen lassen, daß sie diesem Vorschlag ebenfalls zustimmen würden.²⁶⁹ Im Februar 1869 erklärte sich Neuhaus bereit, die Strecke über Dömitz vermessen, nivellieren und veranschlagen zu lassen.²⁷⁰

Nachdem dies geschehen war und in Preußen keine Einwände gegen den von der BHE erneut eingereichten, modifizierten Erläuterungsbericht erhoben worden waren, ermächtigte schließlich am 13. September 1869 die mecklenburgische Regierung ihren Kommissar, dem Ersuchen der BHE zuzustimmen. Brandt teilte seinem preußischen Kollegen Simon mit, Mecklenburg sei bereit, über die Konzession für das preußische und mecklenburgische Gebiet in Verhandlungen einzutreten und als Ergänzung zu dem bestehenden Staatsvertrag einen zusätzlichen Vertrag zu schließen.²⁷¹

4.3 Zusammenfassung

Für die Zustimmung Hamburgs schilderte Neuhaus gegenüber Merck die Vorteile, die sich für die Hansestadt ergäben. Die Zweigbahn werde rentabel sein. Aber selbst, wenn dieses nicht der Fall sei, werde nicht die Dividendenzahlung für die Aktien Lit B gefährdet, sondern höchstens die Superdividende. Die Folge wäre, daß die Amorti-

²⁶⁹ Mecklenburgisches an preußisches Außenministerium am 15. 1. 1869 in: LHA Schwerin, 5.12-3/1 MDI 14099 Nr. 832.

²⁷⁰ Brandt an MDI am 17. 2. 1869, in: ebd., Nr. 837; s. hierzu auch die Ausführungen auf S. 71

²⁷¹ MDI an Brandt am 13. 9. 1869, in: ebd., Nr. 855.

sation der Aktien Lit B länger dauern und somit Hamburg auch länger Einfluß auf die Geschäftspolitik der Gesellschaft behalten würde. Weiterhin sei es für Hamburg gut, daß es auf die Tarifgestaltung einer Berlin-Bremer Strecke Einfluß nehmen könne. Hamburg machte seine Zustimmung davon abhängig, daß auch nach dem Bau der Zweigbahn seine statutenmäßigen Rechte bei der BHE erhalten blieben. Dies wurde von Preußen zugesichert.

Mecklenburg verweigerte seine Zustimmung, weil es für sich keine Vorteile erkennen konnte. Die Bahn berühre ihr Hoheitsgebiet nicht, deswegen könne man einer Einschränkung der mecklenburgischen Rechte auf die Geschäftspolitik und einer zu erwartenden Gewinnminderung nicht zustimmen.

Mecklenburg zweifelte sogar die Berechtigung der Generalversammlung an, über das Projekt entscheiden zu können. Es handele sich um keine Zweigbahn, da diese neue Bahn wegen der Mitnutzung der Wittenberger Elbbrücke, die einer anderen Gesellschaft gehöre, nicht mit der Stammbahn direkt verbunden sei.

Im späteren Verlauf der Ereignisse machte Mecklenburg eine Zustimmung davon abhängig, daß die Zweigbahn Tangermünde-Uelzen und eine Fortführung derselben nach Bremen dauerhaft verhindert werden könne.

Eine andere Forderung Mecklenburgs für seine Zustimmung war, daß die BHE auf ihre Kosten eine Bahn von Ludwigslust nach Parchim baue. Dieses Ansinnen wurde abgelehnt. Erst als sich die preußische Diplomatie einschaltete, vor allem aber, weil sich die BHE bereit erklärte, nicht in Wittenberge, sondern in Dömitz die Elbe zu queren und damit Mecklenburg einen Anschluß an die geplante Zweigbahn zu schaffen, stimmte die mecklenburgische Regierung dem Antrag der BHE zu.

5 Bemühungen um die Zustimmung der Generalversammlung

5.1 Die kostenfreie Abgabe von Grund und Boden für den Bahnbau

Um die Zustimmung der mecklenburgischen Regierung zu dem gewünschten Projekt zu bekommen, war für die BHE die Linienführung über Dömitz unvermeidbar. Die Mehrkosten, die sich dadurch ergaben, verursacht durch den Bau einer neuen Brücke über die Elbe sowie durch aufwendige Erdarbeiten bei der Linienführung über Dannenberg, sollten dadurch kompensiert werden, daß die BHE ihre Bereitschaft zum Bahnbau an die Bedingung koppelte, den gesamten Grund und Boden

für die Strecke der Gesellschaft kostenfrei zu übereignen. Neuhaus befürchtete, daß die Generalversammlung andernfalls ihre Zustimmung zu dem Vorhaben verweigern könnte. Die Forderung der BHE fand bei der preußischen Regierung durchaus Unterstützung. In einem Schreiben an den Oberpräsidenten der Provinz Hannover forderte der Handelsminister, dieser solle dafür Sorge tragen, daß bereits jetzt rechtsverbindliche Verpflichtungen zur Abtretung der am Bahnbau Interessierten abgegeben würden.

Von der preußischen Regierung sei seit einer Reihe von Jahren bei der Anlage von Eisenbahnen die Forderung nach kostenfreier Landüberlassung erhoben worden, und die betroffenen Stadt-, Kreis- und Provinzialvertretungen hätten fast überall dies ihnen angetragene Opfer erbracht. Der Oberpräsident möge sicherstellen, daß baldmöglichst bei den Interessenten entsprechende Beschlüsse gefaßt und die ausdrückliche Verpflichtung übernommen werde,

„den gesamten Grund und Boden, welcher zur Anlage der zweigleisigen Eisenbahn nach den §§ 8–10 des Gesetzes über die Eisenbahnunternehmungen, sowie zur Herstellung von Parallelwegen und Schutzstreifen neben der Bahn und zur Beschaffung des den Bahnwärtern und Bahnhofsbeamten zu gewährenden Dienstlandes nach Maßgabe des Bauplanes, wie er von mir festgestellt werden wird, erforderlich ist, der Berlin- Hamburger Eisenbahngesellschaft unentgeltlich zu überweisen.“²⁷²

Bereits am 27. Februar 1869 hatten die Eisenbahnkomitees für Mecklenburg (Dömitz), die Westprignitz (Lenzen) und die Provinz Hannover (Dannenberg), die sich zur Durchsetzung der Linienführung über Dömitz verbündet hatten, eine Verpflichtung in dieser Richtung abgegeben. Man habe es sich zur Aufgabe gemacht, eine rechtsverbindliche Abtretung von Land für Bahnkörper, Bahnhöfe etc. zu bewirken, sobald die endgültige Linienführung der Bahn bekannt sei. Schon jetzt könne man versichern, daß die in Frage kommenden Städte sowie die Domänenkammer Mecklenburgs ihre Bereitschaft zur Geländeabtretung bereits erklärt hätten, soweit ihre Interessen bei der Wahl der Linie gewahrt blieben.²⁷³

In einem Schreiben der Landdrostei Lüneburg wurde der Lüneburger Magistrat aufgefordert, die kostenfreie Landabgabe in der vom Handelsminister vorgeschrieben

²⁷² Handelsminister an Oberpräsidenten von Hannover am 2. 4. 1869, in: StA HH, ED-Liegenschaften–374-14 2006.

Form zu erklären. Man darf davon ausgehen, daß ähnliche Schreiben allen betroffenen Städten und Ämtern zugegangen waren. Die Landdrostei führte aus, außer in Lüneburg wisse die BHE noch nicht, wo die Bahnhöfe gebaut würden. Ginge es nur nach dem Willen der Gesellschaft, würde auf Kostengünstigkeit geachtet, insbesondere darauf, daß eine Chaussee oder Landstraße vorbei führe. Obwohl auf der Linie von der Elbe bis Lüneburg diese Punkte nicht in der Nähe der Ortschaften lägen, erwarte man dadurch keinen Ausfall an Verkehr.

An dieser Stelle scheint es angebracht, die heute weit verbreitete Meinung zu revidieren, viele Bahnhöfe lägen so weit von Ortschaften entfernt, weil diese die Bahn nicht haben wollten. Nahezu alle Gemeinden, die von der Zweigbahn berührt wurden, hatten sich um einen Bahnhof oder Haltepunkt bemüht. Keine einzige hatte dagegen Protest erhoben. Bei den Eisenbahngesellschaften galten für die Anlage von Bahnhöfen vorrangig zwei Kriterien:

- keine Abweichung von der geraden Linienführung
- Anbindung an eine Chaussee oder Straße.

In der Verfügung des Schreibens hatte sich ein Mitarbeiter der Landdrostei die Mühe gemacht, auszurechnen, um wieviel Land es sich bei den einzelnen Gemeinden handelte. Insgesamt ging es in der Provinz Hannover um 273,1 ha, von denen allein die Stadt Lüneburg 16,6 ha und die Gemeinde Garstedt 10,2 ha beizutragen hatten. Es kamen dabei erhebliche Werte zusammen. So schätzte die Landdrostei den Hektar in Lüneburg mit 2.000 Talern ein, so daß hier insgesamt ein Betrag von 32.500 Talern zustande kam. Für die übrigen Gemeinden wagte der Verfasser keine Schätzung, sondern machte interne Modellrechnungen mit Preisen von 200 bis 1.000 Talern pro Hektar auf.²⁷⁴

Magistrat und Bürgerschaft von Lüneburg beschlossen, auf die Aufforderung der Landdrostei hin stadteigenen sowie den Hospitälern gehörenden Grund kostenfrei zur Verfügung zu stellen und beim Ankauf privater Flächen behilflich zu sein. Die Lüneburger Hospitäler waren verfassungsmäßig verpflichtet, sich an den Kosten der Stadtverwaltung zu beteiligen. Hiervon hatte der Magistrat seit längerer Zeit keinen

²⁷³ Die drei EB- Komitees an Neuhaus am 27.2.1869, in: ebd.

²⁷⁴ Landdrostei Lbg. an Magistr. Lbg. am 19. 5. 1869, in: Stadtarchiv Lbg., AA E3 Nr. 35.

Gebrauch gemacht. Dafür hatte man sich vorbehalten, in außerordentlichen Fällen außerordentliche Leistungen abzufordern. Ein solcher Fall wurde nun festgestellt²⁷⁵ Dieser Beschluß konnte natürlich der BHE nicht ausreichen. Neuhaus schrieb an die Landdrostei, man akzeptiere zwar die Zusage Lüneburgs, müsse aber zugeben, daß man bei der Wichtigkeit des Unternehmens für die Stadt Lüneburg nicht davon ausgegangen sei, diese würde ihre Leistungen auf die kostenfreie Hergabe nur eines Teils der im Stadtgebiet belegenen und zum Bahnbau benötigten Flächen beschränken. Vielmehr habe man mit Sicherheit erwartet, daß Lüneburg außer anderen Leistungen mindestens das gesamte in ihrem Stadtgebiet liegende und benötigte Areal ganz und ausnahmslos der BHE zur Verfügung stellen werde. Die von den städtischen Kollegien gemachten vorläufigen Zusagen blieben weit hinter den Leistungen zurück, die gegenwärtig fast überall von den an Eisenbahnbauten interessierten Städten aufgebracht würden. Zudem würden die Leistungen wohl auch nicht den vom Handelsminister in seinem Erlaß ausgesprochenen Erwartungen entsprechen. Neuhaus bat die Landdrostei, eine erneute Versammlung der städtischen Gremien zu veranlassen und darauf einzuwirken, daß neben der bereits erfolgten Abtretung die sich in Privathand befindlichen Flächen aufgekauft und ebenfalls kostenfrei übertragen würden.²⁷⁶

Auf die entsprechende Aufforderung der Landdrostei hin verpflichtete sich die Stadt in einem weiteren Beschluß vom 23. Juli 1869 zur kostenfreien Übergabe sämtlichen zum Bahnbau benötigten Geländes und stellte zum Ankauf des privaten Anteils dieser Grundstücke der BHE 5.000 Taler zur Verfügung.²⁷⁷ Mit der Genehmigung dieser Zusage durch die Landdrostei wurde diese rechtsverbindlich.²⁷⁸

In dichter Folge befaßten sich die Amtsversammlungen Lüneburg I und II, Winsen und Harburg mit der Aufforderung der Landdrostei.

²⁷⁵ Magistr. Lbg. an Landdrostei Lbg. am 24. 7. 1869, in: ebd; Auszug aus dem Generalprotokoll des Magistrats zu Lüneburg vom 1. Juni 1869, in: ebd.

²⁷⁶ Neuhaus an Landdrostei Lbg. am 14. 7. 1869, in: ebd.

²⁷⁷ Auszug aus dem Generalprotokoll des Magistrats zu Lüneburg vom 23. Juli 1869, in: ebd; der Betrag von umgerechnet 15.000 M wurde am 24. April 1876 an den dazu bevollmächtigten Bahnhofsinspektor Lehmann in Lüneburg ausgezahlt. (Quittung v. 24. 4. 1876, in: Stadtarchiv Lüneburg, AA E 3 Nr. 50.)

²⁷⁸ Landdrostei Lbg. an Magistr. Lbg. am 2. 8. 1869, in: Stadtarchiv Lüneburg, AA E 3 Nr. 35.

Lüneburg I und II lehnten in getrennten Abstimmungen die kostenfreie Landabgabe ab.²⁷⁹ Das Amt Winsen teilte mit, die Amtsversammlung habe am 4. Juni abgelehnt. Die Gemeinden Radbruch, Bahlburg, Wulfsen, Tangendorf und Marxen hätten die Abgabe gänzlich abgelehnt. Lediglich Brackel habe sich gem. Protokoll vom 6. Juni verpflichtet, Land für eine Haltestelle abzutreten, wenn Brackel eine erhalte. Weiterhin sei man bereit, das nötige Bahnland im Brackeler Gemeindeforst unentgeltlich herzugeben. Die Gemeinde Garstedt habe sich bereit erklärt, Grund und Boden für eine Haltestelle abzutreten, wenn diese nach den Gemeindewünschen gebaut würde. Was den Grundbesitz der Domänenkammer angehe, sei es dem Amt zweifelhaft, ob es über die in seinem Bereich liegenden Flächen zu verhandeln habe, oder ob die Domänenkammer direkt mit der BHE verhandele.²⁸⁰

Die Amtsversammlung Harburg hatte bereits am 28. 3. 1869 jedwede Beteiligung an einer kostenfreien Landabgabe abgelehnt. Die Amtsverwaltung schrieb, die einzige Gemeinde, die im Amt Harburg betroffen sei, sei Jesteburg. Dort wolle man der BHE entgegenkommen ohne schon sagen zu können, worin dieses Entgegenkommen liegen könnte.²⁸¹

Die Gemeindeversammlung Jesteburg beschloß dann am 8. Juli 1869, sie könne und wolle die in Rede stehende Grundabtretung nie und unter keiner Bedingung tragen. Die Mehrheit der Besitzer der von der BHE beanspruchten Grundstücke sei aber nicht abgeneigt, sich in finanzielle Verhandlungen einzulassen resp. die Grundstücke wenigstens teilweise entgeltlich abzutreten. Definitiv könne man das aber erst erklären, wenn die betreffenden Grundstücke von der BHE genau bezeichnet werden könnten.²⁸²

Auch bei den Grundstücken, die nicht in kommunalem oder Privatbesitz waren, gab es Schwierigkeiten.

Das Klosteramt Lüneburg erklärte, es sei bereit, die gewünschten 4,3 ha im Klosterforst Priorsgehäge ohne Enteignungsverfahren abzutreten, wenn nach forstwirt-

²⁷⁹ Es handelte sich um 63,2 ha; Protokoll der Amtsvers. Lüneburg I und II v. 10. 7. 1869, in: Nds. HStA Hannover, Hann. 80 Lbg I Nr. 864.

²⁸⁰ Amt Winsen an Landdrostei Lbg. am 12. 7. 1869, in: ebd.

²⁸¹ Amt Harburg an Landdrostei Lbg. am 10. 7. 1869, in: ebd.

²⁸² Aktennotiz des Ortsvorstehers von Jesteburg v. 8. 7. 1869 zu der Gemeindevers. vom gleichen Tage, in: ebd.

schaftlicher Schätzung und Wertermittlung der entsprechende Preis gezahlt werde.²⁸³

Selbst die königliche Finanzdirektion teilte mit, man könne der BHE nicht in Aussicht stellen, Forstgrund unentgeltlich zur Verfügung zu stellen, da grundsätzlich die unentgeltliche Abgabe fiskalischen Grundes an eine Eisenbahngesellschaft unzulässig sei.²⁸⁴

Auch im brandenburgischen Teil der Strecke zwischen Wittenberge und Dömitz gab es Schwierigkeiten mit der kostenlosen Landabgabe. Der Landrat des Kreises West-Prignitz in Perleberg berichtete dem Oberpräsidenten von Brandenburg, es gebe eine sehr geringe Bereitschaft bei den betroffenen Eigentümern, persönliche Opfer zu bringen.²⁸⁵

Alles in allem läßt sich feststellen, daß die Forderung der BHE auf die kostenlose Überlassung des zum Bahnbau benötigten Grund und Bodens ziemlich erfolglos geblieben war. Neuhaus stellte fest, daß bei den Gemeinden, die Bedingungen an die kostenlose Überlassung geknüpft hatten, die Erfüllung dieser Bedingungen die BHE wesentlich mehr kosten würde, als die Gemeinden zu leisten bereit waren. Man müsse sich vorbehalten, diese Offerten nicht in Betracht zu ziehen.²⁸⁶

Dem preußischen Eisenbahnkommissariat berichtete Neuhaus, man gebe die Hoffnung nicht auf, die Forderung Hamburgs auf die kostenfreie Landüberlassung durch weitere Verhandlungen noch annähernd erfüllen zu können. Es sei erwähnenswert, daß nur innerhalb des Großherzogtums Mecklenburg alles Terrain unentgeltlich zur Verfügung gestellt worden sei. Darüber hinaus hätten die Städte Wittenberge und Lenzen Land kostenfrei abgegeben. Man hoffe nun, daß der bevorstehende Kreistag der West-Prignitz ebenfalls noch zu einem entsprechenden Beschluß komme. In der Provinz Hannover seien Angebote nur von den Städten Dannenberg und Lüneburg, dem Flecken Dahlenburg sowie von einigen Privatleuten gemacht worden.²⁸⁷

²⁸³ Preuß. Klosteramt Lbg. an Landdrostei Lbg. am 14. 4. 1869, in: ebd.

²⁸⁴ Königl. Finanzdirektion, Abt. Forsten an Forstinspektion Winsen am 26. 6. 1869, in: ebd.

²⁸⁵ Landrat v. Perleberg an Oberpräsidenten v. Brandenburg am 20. 8. 1869, in: Brandenburgisches LHA Potsdam, Pr. Br. Rep 2 A Reg. Potsdam Nr. 1954.

²⁸⁶ Neuhaus an Landdrostei Lbg. am 30. 8. 1869, in: Stadtarchiv Lbg., AA E 3 Nr. 35.

5.2 Weitere Anstrengungen der betroffenen Städte zur Unterstützung des Bahnbaus

Am 15. Dezember 1868 suchte der Baumeister Max Neuhaus den Lüneburger Oberbürgermeister Fromme auf. Er legte dar, daß Mecklenburg bald seinen Widerstand gegen das Projekt aufgeben werde und daß dann die Zustimmung der Generalversammlung gefragt sei. Dann würden natürlich die finanziellen Probleme des Plans in den Vordergrund treten. Die Rentabilität der Zweigbahn sei nur schwach und keinesfalls verlockend.²⁸⁸ Außer Lüneburg gebe es auf der gesamten Strecke keinen Ort, der irgendeinen nennenswerten Verkehr hervorbringe. Der Fernverkehr könne durch die Linie Uelzen-Verden, aber auch durch den wahrscheinlicheren Ausbau der Linie Gifhorn-Celle-Verden geschädigt werden. Obwohl der Gesellschaftsvorstand seine Ziele mit Beharrlichkeit verfolge, sei es nicht auszuschließen, daß die Generalversammlung anders darüber denke. Um diesen Bedenken entgegenzuwirken, sollten die an der Bahn interessierten Orte, insbesondere die Städte, ihr Interesse an dem Unternehmen bekunden. Man setze zwar voraus, daß Lüneburg das auf seinem Gebiet liegende Gelände einschließlich der Privatgrundstücke der Gesellschaft kostenlos zur Verfügung stelle. Das gleiche gelte auch für das außerhalb des Stadtgebietes liegende, sich im Eigentum der Stadt befindliche Gelände. Nach Neuhaus' Ansicht dürfte das aber nicht genügen, um das große Interesse Lüneburgs zu dokumentieren. Er schlage vor, weitere Unterstützungsmaßnahmen zu erwägen. Die Stadt möge weitere gut 50.000 Taler für das Vorhaben aufbringen. Dies sei zwar im Verhältnis zu den gesamten Anlagekosten unbedeutend, aber erfahrungsgemäß veranlasse ein solches Angebot die Aktionäre, die Rentabilität einer Bahn günstiger einzuschätzen, wenn Städte sich so dafür einsetzten.²⁸⁹

Im Juni 1869 beriet der Lüneburger Eisenbahnausschuß darüber, wie man die Bahn weiter unterstützen könne. Heyn führte aus, man müsse mehr für das Projekt tun, insbesondere weil die Linie Uelzen-Langwedel von Bremen favorisiert werde und eine große Gefahr für das Zustandekommen des eigenen Vorhabens bedeute. Er beantragte, eine Versammlung der größeren Lüneburger Handel- und Gewerbetrei-

²⁸⁷ Neuhaus an preuß. EB. Komm. am 4. 11. 1869, in: Nds. HStA Hannover, Hann. 80 Lbg I Nr. 864; in Kapitel 5. 2 werden noch einige Beträge genannt werden, die verschiedene Gemeinden aufgebracht hatten.

²⁸⁸ Es sei daran erinnert, daß Neuhaus gegenüber Merck im Herbst 1866 ausgeführt hatte, die Zweigbahn werde rentabel sein.

benden einzuberufen, um in diesem Kreis Sammlungen anzuregen. Vielleicht könne auch die Stadt noch mehr tun. Einige Mitglieder unterstützten die Ansicht Heyns, meinten aber, für ein Angebot sei es noch zu früh. Man werde schon mit entsprechenden Anträgen auf Lüneburg zukommen. Ein anderer Teilnehmer meinte, die Stadt habe bereits genug getan.

Fromme führte aus, Lüneburg habe zwar das größte Interesse am Zustandekommen der Bahn, aber nicht unbedingt an der jetzt ins Auge gefaßten Linie. Bei einer Linienführung über Lüchow seien nach seiner Kenntnis solche Opfer nicht gefragt. Das Bereitstellen öffentlicher Mittel würde nur zu überzogenen Forderungen führen. Dessen ungeachtet sei es richtig, daß die Industrie ihr Interesse an der Bahn deutlich mache und es sei nicht unangemessen, dafür Geldsammlungen zu veranstalten. Heyn entgegnete, die Interessen der Industrie und der Stadt seien identisch. Deshalb müsse auch die Kommune Opfer bringen. Für die notwendigen Enteignungen brauche man keinen Fonds, denn wenn erst enteignet würde, sei die Bahn bereits konzessioniert und müßte dann ohnehin gebaut werden. Ein anderer Teilnehmer der Versammlung meinte, durch Sammlungen für einen Enteignungsfonds würden die Forderungen der Grundbesitzer in die Höhe getrieben. Er könne sich einen namhaften Betrag einer solchen Sammlung auch nicht vorstellen. Er frage sich aber, ob man nicht durch Übernahme der zu emittierenden Prioritätsaktien helfen könne, wenn man sich verpflichte, diese eine gewisse Zeit zu halten. Fromme sah bei diesem Vorhaben die Schwierigkeit darin, daß man die dafür notwendige Veräußerung von Staatspapieren zur Zeit nicht zu einem günstigen Kurs verwirklichen könne. Er wurde von einem anderen Teilnehmer dahingehend unterstützt, daß man gar nicht wisse, ob die BHE an einer solchen Übernahme überhaupt interessiert sei. Fromme führte weiter aus, daß man seitens der Stadt schon verhältnismäßig viel aufgebracht habe. Das Angebot der Stadt auf die kostenlose Übertragung von Grund und Boden mache bereits 20.000 Taler aus und das bei Gesamtkosten für die Enteignungen westlich der Elbe von 200.000 bis 300.000 Talern. Fromme erklärte sich mit einem entsprechenden Vorschlag eines Teilnehmers einverstanden, bei dem Dannenberger Komitee nachzufragen, ob es die Wünsche der Gesellschaft kenne. Zum Schluß der Sitzung wurde ein Antrag angenommen, eine Versammlung der größeren Industriellen, Handel-

²⁸⁹ Aktennotiz des OB Fromme vom 15. 12. 1868, in: Stadtarchiv Lbg., AA E3 Nr. 35.

und Gewerbetreibenden einzuberufen, um gemeinsam über die zu unternehmenden Schritte zu beraten.²⁹⁰

Auf eine entsprechende Bitte von Fromme teilte der Dannenberger Oberbürgermeister mit, man sei, wie auch Lenzen, dem Verlangen der BHE, Prioritätsanleihen zu zeichnen, zur Zeit nicht gefolgt. Für eine Entscheidung sei es noch zu früh. Wenn neben der kostenfreien Terrainabgabe weitere Opfer gefordert würden, so verstehe man darunter bare Mittel für die Gesellschaft bzw. für einen Grunderwerbsfonds. Hierfür hätten Privatleute in Dannenberg 5.000 Taler gezeichnet. Hitzacker gebe außer Grund und Boden 2.000 Taler, Dahlenburg 1.000 Taler sowie zwei weitere Privatleute zusammen 5.000 Taler. Erst wenn die BHE die Bedingungen der Städte erfülle, mache man Anstalten, Aktien zu zeichnen. Man habe auch den Eindruck, Neuhaus lege auf Aktienzeichnungen durch die beteiligten Städte keinen Wert, weil er keine Befürchtungen um deren Plazierung habe.²⁹¹

In einem weiteren Brief berichtet der Oberbürgermeister, er habe von Neuhaus auf die Frage, ob die von Privaten gezeichneten Gelder der Gesellschaft angeboten werden sollten, die Antwort bekommen, es sei zweckmäßiger, wenn diese Summen Verwendung für den Ankauf von Flächen fänden, die nicht gratis zu bekommen wären. Mecklenburg habe ca. 12 bis 15 ha Land zur Verfügung gestellt. Der Großherzog werde bearbeitet, auch zum Bau der Eisenbahnbrücke beizusteuern.²⁹² Der Landrat der West-Prignitz habe es übernommen, auf die Stadt Lenzen einzuwirken, damit diese neben kostenlosem Boden noch einige Tausend Taler bewillige.²⁹³

Am 15. Juli 1869 fand die angekündigte Versammlung statt. Die Beteiligung war nicht so, wie erwartet. Es waren lediglich fünfzig Teilnehmer anwesend. Diese folgten dem Vorschlag des Eisenbahnkomitees und ermächtigten den Oberbürgermeister Fromme, eine Liste zur freiwilligen Zeichnung von Beiträgen aufzulegen.²⁹⁴

²⁹⁰ Protokoll der Vers. des Lbg. EB-Ausschusses am 28.6.1869, in ebd.

²⁹¹ OB Dannenberg an OB Lbg. am 9. 7. 1869, in: ebd.

²⁹² Es konnte nicht festgestellt werden, ob die „Bearbeitung“ zum Erfolg führte.

²⁹³ OB Dannenberg an OB Lbg. am 15. 7. 1869, in: ebd.

²⁹⁴ Aktennotiz des OB Lbg., Fromme vom 15. 7. 1869, in: ebd.

Die Zeichnung erbrachte nur enttäuschende 1.827 Taler, wobei die Saline mit 500 Talern und Heyn mit 400 Talern bei weitem an der Spitze lagen. Die anderen Beträge gingen bis auf zwei Taler herunter.²⁹⁵

5.3 Die Plenarversammlung des Ausschusses der BHE vom 13. Oktober 1869

Die Direktion stellte den Antrag,

„über ihren Vorschlag zur Abwehr der Konkurrenz, welche der Berlin- Hamburger Eisenbahn durch den Bau von Eisenbahnen auf dem linken Elbufer droht, die Herstellung einer Zweigbahn von Wittenberge über Dömitz nach Lüneburg und von dort zum Anschluß an die Bremen-Hamburger Bahn zu beschließen, und wenn dieser Beschluß zustimmend ausfällt:

recht bald eine General-Versammlung der Aktionäre zu berufen, um auch von dieser die Genehmigung zur Ausführung der erwähnten Zweigbahn und die Aufnahme einer Prioritäts-Anleihe von pro maximo zwölf Millionen Thalern zur Beschaffung des erforderlichen Baukapitals beschließen zu lassen.“

Eine vom Ausschußpräses ernannte Kommission hatte unter Zuziehung der Direktion und des Syndikats am Vortage eingehend über das Vorhaben diskutiert, sich aber nicht auf eine Vorlage für den Ausschuß einigen können. Einige Mitglieder, so berichtete der Sprecher der Kommission im Ausschuß, seien der Ansicht gewesen, daß vom Ausschuß die Direktionsanträge und der Entwurf des Berichtes des Ausschusses²⁹⁶ an die Generalversammlung mit einigen redaktionellen Abänderungen zur Annahme zu empfehlen seien. Andere Mitglieder dagegen wollten dem Ausschuß vorschlagen, eine weitere Kommission von etwa sechs Personen zur weiteren Prüfung des Direktionsantrags und zur Berichterstattung binnen vier Wochen einzusetzen. Eines dieser Kommissionsmitglieder stellte den entsprechenden Antrag im Ausschuß. Nachdem Abänderungsanträge auf Erweiterung der Kommission auf zehn Personen (vier Berliner, vier Hamburger und zwei Mecklenburger) sowie auf eine Berichterstattung innerhalb von acht Tagen gestellt worden waren, wurde über den abgeänderten Antrag, der nunmehr sechs Mitglieder und eine Berichterstattung

²⁹⁵ Subscriptions in der Stadt Lüneburg zur Förderung des Plans der Erbauung einer Eisenbahn von Wittenberge über Lüneburg auf Bremen, in: ebd; die gezeichneten Beträge wurden 1872 durch einen Lohndiener eingesammelt (Beauftragung des Lohndieners Leifheit durch den Lbg. OB v. 15. 6. 1872, in: Stadtarchiv Lbg., AA E3 Nr. 50.)

innerhalb von vierzehn Tagen vorsah, abgestimmt. Er wurde mit zwölf gegen elf Stimmen abgelehnt.²⁹⁷ Daraufhin wurde folgender Beschluß gefaßt:

1. „Die General-Versammlung wolle die Ausdehnung des Unternehmens der Berlin-Hamburger Eisenbahn durch Herstellung einer Zweigeisenbahn von Wittenberge über Dömitz und Lüneburg zum Anschluß an die Eisenbahn von Osnabrück nach Bremen und Hamburg genehmigen.“
2. „Die General-Versammlung wolle die Direction der Berlin-Hamburger Eisenbahn-Gesellschaft unbeschadet der ihr statutenmäßig obliegenden Verpflichtung wegen Einholung der Genehmigung des Ausschusses ermächtigen, die Bedingungen der Concession, sowie der zur Beschaffung des Baukapitals aufzunehmenden Prioritäts-Anleihe von pro maximo zwölf Millionen Thalern und die erforderlichen Änderungen des Gesellschaftsstatuts mit den beteiligten hohen Regierungen zu vereinbaren.“²⁹⁸

Der im Ausschuß gefaßte Beschluß ist deshalb so ausführlich behandelt worden, weil nach der Ausschußsitzung in der Öffentlichkeit die Meinung vertreten wurde, die Beschlußfassung für die Zweigbahn sei nur mit knappster Mehrheit zustande gekommen. Dieser Eindruck war zweifelsohne falsch. Selbst wenn man aus verschiedenen Gremien weiß, daß aufgeschobene Beschlüsse häufig nicht weiter verfolgt werden, so kann dies hier nicht unterstellt werden, denn ein Aufschub um nur vierzehn Tage kann diesen Erfolg sicher nicht bringen. Dennoch hatte dieser falsche Eindruck die Folge, daß Befürworter wie Gegner der Zweigbahn die Entscheidung für offen hielten und entsprechende Anstrengungen unternahmen, die Entscheidung der Generalversammlung in ihrem Sinne zu beeinflussen.

5.4 Der Versuch von Direktion und interessierten Kreisen, sich in der Generalversammlung die Stimmenmehrheit zu sichern

Der falschen Einschätzung des Beschlusses im Ausschuß unterlagen auch Behörden. Die Landdrostei Lüneburg schrieb in dieser Angelegenheit an den Handelsminister. Wie bekannt habe der Ausschuß der BHE am 13. Oktober mit einer Mehrheit von nur

²⁹⁶ Ihn hatte die Direktion eingebracht für den Fall, daß ihr Antrag angenommen würde.

²⁹⁷ Fünf Ausschußmitglieder bestanden darauf, im Protokoll festzuhalten, daß sie für die Einsetzung einer Kommission gestimmt hatten.

²⁹⁸ Protokoll der 106. Plenarversammlung des Ausschusses am 13. 10. 1869, in: StA HH, 111-1 Senat Cl. VII Lit. Ka Nr. 11 Vol. 13 Fasc. 229b.

12 zu 11 beschlossen, das von der Direktion vorgetragene Projekt der Generalversammlung zur Beschlußfassung vorzulegen. Diese solle bereits nach Ludwigslust einberufen worden sein. In den interessierten Kreisen der Landdrostei herrsche nun große Besorgnis, daß das Projekt nicht die notwendige Zweidrittelmehrheit der stimmberechtigten Aktionäre finden werde, zumal die hamburgische Regierung sowie private Aktienbesitzer in der Hansestadt dem Unternehmen nicht günstig gestimmt seien. Darüber hinaus habe sich die Hamburger Presse, insbesondere „Correspondent“ und „Börsenhalle“ dagegen ausgesprochen. Hinzu komme, daß die Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn, die zu Recht in der geplanten Bahn eine Konkurrenzlinie für ihre Strecke Berlin-Stendal-Uelzen und deren geplante Verlängerung über Langwedel nach Bremen sehe, alle Hebel in Bewegung setze, um in der Presse gegen das Unternehmen Stimmung zu machen. Auch erwerbe die Gesellschaft durch Kauf oder Leihkauf Aktien der BHE. Das gleiche tue zwar auch das Lüneburger Eisenbahnkomitee, allerdings seien dessen Mittel, die durch freiwillige Zeichnung zusammengekommen seien, sehr beschränkt und würden wohl auf das Stimmverhalten in der Generalversammlung keinen großen Einfluß ausüben.

Eine Abstimmung würde aber wohl günstig ausgehen, wenn die preußische Regierung die Stammaktien der BHE, die sich mit einem Kapital von 1 148 800 Talern, entsprechend 1148 Stimmen, im Depositalfonds der preußischen Schuldenverwaltung befänden, auf der Generalversammlung einsetze. Man solle doch in Erwägung ziehen, ob nicht ein Vertreter der preußischen Regierung zur Generalversammlung zu senden sei, um das Stimmgewicht der erwähnten Aktien für das Zustandekommen des Projekts geltend zu machen.²⁹⁹

In die gleiche Kerbe schlug die BHE selbst. Sie ließ durch ihr Syndikat ein Gutachten zu der Frage erstellen, ob es rechtens sei, für bereits amortisierte Aktien das Stimmrecht auszuüben und inwieweit Preußen dazu berechtigt sei.³⁰⁰

Das Gutachten brachte zunächst die Rechtsgrundlagen der Amortisationsfonds ins Gedächtnis:

Nach Art. 11 des Staatsvertrags vom 8. November 1841 sowie dem § 25, Buchstabe C des Statuts der BHE und des § 6 des preußischen Gesetzes über die Eisenbahnabgabe

²⁹⁹ Landdrostei Lbg. an Handelsminister am 25. 10. 1869, in: Nds. HStA Hannover, Hann. 80 Lbg I 863/1.

vom 30. Mai 1853, das für die BHE nicht durch das Gesetz vom 21. Mai 1859 aufgehoben sei, werde die Eisenbahnabgabe ausschließlich zur Amortisation des im Unternehmen angelegten Kapitals benutzt. Dem hiernach zu bildenden Amortisationsfonds träten $4\frac{1}{2}\%$ Dividende der eingelösten Stammaktien Litr. B und die aufkommenden Zinsen des Barbestandes hinzu. Die Amortisation geschehe zur Zeit durch Tilgung der den Regierungen von Mecklenburg-Schwerin und von Hamburg gehörenden Stammaktien Litr. B. Hieraus entstehe der aus der Eisenbahnsteuer gebildete Amortisationsfonds, an dem die Regierungen entsprechend ihrer Streckenlänge beteiligt seien.

Ein weiterer Tilgungsfonds, der aus der Dividende und Superdividende gebildete Amortisationsfonds, habe seinen Ursprung in den §§ 24 und 25 des Statuts. Danach werde der Reinertrag der Bahn nach folgender Art verteilt:

Die Inhaber der Stammaktien erhielten vorweg $4\frac{1}{2}\%$ Dividende, sodann die Inhaber der Aktien Litr. B $3\frac{1}{2}\%$. Der Rest des Reinertrags falle mit fünf Achteln auf die Aktien Litr. A und mit drei Achteln auf die Aktien Litr. B.

Letztere würden wie folgt verwendet:

Zunächst werde an die Inhaber der Aktien Litr. B nachgezahlt, was sie in den vorhergehenden Jahren etwa weniger als $3\frac{1}{2}\%$ erhalten hätten, anschließend werde die Dividende des laufenden Jahres auf $4\frac{1}{2}\%$ aufgestockt. Der übersteigende Rest der $\frac{3}{8}$ werde zur Amortisation der Aktien Litr. B verwendet. Dem daraus entstandenen Amortisationsfonds trete die Dividende auf die bereits amortisierten Aktien hinzu ebenso wie die Zinsen aus eventuellen Barbeständen.

Sämtliche den beiden Fonds zufließenden Aktien Litr. B würden außer Kurs gesetzt und bei der preußischen Generalkasse verwahrt.

Es stelle sich nun die Frage, ob die bereits amortisierten Aktien in der Generalversammlung stimmberechtigt seien und wer zur Ausübung des Stimmrechts berechtigt sei.

Der erste Teil der Frage sei zu bejahen, da die Aktien ja nicht kassiert oder vernichtet, sondern nur außer Kurs gesetzt seien. Die Außerkurssetzung vernichte aber nicht die in dem Papier verbrieftete Forderung, zumal sie jederzeit wieder aufgehoben werden könne. Die Rechte des Eigentümers seien also in keiner Weise geschmälert. § 25,

³⁰⁰ Preußen war nicht Eigentümer von Aktien der BHE.

Buchstabe C des Statuts erkläre die eingelösten Aktien Litr. B ausdrücklich als Eigentum des Amortisationsfonds. Die Gültigkeit der Aktien werde dadurch dokumentiert, daß sie an der Dividendenausschüttung teilnähmen. Es komme hinzu, daß nach Art. 11 des Staatsvertrags die Art und Weise, wie die Amortisation ausgeführt würde, einer näheren Verständigung der hohen Regierungen vorbehalten bleibe. Von einer wirklichen Amortisation der Aktien könne keine Rede sein. Weder der Staatsvertrag noch das Gesetz vom 30. Mai 1853 bestimmten, daß die zum Zwecke einer künftigen Amortisation eingelösten Aktien kein Stimmrecht haben sollten.

Für die Ausübung der Stimmberechtigung sei der Besitz der Aktien, nicht das Eigentum an ihnen maßgebend.

Der zweite Teil der Frage ergebe, daß das Stimmrecht für den Amortisationsfonds, der sich aus Dividende und Superdividende speise, den Regierungen von Mecklenburg-Schwerin und Hamburg zustehe, weil auf diesen Tilgungsfonds die Territorialregierungen keinen Anspruch hätten. Dagegen seien die Stimmen der aus der Eisenbahnsteuer eingelösten Aktien auf die Territorialregierungen nach dem Längenverhältnis der Bahnstrecken der einzelnen Staaten zu verteilen.

Man könne zum Schluß nicht unerwähnt lassen, daß nach vollständiger Amortisation der Aktien Litr. B diese zu vernichten seien. Es falle auf sie kein Dividendenanspruch und somit auch kein Stimmrecht mehr.³⁰¹

Die Argumentation in dem Gutachten kann ohne Übertreibung als abenteuerlich bezeichnet werden. Seit 1852 wurde für die amortisierten Aktien kein Stimmrecht geltend gemacht. Der Passus, der das ermöglicht hatte, wurde mit dem dritten Nachtrag zum Statut ersatzlos gestrichen.³⁰² Diese Streichung kann ja nur bedeuten, daß der bis dahin geltende Zustand geändert werden sollte. Diesen Zustand sollte das Gutachten mit einer Manipulation wieder herstellen. Wie selbstverständlich gab es als geltende Rechtslage an, daß zwei Amortisationsfonds existierten. In Wahrheit gab es aber nur einen, in den alle Quellen, aus denen sich die Amortisation speiste, gemeinsam flossen. Dieser einzige Fonds gehörte den Regierungen im Verhältnis ihrer Streckenlängen. Die fiktive Trennung in zwei Fonds erfolgte offensichtlich, um Mecklenburg und Hamburg zu ermöglichen, dem zweifelhaften Verfahren der

³⁰¹ Gutachten des Syndikus Dr. Hinschius über die Stimmrechte amortisierter Aktien vom 11.11.1869, in: StA HH, ED-Liegenschaften- 374-14 2006.

Stimmrechtsvermehrung zuzustimmen. Denn durch die Aufteilung erhöhte sich der Stimmenanteil für beide Länder mehr, als es bei einem Fonds der Fall gewesen wäre. Es bleibt unerfindlich, wie sich der erfahrene und geachtete Neuhaus auf eine derart windige Angelegenheit einlassen konnte. Keiner kannte besser als er die Inhalte des Statuts und eben auch die Beweggründe, die seinerzeit zu der Änderung des Stimmrechts für die amortisierten Aktien geführt hatten.³⁰³

In dem Schreiben, mit dem Neuhaus dem preußischen Eisenbahnkommissar das Gutachten überreichte, bemerkte er, gegen das Vorhaben der BHE werde in öffentlichen Blättern in saftigster Weise agitiert. Deshalb sei es nicht mit Sicherheit zu übersehen, ob es in der Generalversammlung die erforderliche Mehrheit erhalten werde. Die Regierungen von Mecklenburg und Hamburg hätten in der Vergangenheit immer von ihrem Stimmrecht in der Generalversammlung Gebrauch gemacht und er, Neuhaus, bezweifle nicht, daß dies auch bei der nächsten Versammlung der Fall sein werde. Mecklenburg werde auf jeden Fall für das Vorhaben stimmen und nach dem Stand der Verhandlungen gelte das auch für Hamburg. Es sei allerdings nicht zu verkennen, daß von den Gegnern durch die Presse und mit sonstigen Mitteln auf den Senat von Hamburg eingewirkt werde, sich seines Stimmrechts zu enthalten. Folge die preußische Regierung dem Vorschlag des Gutachtens, verfügten auf der Generalversammlung Preußen über 261, Mecklenburg über 673 und Hamburg über 564 Stimmen.

Neuhaus schloß sein Schreiben mit der Empfehlung, sich mit den Regierungen in Mecklenburg und Hamburg zu verständigen, bevor man das Stimmrecht für die eingelösten Aktien anwende.³⁰⁴

V. Düring gab bei der Weiterleitung des Schreibens an den Minister seine Einschätzung der Angelegenheit kund. Seltsamerweise hielt er den Vorschlag der BHE nicht für schlicht abwegig. Er gab lediglich zu bedenken, daß Hamburg dem Vorhaben schwerlich zustimmen werde, zumal die Zulässigkeit keineswegs unbedenklich sei. Auf jeden Fall würde die Durchführung der Aktion großes Aufsehen erregen. Im übrigen könnten Hamburg und Mecklenburg ihre Stimmanteile nicht aufstocken, weil

³⁰² 3. Nachtrag zum Statut v. 5. Mai 1851, S. 6, zu § 25 1).

³⁰³ In den Quellen konnten diese Beweggründe nicht entdeckt werden. Mutmaßlich war ausschlaggebend, daß man den Kurs der Aktien Lit A dadurch stützen wollte, daß man den Staatseinfluß bei der Gesellschaft langsam reduzierte.

die amortisierten Aktien sich nicht in ihrem Besitz, sondern in dem des gemeinschaftlichen Amortisationsfonds befänden.³⁰⁵

Die Antwort des Handelsministers auf das Ansinnen der Gesellschaft war kurz und bündig. Der Kommissar möge der Gesellschaft mitteilen, daß der Passus des Statuts, nachdem den Regierungen, die Aktien Lit B hielten, das Stimmrecht für alle Aktien bis zur völligen Amortisation erhalten bliebe, mit dem Statutennachtrag von 1851 aufgehoben worden sei. Die Gesellschaft möge selbständig ihr zweckmäßig erscheinende Schritte unternehmen, damit die Regierungen von Mecklenburg und Hamburg gewonnen werden, mit ihren Stimmrechten aus den noch nicht amortisierten Aktien für das Vorhaben der BHE einzutreten.³⁰⁶

Konnte schon eine wundersame Stimmrechtsvermehrung nicht durch die Manipulation des Statuts erreicht werden, so war es natürlich zulässig, sich Stimmrechte für die Generalversammlung durch Aktienkauf oder Aktienleihe am freien Markt zu beschaffen. Wie wir aus dem Schreiben der Landdrostei wissen, wurde diese Maßnahme von Gegnern wie Befürwortern der Zweigbahn durchgeführt.

In Lüneburg betätigte sich Heyn in besonderer Weise auf diesem Gebiet. Wie schon Dannenberg und Dömitz hatte auch die Stadt Lüneburg Gelder für Aktienkäufe zur Verfügung gestellt und auch die Landdrostei aufgefordert, ein Gleiches zu tun.³⁰⁷ Am 17. November traf sich eine Gruppe bekannter Industrieller und Kaufleute aus Lüneburg. Sie beschafften auf dieser Versammlung einen Betrag von 1.625 Talern und richteten einen Appell an Magistrat und Bürgerschaft, Heyn eine weitere namhafte Summe in kürzester Frist für Aktienkäufe zur Verfügung zu stellen.³⁰⁸ Diesem Appell verschlossen sich die städtischen Gremien nicht und stellten weitere 4.000 Taler für Aktienkäufe zur Verfügung.³⁰⁹ Heyn wurde ermächtigt, die zu kaufenden Aktien auf der Generalversammlung zu vertreten. Um die Wirkung des vorhandenen Kapitals zu potenzieren, kaufte Heyn nicht etwa Aktien für diesen Betrag, sondern verwendete ihn für Zinszahlungen auf einen Kredit, mit dem dann Aktien beschafft wurden. Die Aktien wurden lediglich für vier Tage gehalten, nämlich vom 22.

³⁰⁴ Neuhaus an v. Düring (neuer preuß. Kommissar) am 12. 11. 1869, in: ebd.

³⁰⁵ V. Düring an Handelsminister am 12. 11. 1869, in: StA HH, ED-Liegenschaften-374-14 2006.

³⁰⁶ Handelsminister an v. Düring am 15. 11. 1869, in: Nds. HStA Hannover, Hann. 80 Lbg I 863/1.

³⁰⁷ Magistr. Lbg. an Landdrostei Lbg. am 16. 11. 1869, in: Stadtarchiv Lbg., AA E3 Nr. 35.

³⁰⁸ Protokoll einer Versammlung namhafter Bürger in Lüneburg am 17. 11. 1869, in: ebd.

³⁰⁹ Auszug aus dem Generalprotokoll des Magistrats zu Lüneburg vom 18. 11. 1869, in: ebd.

– 26. November. So erreichte es Heyn, auf der Generalversammlung insgesamt 303.000 Taler Aktienkapital zu vertreten, auf das 303 Stimmen entfielen. Im Vergleich zu insgesamt auf der Versammlung vertretenen 2.730 Stimmen war dies bereits ein beachtliches Potential.³¹⁰

Heyn nutzte aber außer seinem Stimmrecht auch seine Eigenschaft als Aktionär der BHE dazu, um in einem Rundschreiben an seine Mitaktionäre für das geförderte Projekt Stimmung zu machen: Das richtige Projekt der BHE bedrohe durchaus die finanzielle Zukunft der Zweigbahn Stendal-Salzwedel-Uelzen. Es sei deshalb zu erwarten gewesen, daß die Magdeburg-Halberstädter Eisenbahngesellschaft alles aufbieten würde, um die Pläne der BHE zu Fall zu bringen und so sehe man in Blättern, die früher das Vorhaben der BHE positiv beurteilt hatten, wie die „Hamburgische Börsenhalle“ und vor allem die „Berliner Börsenzeitung“, wie dort in einer Reihe von Artikeln das Projekt nun schonungslos angegriffen werde.

Auf die Argumente Heyns soll hier nicht eingegangen werden. Sie sind z. T. schon genannt oder kommen ausführlich in den Pressestimmen des nächsten Kapitels vor. Immerhin bleibt festzuhalten, daß Heyn immer noch die Rentabilität der Zweigbahn beschwor.³¹¹

5.5 Die Pressekampagne zur Beeinflussung der Generalversammlung

Zur Beeinflussung der Aktionäre vor der anstehenden Generalversammlung fanden in allen großen Zeitungen in Hamburg und gewiß auch in Berlin und Bremen ³¹²heftige Kampagnen statt. Sie wurden in erster Linie von den Befürwortern und Gegnern des Vorhabens außerhalb der Redaktionen vorangetrieben. Beispielhaft sollen in diesem Kapitel die Veröffentlichungen der „Hamburgischen Börsenhalle“

³¹⁰ Abrechnung Heyns für den Lüneburger Magistrat vom 30. 11. 1869, in: ebd; die Landdrostei Lüneburg hatte sich an der Geldsammlung tatsächlich mit 100 Talern beteiligt. Dies erscheint bei einer Behörde verwunderlich, zu deren Bezirk schließlich auch Uelzen gehörte.

Die Abrechnung Heyns wurde vom Magistrat rechnerisch und sachlich richtig befunden. Es ergibt sich allerdings der nicht auflösbare Widerspruch, daß in der Anwesenheitsliste der Generalversammlung Heyn mit lediglich 28 Stimmen aufgeführt war, zusätzlich der Lüneburger Stadtbaumeister Maske mit 10 Stimmen. (Praesenzliste von der außerordentlichen General-Versammlung der Berlin-Hamburger Eisenbahn-Gesellschaft zu Ludwigslust am 24. November 1869. Erschienene und legitimierte Actionaire, in : LA Berlin, Rep 080 SU 17254.)

³¹¹ Rundbrief an die Aktionäre der BHE von November 1869, in: Stadtarchiv Lbg., AA E3 Nr. 35; das Schreiben endet nur mit der Floskel „Einige Actionaire“. Aus der Rechnung über den Druckauftrag geht jedoch hervor, daß Heyn der Urheber war. (ebd.)

³¹² Ein Indiz dafür sind die Nationalzeitung Nr. 500 v. 26. 10. 1869 (Berlin) sowie der Weserkurier v. 1. 11. 1869 (Bremen).

ausführlich behandelt werden. Sie sind so erschöpfend, daß man man in anderen Zeitungen nur sehr selten auf noch nicht genannte Aspekte stößt. Nur zur Nennung der nicht in der „Börsenhalle“ genannten Aspekte werden andere Blätter angeführt. Bemerkenswert ist bei der Berichterstattung, daß präzise auf die einzelnen Argumente des jeweiligen Vorartikels eingegangen und nicht, wie heute häufig üblich, die eigenen Standpunkte endlos wiederholt wurden. Diese Feststellung schließt nicht aus, daß einige der vorgebrachten Argumente ohne große Relevanz waren. Dennoch werden auch diese genannt, weil es bei der Auswertung der Pressekampagne nicht um die Aufdeckung bisher nicht erkannter Sachverhalte geht, sondern um die Darstellung eines Stimmungsbildes in der veröffentlichten Meinung. Die Artikel werden nur sparsam kommentiert, beispielsweise wenn es um die Richtigstellung offensichtlich falsch dargestellter Sachverhalte geht. Ob letztlich die Argumente der Befürworter oder die der Gegner des BHE-Vorhabens richtig waren, wird sich in dem später behandelten Kapitel über die Rentabilität der Zweigbahn zeigen (Kap. 12).

Hamburgische Börsenhalle v.15. 10. 1869

Unter der Überschrift „Die Projekte der Berlin-Hamburger Eisenbahn“ schrieb ein aus der Hamburger Kaufmannschaft stammender G.H.K., nach dem Beschluß des Ausschusses der BHE hätten die Aktien des Unternehmens an der Berliner Börse um 1,5% nachgegeben. Die Besorgnis der Aktionäre sei auch nachvollziehbar. Die BHE sei der Ansicht, sie müsse der drohenden Konkurrenz der Bahn Stendal-Salzwedel-Uelzen entgegentreten, um den Verlust eines großen Teils des Verkehrs und damit drohende sinkende Rentabilität zu verhindern. Diese Folgerung könne man aber nicht für richtig erkennen. In Wirklichkeit handele es sich nicht um den Kampf zweier Bahnlinien, sondern um den zweier Gesellschaften, und bei diesem Kampf werde die siegen, die die günstigsten Tarife und den besten Service biete. In dieser Beziehung sei aber die BHE im Vorteil.

- Sie verwalte die gesamte Strecke von Berlin nach Hamburg, während die Magdeburg-Halberstädter zunächst die Venlo-Hamburger Bahn bis Harburg und dann die hannoversche Staatsbahn bis Uelzen benutzen müsse, somit also auf zwei fremde Verwaltungen angewiesen sei, bis sie ihr eigenes Streckennetz erreiche.

- Die Aktien Lit B würden in ca. fünf Jahren vollständig amortisiert sein, und im Gefolge dieser Tatsache sähen die Gesellschaft und ihre Aktionäre einer ungeheuren Prosperität entgegen.
- Die BHE habe ihre Vorstände und etliche Mitarbeiter an den beiden Endpunkten der Strecke, und dies werde dafür sorgen, daß die Geschäftswelt ihre Vorliebe für die Benutzung „ihrer“ Bahn beibehalte. Der Sitz der Magdeburg-Halberstädter schließe eine solche Einflußnahme aus.

Den Einwand, die Harburger Güter würden bei Fertigstellung der Salzwedel-Uelzener Strecke über diese statt über die Stammstrecke der BHE nach Berlin gehen, wolle man ausräumen. Die Strecken nach Berlin seien gleich lang, und wenn die BHE ihre Tarife gegenüber der Konkurrenzstrecke nicht erhöhe, gebe es keinen Grund, bange zu sein. Im übrigen führten die in Harburg endenden Bahnen sowieso nur für Hamburg und den Norden bestimmte Güter, da die für den Osten bestimmten bereits in Lehrte abgeleitet würden. Harburg werde nach Fertigstellung der Elbbrücke voraussichtlich an Hafenumschlagvolumen verlieren, weil dieses zum Teil eben nur durch die fehlende Elbbrücke zustande gekommen sei.

Nachdem man sich bisher bemüht habe, die Konkurrenzfähigkeit der BHE unter Beweis zu stellen, soweit sie das bisherige Streckennetz intelligent nutze, wolle man nun darstellen, warum der Bau einer Zweigbahn unmotiviert sei und die Konkurrenzfähigkeit der Stammbahn gefährde.

- Die alte Berlin-Hamburger Bahn sei für den Verkehr zwischen Berlin und Hamburg jeder anderen Bahn überlegen. Man würde einen Fehler begehen, wenn man sich mit einer Zweigbahn selbst Konkurrenz mache.
- Die Güter von Hamburg und Harburg nach Berlin berührten auf ihrem Weg bis zu den beiden neuen Zweigbahnen die hannoversche Staatsbahn. Deren Direktion bestimme, ob sie diese Güter entweder in Lüneburg an die Berlin-Hamburger oder in Uelzen an die Magdeburg-Halberstädter weiter leite. Es liege auf der Hand, daß sie Uelzen bevorzugen werde, weil so die Güter länger kostenpflichtig auf ihrem Streckennetz blieben.
- Der Bau der Wittenberge-Lüneburger Bahn mit der Elbquerung in Dömitz werde mindestens neun Millionen Taler kosten (zusätzlich die Strecke Lüneburg-Jesteburg drei Millionen). Für Zinsen und Amortisation müßten jährlich ca.

500.000 Taler aufgewendet werden. Selbst wenn die Betriebskosten erwirtschaftet werden könnten, würde das Betriebsergebnis der BHE wegen der Zweigbahn um eben diese 500.000 Taler geringer ausfallen.

Die Redaktion sei bemüht gewesen, bei ihrer Berichterstattung größte Unparteilichkeit und Objektivität zu wahren und habe Grund zu der Annahme, daß die Direktion der BHE ihre Ansichten als richtig beurteilen werde.³¹³

Hamburger Correspondent v. 20. 10. 1869

Der „Hamburger Correspondent“ befaßte sich mit der Stellung der Regierungen Mecklenburgs und Hamburgs zu dem Projekt der BHE: Auf der Generalversammlung würden die Sorgen der Privataktionäre zur Sprache kommen. Es sei allerdings für sie ein bedrückendes Gefühl, daß ihnen die Entscheidung aus den Händen genommen werde, weil die beiden Regierungen das Stimmrecht ihrer Aktien Lit B geltend machen könnten. So unwahrscheinlich dieser Fall auch sein möge, so würde es doch der Beruhigung der Aktionäre dienen, wenn der Senat seine Ansicht über das Vorhaben mitteilte. Es könne ja nicht sein, daß diese für die Privataktionäre so wichtige Frage durch Regierungen entschieden werde, deren Interesse an der Gesellschaft nach der vollständigen Amortisation ihrer Aktien in etwa fünf Jahren erlösche. Es sei vollkommen in Ordnung gewesen, daß der Senat der Behandlung des Themas in der Generalversammlung zugestimmt habe. Hier habe er als Territorialmacht gehandelt. Nun aber gehe es um seine Stellung als Aktionär. Es sei noch niemand gelungen, die Vorteile der Zweigbahn für den Hamburger Staat deutlich zu machen, wohl aber seien Nachteile angedeutet worden. Glaubten die Gesellschaftsvorstände, Vorteile für die Gesellschaft durch das Vorhaben zu erzielen, sollten sie die Aktionäre Lit A davon überzeugen. Sollte sich die Gesellschaft aber auf die Unterstützung von Mecklenburg und Hamburg verlassen, könnte dies schlimme Folgen haben. Denn ungefähr gleichzeitig mit der Inbetriebnahme der Zweigbahn seien die Aktien, die sich in Staatsbesitz befänden, getilgt, die Aktionäre Lit A alleinige Eigentümer und Abstimmungsberechtigte in der Generalversammlung³¹⁴

³¹³ Hamburgische Börsenhalle Nr. 17.862 v. 15. 10 1869.

³¹⁴ Dies soll wohl als Hinweis verstanden werden, daß dann ein unbotmäßiger Vorstand abgelöst werden könnte.

Es fordere zum Nachdenken auf, daß im In- und Ausland eine Reihe früher prosperierender Eisenbahngesellschaften durch eine Ausweitung ihres Unternehmens ruiniert worden seien, die sie zur vermeintlichen Abwehr von Konkurrenz betrieben hatten. Schwer würde die Verantwortung sein, wenn eine Regierung in die freien Entscheidungen der Aktionäre eingreifen sollte. Man habe das Vertrauen in den Senat, daß er auf ein dahin gerichtetes Ansinnen nicht eingehen werde.³¹⁵

Hamburgische Börsenhalle v. 30. 10. 1869

Ein anonymer Leserbriefschreiber antwortete auf die Argumente vom 15. Oktober: Die vorgebrachten Gründe bedürften dringend der Widerlegung.

Nicht der Beschluß des Ausschusses habe die Aktien fallen lassen, wovon übrigens dem Einsender nichts bekannt sei, sondern, wenn überhaupt, die drohende Konkurrenz durch die Zweigbahn der Magdeburg-Halberstädter. Könnte die BHE diesen Bau verhindern, würde sie von einer eigenen Zweigbahn sicher Abstand nehmen. Da das aber nicht in ihrer Macht stehe, zeuge es von der Umsicht der Ausschlußmitglieder, im Interesse der Anleger Anträge zu stellen, die einer Wertminderung ihrer Aktien vorbeugten. Die Konkurrenz der Salzwedel-Uelzener Bahn sei nicht so gering zu veranschlagen wie der Verfasser des Artikels vom 15. Oktober meine. Der Schwerpunkt der Besorgnis sei nämlich der Weiterbau nach Bremen, der in dem Artikel der „Börsenhalle“ keine Erwähnung finde. Dieser Weiterbau würde der Stammstrecke der BHE bedeutenden Verkehr von Bremen, aber darüber hinaus auch von Holland und England entziehen. Wenn man die Karte zur Hand nehme, müsse man sich schon wundern, daß es in den Reihen der Aktionäre Widerstand gegen das Vorhaben gebe und damit der Magdeburg-Halberstädter geradezu in die Hände gearbeitet und ihr der Sieg erleichtert werde. Es handele sich für die Hamburger Aktionäre darum, aus den das bisherige Monopol der BHE beseitigenden Tatsachen den größtmöglichen Vorteil zu ziehen und zu retten, was zu retten sei. Wie man dieses Projekt ein „sich selbst Konkurrenz machen“ nennen könne, bleibe unerfindlich.

Besonders wichtig sei der Weiterbau der Strecke von Lüneburg bis Jesteburg. Hierdurch werde der Anschluß an die Venlo-Hamburger Bahn erreicht, und wenn diese Bahn rasch vollendet werde und in Betrieb gehe, dürfte es sehr fraglich sein, ob die

³¹⁵ Hamburger Correspondent v. 20. 10. 1869.

Magdeburg-Halberstädter sich entschließen werde, die Strecke Uelzen-Bremen zu bauen, die auf mehr als 90 km das ödste, unfruchtbarste Heideland durchschneide.

Der Verfasser lege zu großen Wert auf die Tatsache, daß die BHE auf ihrer Stammstrecke die alleinige Verwaltung innehabe. Dank der Eisenbahnverbände gebe es die Befürchtung nicht, die Stendal-Uelzener Bahn habe keine Verfügung über Tarife und Fahrplangestaltung. Jede Willkür einer Verwaltung sei ausgeschlossen.

Die finanziell günstige Lage der BHE könne man bestätigen. Dies sei darauf zurückzuführen, daß man die Tarife recht hoch halten konnte, weil man ohne Konkurrenz war. Die Gesellschaft habe immer darauf Wert gelegt, daß eher die Dampfschifflinien ihre schon äußerst hart kalkulierten Tarife senkten, als die eigenen Tarife herabzusetzen.

Daß die Verwaltungsratsmitglieder der BHE an den Endpunkten der Bahn wohnten, könne wohl nur eine untergeordnete Rolle spielen. Bei billigeren Tarifen und schnellerer Beförderung würde die Stendal-Uelzen-Route der BHE trotz der Anwesenheit der hochgeehrten Ausschußmitglieder viel Verkehr abziehen.

Die Ansicht, Harburger Güter würden zur Zeit über die Stammstrecke der BHE nach Berlin gelangen, sei leider falsch. In Wirklichkeit gingen die meisten Güter über Lehrte nach Berlin, weil der Frachttarif für diese erheblich längere Strecke nicht teurer sei als der der BHE.

Der Weiterbau der eigenen Strecke über Lüneburg hinaus nach Jesteburg sei um so notwendiger, als dadurch der Bau der Uelzen-Bremer Bahn in Frage gestellt werde. Würde sich letztere auch nur verzögern, so werde, nachdem sich der Betrieb einmal der Jesteburg-Lüneburg-Wittenberger Bahn zugewendet habe, dieser auch später erhalten bleiben.

Das Hauptmotiv für die Zweigbahn sei, daß bei ihrem Bau auch die Stammstrecke Wittenberge-Berlin ihren Verkehr behalte, während dieser bei einer Führung über Uelzen der BHE gänzlich verloren ginge.³¹⁶

Hamburgische Börsenhalle v. 1. 11. 1869

Der folgende Artikel übernahm eine Mitteilung des Bremer „Weserkurier“ vom 31. Oktober 1869. Offensichtlich aufgrund der noch am Vortage vertretenen Ansicht,

man könne das Vorhaben Uelzen-Langwedel noch verhindern, wurde eine vertrauliche Mitteilung des Bremer Senats an die Bürgerschaft vom 18. Juni 1869 und deren Beschluß vom 23. Juni veröffentlicht: Schon im April 1869 habe Bremen der preußischen Regierung vorgeschlagen, die Strecke Uelzen-Langwedel gemeinsam zu bauen. Preußen habe dies jedoch abgelehnt und vorgeschlagen, Bremen möge die Strecke allein finanzieren. Bremen sei schließlich auf diesen Vorschlag eingegangen, zumal die preußische Regierung anbot, die Verwaltung der Strecke könne unter bestimmten Bedingungen von der Eisenbahndirektion Hannover übernehmen werden. Die Bürgerschaft habe keinen Augenblick gezögert, die Baukosten von 2.500.000 Talern zu bewilligen.³¹⁷ Sie teile vollkommen die Ansicht des Senats über die hohe Bedeutung, welche für Bremens Handel und Verkehr eine direkte Eisenbahnverbindung mit Berlin unter einer von konkurrierenden Einflüssen unabhängigen Verwaltung besitze. Nun könnten wohl Berliner Blätter einen solchen Beschluß nicht mehr als „märchenhaft“ oder „tollkühn“ bezeichnen. Schließlich habe Bremen schon ganz andere Summen für Eisenbahnprojekte verwandt. Man werde in Bremen alles aufbieten, um die Fertigstellung der Bahn zu beschleunigen. Die geplante Strecke sei auf jeden Fall kürzer als die den Aktionären der BHE vorgeschlagene Bahn. Falls wider Erwarten ein zufriedenstellendes Arrangement mit der preußischen Regierung bezüglich des Bahnbetriebs durch die Eisenbahndirektion Hannover nicht zu erzielen sein sollte, so sei die Bürgerschaft auch damit einverstanden, daß der Senat mit der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahngesellschaft wegen der Übernahme des Betriebs und der Instandhaltung verhandele.³¹⁸

Hamburgische Börsenhalle v. 2. 11. 1869

Unter „Eingesandt“ schrieb ein Befürworter der Pläne der BHE: Es sei gerade in Hamburg lohnend, unparteiisch zu erwägen, ob die Ausweitung des Unternehmens der BHE im Interesse der Aktionäre und, das sei nicht ganz dasselbe, im Interesse Hamburgs sei.

Ein Blick auf die Karte zeige, daß die Berlin-Hamburger Bahn keineswegs den geraden Weg zwischen ihren Endpunkten einhalte. Dies liege an den früheren politischen

³¹⁶ Hamburgische Börsenhalle, Nr. 17875 v. 30. 10 1869.

³¹⁷ Es handelte sich um „Thaler Gold“. In „Thalern Preußisch Courant“ waren dieses 2,75 Millionen.

Verhältnissen. Wenn sich die Bahn trotzdem und ungeachtet der drückenden Transitzölle zu einem rentablen Unternehmen entwickelt habe, so sei dies einmal ihrer tüchtigen Verwaltung zu verdanken, andererseits aber auch ihrem großen und nahezu konkurrenzlosen Güterverkehr. Dieser umfasse den gesamten Verkehr zwischen den Herzogtümern und Hamburg einerseits mit Mecklenburg, Pommern, Berlin und seinem großen Hinterland andererseits. Teilweise, nämlich bis Wittenberge, sei der Verkehr zwischen Hamburg und Magdeburg/ Leipzig sowie bis Büchen der Verkehr von Hamburg nach Westdeutschland und Frankreich hinzugekommen.³¹⁹ Diese günstige Lage werde demnächst eine wesentliche Änderung erfahren. Es seien bereits drei Konkurrenzbahnen im Bau, nämlich die von Lübeck nach [Bad] Kleinen, die Hamburg-Harburger und die Berlin-Stendal- Uelzener Linie. Gegen die Beeinträchtigung durch die Lübeck-Kleinener Bahn lasse sich nichts tun, sie sei aber auch zu verschmerzen. Um so wichtiger seien die beiden anderen Linien, die eine direkte Verbindung zwischen Hamburg und Berlin sowie Magdeburg herstellten. Die Strecke nach Magdeburg werde sich um ca. 19 km verkürzen und damit den ganzen Verkehr in diese Richtung an sich ziehen. Das gleiche drohe dem Verkehr zwischen Hamburg und dem Südwesten, denn wenn die Elbbrücke zwischen Hamburg und Harburg fertig sei, werde niemand mehr den Weg über Büchen nehmen. Bei dem Weg zwischen Hamburg und Berlin sei zwar die Streckenführung der BHE günstiger, da gut 11 km kürzer als der Weg über Uelzen, dafür habe der Weg von Berlin über Uelzen nach Hamburg aber den Vorteil, daß man einen Bahnhof in Hamburg benutzen könne, der für den Gütertransport erheblich günstiger liege als der Berliner Bahnhof. Dieser müsse die Seegüter per Schute oder Hafensbahn holen und versenden, während der Pariser Bahnhof, von dem der Verkehr über Hamburg abgehen werde, unmittelbar am Hafen liege. Wenn das bisherige Verkehrsgebiet nicht in vollem Umfang behauptet werden könne, müsse man Ersatz für den unvermeidlichen Verlust finden. Mit der Weiterführung der Zweigbahn von Lüneburg bis Jesteburg werde neuer Verkehr angezogen, weil die Entfernung von Bremen nach Berlin um gut 90 km kürzer werde als sie zur Zeit sei. Es liege im Interesse der die Venlo-Hamburger Bahn bauenden KME, der Zweigbahn nach Wittenberge möglichst viel

³¹⁸ Dies. Nr. 17876 v. 1. 11. 1869; Weserkurier v. 31.10. 1869.

Verkehr von Westen zuzuführen, weil dadurch die Güter länger auf ihrem Netz blieben als bei dem Weg über Minden.

Was könnte Hamburg gegen die neue Bahn haben? Der Stadt müsse daran gelegen sein, den Weg nach Berlin um eine Stunde abzukürzen und eine Bahn, die so vielfältig Hamburger Interessen berühre, konkurrenzfähig zu halten. Ein Handelsplatz wie Hamburg habe das überragende Interesse, über möglichst viele Schienenverbindungen mit dem übrigen Deutschland zu verfügen. Deshalb werde sich die Hamburger Regierung auch keineswegs auf der Generalversammlung der Stimme enthalten, wie dies ein Berliner Blatt vermeldet habe. Sie werde vielmehr wie Mecklenburg das Gewicht ihrer Stimmen für das Projekt in die Waagschale werfen, und dessen Annahme durch die Aktionäre erscheine sicher.³²⁰

Hamburgische Börsenhalle v. 3. 11. 1869

G.H.K. nahm auf die Äußerung vom 30. Oktober Bezug.

Es komme nicht darauf an, ob die Rentabilität der Bahn durch die Konkurrenzunternehmen leide, sondern darauf, ob die vorgeschlagenen Gegenmaßnahmen die richtigen seien. Dies bestreite man. Die BHE mache ihrer eigenen Stammbahn auf dem linken Elbufer Konkurrenz, wobei sie sogar noch Anteile ihres Ertrages mit anderen Unternehmen teilen müsse.

Gegen die eigene Auffassung, daß das Benutzungsrecht der Sandtorkaianlagen keine Vorteile biete, habe die Gegenseite eingewandt, daß diese Ansicht zwar in Bezug zum Dampfschiffverkehr richtig sei, daß aber die Mehrzahl der Flotte aus Segelschiffen bestehe, welche nicht in den städtischen Hafenbecken, wohl aber am Sandtorkai zugelassen seien. Dieser Einwand habe nur von einem mit den Hamburger Verhältnissen nicht vertrauten Verfasser kommen können, denn es sei bekannt, daß in Hamburg die Dampfschiffahrt die Segelschiffahrt weit überwiege. Vor allem Stückgut komme fast ausschließlich mit Dampfschiffen. Die Segelschiffahrt habe ihre Be-

³¹⁹ Dieser letzte Verkehr ging von Büchen über die Lauenburg-Hohnstorfer Dampffähre nach Lüneburg an die hannoversche Staatsbahn.

³²⁰ Hamburgische Börsenhalle Nr. 17.877 v. 2. 11. 1869; die Redaktion fügte dem Artikel folgende Anmerkung bei: „ Der vorstehende Artikel war geschrieben, ehe die von uns in unserem gestrigen Blatt wiedergegebenen Mittheilungen der „Weserzeitung“ über die von Bremen gehegte Absicht, auf Kosten des Bremer Staates eine Linie von Salzwedel (gemeint ist Langwedel) nach Uelzen zu bauen, dem Verfasser bekannt geworden waren. Bei dem bedeutenden und vielleicht entscheidenden Einfluß, welchen dieser Bremer Plan auf die Beurtheilung der jetzt zur Discussion stehenden Projekte der Ber-

deutung lediglich noch für den transatlantischen Verkehr, und deren Güter seien in erster Linie zur Lagerung in örtlichen Speichern bestimmt. Mit der Mitteilung in der Bremer „Weserzeitung“ sei genau das eingetreten, was man immer prophezeit habe. Die Gegner hätten gehöhnt, daß sich niemand finden würde zum Bau einer Bahn in der öden, moorigen und sandigen Heidegegend, schon gar nicht der Bremer Staat selbst. Man hoffe nun, daß man auch anderen Argumenten, die man vorgebracht habe, Glauben schenke. Vor allem wünsche man sich ein Ende der Unterstellung, man sei Privatinteressen verpflichtet, gar denen konkurrierender Gesellschaften. Man sei gewohnt, dort, wo man durch seine Stellung zur Mitentscheidung berufen sei, unabhängig das für recht und wahr Erkannte kraftvoll zu vertreten.³²¹

Hamburgische Börsenhalle v. 4. 11. 1869

Ein Anonymus bemerkte, man sehe in der Veröffentlichung der Bremer Pläne keineswegs einen Grund, daß die Generalversammlung die Pläne verwerfen könne. Aus dem Umstand, daß die bereits vier Monate alten Beschlüsse gerade jetzt veröffentlicht würden, ginge hervor, daß man in Bremen alles aufböte, den Antrag des Ausschusses der BHE zu Fall zu bringen. Die Aussage Bremens, man baue eine „von anderen, konkurrierenden Einflüssen freie Bahn“, sei geradezu ein Fingerzeig für die Aktionäre der BHE, den Bau der Zweigbahn zu bewilligen. Geschehe dies nämlich nicht, so werde Bremen eine direkte Bahn nach Uelzen bauen, bei der Hamburg jeder Einfluß auf Tarif, Fahrplan usw. fehle. Baue aber die BHE ihre Strecke, so würde die Rentabilität der Bremer Strecke in Frage gestellt. Deshalb sei die Bremer Publikation ein Schachzug, um die Aktionäre der BHE einzuschüchtern. Gelingen dies nicht und der Bau Richtung Lüneburg und Jesteburg werde beschlossen, sei es durchaus fraglich, ob Bremen die Bahn von Langwedel nach Uelzen baue.³²²

lin-Hamburger Eisenbahn üben muß, werden wir die Mittheilungen der „Weserzeitung“ im heutigen Abendblatt nach ihrem vollen Wortlaut zum Abdruck bringen.

³²¹ Dies. Nr. 17.878 v. 3. 11. 1869.

³²² Dies. Nr. 17.879 v. 4. 11. 1869; im Anschluß an den Leserbrief beklagte sich die Redaktion wortreich, ihr werde in anderen Publikationen vorgeworfen, nicht objektiv, sondern im Sinne der Gegner des Projekts zu berichten. In einem Hinweis auf ein „Eingesandt“ in den „Hamburger Nachrichten“ vom gleichen Tage hieß es, dort werde die Redaktion der „Börsenhalle“ Verbündeter der Magdeburg-Halberstädter genannt und gesagt, diese Gesellschaft agitiere in der „Börsenhalle“ gegen Wittenberglüneburg. Man erklärte, die Redaktion und die Verfasser der fraglichen Artikel ständen in keiner Be-

Hamburger Nachrichten v. 4. 11. 1869

In der Tat begann das „Eingesandt“ mit den Worten: „ Die beiden Verbündeten der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahngesellschaft gegen die Berlin- Hamburger Eisenbahngesellschaft...“ Die Magdeburg-Halberstädter agitieren in der „Berliner Börsenzeitung“ und der „Hamburgischen Börsenhalle“ gegen Wittenberge-Lüneburg, weil sie wissen, daß sie den Berlin-Hamburger Verkehr nur dann auf ihre Bahn lenken könne, wenn Wittenberge-Lüneburg nicht gebaut werde. Aus diesem Grund habe sie auch der BHE die Mitbenutzung der Wittenberger Elbbrücke versagt, obwohl diese reichlich dafür zahlen wollte.³²³

Hamburgische Börsenhalle v. 6. 11. 1869

Die Redaktion ging auf angebliche Widersprüche in der Argumentation der Projektbefürworter ein. Zunächst habe man in Berlin behauptet, die Bremer hätten von der Verbindung über Lüneburg und Jesteburg einen außerordentlichen Vorteil, weil eine viel kürzere Verbindung mit Berlin zustande käme. Es würde deshalb gehässig von Hamburg sein, wenn man dem Projekt nicht zustimmte. Dieses würde eine Mißgunst gegenüber Bremen bedeuten. Nun sähen aber die Bremer die Sache völlig anders. Sie bauten eine Verbindung nach Berlin über Langwedel und Uelzen, die noch erheblich kürzer sei als die via Jesteburg. Letztere würde also die Bremer Interessen schädigen. Jetzt würde gerade andersherum argumentiert: Weil die Bremer die Bahn von Jesteburg nach Lüneburg nicht wollten, müsse sie gebaut werden, damit die Bremer die von ihnen gewünschte Bahn nicht bekämen. Gesetzt den Fall, die Bremer bauten doch ihre Wunschlinie, dann sähe es für den Verkehr über Jesteburg und Lüneburg ziemlich kümmerlich aus. Die Bremer Linie sei kürzer und habe ihren Ausgangspunkt weiter im Westen. Deshalb werde der west- östliche Verkehr schon weit vor Jesteburg umgeleitet. Der Bremer Verkehr werde ohnehin vollständig die eigene Bahn benutzen.

Den Einwand, die Verbindung nach Berlin sei von Bremen kürzer über Uelzen als über Lüneburg, fertige man ab, in dem man sage, auf die paar Kilometer komme es

ziehung zu dieser Gesellschaft. Man wolle der Direktion der BHE in deren eigenem Interesse wünschen, daß sie zur Verteidigung ihres Projekts in Zukunft nur anständige Federn finden möge. (ebd.)

nicht an, dies ließe sich durch Tarifmanipulationen ausgleichen. Dies passe nun gar nicht zu dem Argument, die Zweigbahn sei gut, weil der Weg von Berlin nach Hamburg um 7,5 km kürzer werde. Wenn 38 Kilometer Unterschied zwischen Berlin und Bremen nichts ausmachten, wieso erkaufe man dann eine Wegverkürzung um 7,5 km zwischen Berlin und Hamburg mit einer Erhöhung der jährlichen Zinsbelastung um reichlich eine halbe Million Taler? Glaubten die Befürworter des Projekts im Ausschuß wirklich, man könne Aktionären und Publikum so etwas bieten, ohne daß sie es merkten und stutzig würden?

Ein weiteres Argument der Befürworter des Projekts sei die günstigere Lage des auf dem Grasbrook zu errichtenden Bahnhofs der Venlo-Hamburger Bahn. Wer die örtlichen Verhältnisse kenne, wisse, was man davon zu halten habe. Für den Speditionsverkehr, die direkte Umladung vom Schiff auf die Bahn, seien beide Bahnen nach Herstellung der entsprechenden Kaibauten gleich begünstigt. Für die vom Speicher oder sonst woher per Schute oder Rollwagen kommenden Güter lägen beide Bahnhöfe gleich ungünstig. Einen maßgeblichen Einfluß auf die Wettbewerbsfähigkeit könne man deshalb in der Lage des Bahnhofs nicht erkennen. Wenn in einem Artikel, der einem hochrangigen Beamten der BHE zugeschrieben werde, derartiges geäußert werde (derselbe habe auch die einigermaßen neue Entdeckung gemacht, daß in Hamburg der Segelschiffsverkehr gegenüber dem Dampfschiffsverkehr weit überwiege), könne man den dadurch dokumentierten Mangel an Sachkenntnissen nur bedauern.³²⁴

Der Ausschuß werde ersucht, Einfluß auf die Berichterstattung seiner Unterstützer zu nehmen. Man lehne entschieden jede Debatte mit jenen ab, die mit unwürdigen Motiven zu Verdächtigungen griffen. Wenn dies Privatpersonen täten, so zucke man darüber die Achseln. Wenn aber Angestellte einen solchen Ton gegen Aktionäre und Freunde der Bahn anschlügen, sei das eine Ungehörigkeit.³²⁵

In der gleichen Ausgabe der Zeitung erwiderte ein Leserbriefschreiber auf Argumente von G. H. K., die dieser am 3. November gebracht hatte. Der Artikel des verehrlichen Gegners G.H.K. enthalte einige Angaben, die der Berichtigung bedürftig erschienen.

³²³ Hamburger Nachrichten Nr. 262 v. 4. 11. 1869.

³²⁴ Eine Lageskizze der damaligen Hamburger Bahnhöfe s. Anhang, S.269.

1. Die Kosten für die Bahn von Wittenberge nach Lüneburg seien nicht neun Millionen Taler, vielmehr sei die gesamte Strecke bis Jesteburg mit diesem Betrag veranschlagt, wobei die übrigen drei Millionen Anleihe vorsorglich beantragt worden seien, um einen eventuellen späteren, zweigleisigen Ausbau zu finanzieren und um Erweiterungen für die Strecke Berlin-Wittenberge für den zu erwartenden Mehrverkehr vornehmen zu können.
2. Es sei zwar wahr, daß in erster Linie die Dampfschiffahrt für Stückgut in Betracht komme, dennoch sei der Verkehr, den die Bahn von Segelschiffen übernehme, nicht unbedeutend, und ein Übergang dieses Verkehrs an die Hamburg-Uelzener Route wäre ein herber Verlust
3. Die Linie Berlin über Uelzen nach Bremen sei nicht knapp 38 km kürzer als die über Jesteburg und Lüneburg, sondern nur gut 11 km. Diese Differenz werde durch die nötigen Vorarbeiten noch geringer, weil bei der Route über Uelzen bisher lediglich die Luftlinie zwischen Langwedel und Uelzen zu Grunde gelegt worden sei.³²⁶

Hamburgische Börsenhalle v. 8. 11. 1869

Auf die letzte Richtigstellung folgte eine erneute Entgegnung durch G.H.K.

1. Bei der Beurteilung der finanziellen Seite sei es nicht statthaft, einen anderen Kostenanschlag zu Grunde zu legen als den von der Direktion für Bau und Anleihe genannten Betrag von zwölf Millionen Talern. Eher sei dieser Betrag zu niedrig als zu hoch gegriffen.
2. Man gebe gern zu, daß auch zahlreiche Segelschiffe Hamburg anliefen. Diese führten allerdings hauptsächlich Massengut wie Kohlen, Eisenbahnschienen, Roheisen und Schwefel, die meist nicht mit der Bahn sondern mit Elbkähnen weiter transportiert würden. Weitere Fracht der Segelschiffe seien Tran, Heringe, Bauholz, Getreide u. s. w. Diese Frachten blieben nahezu ausschließlich vor Ort. Die Ansicht sei also gerechtfertigt, daß der neue Bahnhof auf dem Grasbrook keine wesentliche Verwendung für die Löschung von Seeschiffen finden werde.

³²⁵ Hamburgische Börsenhalle Nr. 17.881 v. 6. 11. 1869.

³²⁶ ebd.

3. Die Angabe, daß die Linie über Uelzen 38 km kürzer sei als die über Jesteburg, habe man der „Weserzeitung“ entnommen. Diese Schätzung finde man auch in einem kürzlich erschienenen Artikel der „Hamburger Nachrichten“. Es entziehe sich zwar der Beurteilung des Verfassers, ob die Angaben richtig seien, aber man wolle doch feststellen, daß man aus guten Quellen geschöpft habe.³²⁷

Hamburgische Börsenhalle v. 9. 11. 1869

Ein Externer ging auf die Argumente von G.H.K. ein.

Abweichend von seiner am 15. Oktober geäußerten Meinung gebe G.H.K. jetzt zu, daß die Stendal-Uelzener Bahn der BHE Verkehr entziehen könne. Dieses sei ein wichtiges Geständnis, da nun die Projekte des Ausschusses gerechtfertigt würden. Es drehe sich also nur darum, ob die eingeleiteten Maßnahmen zweckmäßig seien. Man gebe G.H.K. darin recht, daß es nicht allein darauf ankomme, daß der Gesellschaft Konkurrenz erwachse, sondern darauf, ob die Gegenmaßnahmen zweckmäßig seien, um die Nachteile auszugleichen. G.H.K. zweifle daran, daß die Wittenberge-Lüneburger Bahn den Verkehr der Stendal-Uelzener Bahn beeinträchtigen werde. Man selbst glaube dagegen, daß alle Güter und Passagiere, die von Hamburg kommend die linke Elbseite wählen, die ca. 15 km kürzere Route über Lüneburg-Wittenberge benutzen werden und daß die Stendal-Uelzener Bahn von diesem Verkehr ausgeschlossen bleiben werde.

Käme Herr G.H.K. in die Lage, an einem fremden Platz eine Filiale zu errichten, so würde doch niemandem einfallen zu behaupten, er mache sich selbst Konkurrenz. Die Wittenberge-Lüneburger Bahn sei aber nichts anderes als eine Filiale der BHE.

Bezüglich der wiederholt vorgetragenen Verbindung des Sandtorkais mit der BHE habe man angemerkt, daß nach Vollendung des viel großzügiger angelegten südlichen Teils des Kais der auf dem Grasbrook liegende Zentralbahnhof dieselbe Schienenverbindung haben werde, also genauso leicht die Dampfschiffgüter erreichen könne. Diese Tatsache ignoriere G.H.K. gänzlich. Was er dagegen über die transatlantische Segelschiffahrt gesagt habe, sei durchaus richtig.

Daß die Fortführung der Bahn nach Jesteburg gefährdet sei, glaube G.H.K. ohne Beweis behaupten zu können. Man gestehe, daß die Nachricht aus Bremen, daß der Se-

³²⁷ Hamburgische Börsenhalle, Nr. 17.882 v. 8. 11. 1869.

nat eine Bahn auf Staatskosten bauen wolle, auf das Umfeld des Verfassers lange nicht den Eindruck gemacht habe wie offensichtlich auf die Gegner des Vorhabens. Sie sähen hierin eine willkommene Unterstützung zur Verhinderung des Projekts. Es habe kein Erstaunen hervorgerufen, daß für die notwendige Verbindung Berlin-Bremen Senat und Bürgerschaft nicht einmal vor der Strecke Langwedel-Uelzen zurückschreckten. Dies gelte allerdings nur, solange die Generalversammlung der BHE ihr Vorhaben noch nicht beschlossen habe. Sobald dies geschehen sei, werde Bremen in Erwägung ziehen, ob es nicht vorteilhafter sei, diese Bahn zu benutzen, als 2½ Millionen Taler Gold für eine 90 km sterilsten Heidelandes durchschneidende Bahn zu verausgaben.³²⁸

Hamburger Nachrichten Nr. 266 v. 9. 11. 1869

Ein Artikel ging auf die unverhältnismäßig hohen Kosten für die Zweigbahn Wittenberge-Lüneburg ein. Entgegen den Tatsachen wurde behauptet, die aufzunehmende Anleihe sei nur für diese Strecke bestimmt und kam zu dem Ergebnis, die Strecke sei pro Kilometer damit um das Fünffache teurer als Langwedel-Uelzen: Bei gleichen Kosten wie bei der letztgenannten Bahn dürfe Wittenberge- Lüneburg nur weniger als drei Millionen Taler kosten. Der Verfasser des Artikels hielt es für unbegreiflich, daß Aktionäre die Generalversammlung nicht besuchen wollten, um dort gegen das Projekt zu stimmen. Die Mehrheit dafür sei nämlich keinesfalls sicher, weil Hamburg sich dem Vernehmen nach der Stimme enthalten wolle. Der Verfasser schlug vor, im Interesse der Aktionäre eine Vorversammlung der Hamburger Aktionäre zu initiieren.³²⁹

Hamburgische Börsenhalle v. 10. 11. 1868

In dem ersten Artikel dieser Ausgabe wurde vorgerechnet, wie sich die Dividende der BHE verringern würde, wenn die Beträge für Zins und Amortisation der aufzunehmenden Anleihe aus dem Betriebsergebnis gedeckt werden müßten.

Man wolle den günstigsten Fall unterstellen, daß das Betriebsergebnis der Zweigbahn die Betriebskosten und die Abschreibung für Abnutzung decke.

³²⁸ Dies. Nr. 17.883 v. 9. 11. 1869.

³²⁹ Hamburger Nachrichten Nr. 266 v. 9. 11. 1869.

Durchschnittlich seien in den letzten 10 Jahren im Schnitt 602.666 Taler an Dividende gezahlt worden. Die neue Anleihe von 12 Millionen Talern zu 4,5% würde an Zinsen 540.000 Taler erfordern. In allen Jahren seit dem Bestehen der Bahn seien die Dividenden für die Aktien Lit A unter diesem Betrag geblieben (im Durchschnitt der Jahre von 1859–1868 waren es 395.416 Taler). Eine Ausführung des Projekts würde also den Überschuß soweit senken, daß an eine Superdividende nicht zu denken sei und sogar die gewöhnliche Verzinsung gefährdet würde. Die bisher so erfolgreiche Amortisation der Aktien Lit B würde zu Ende gehen und diese würden zu einer dauernden Last der Gesellschaft werden.³³⁰ Selbst die schärfste Konkurrenz könne die BHE nicht so weit herunterbringen, wie die jetzt in ihren zahlenmäßigen Konsequenzen nachgewiesenen Forderungen des Ausschusses.³³¹

Der zweite Artikel vom gleichen Tage ging auf einen bisher nicht genannten Aspekt ein.

Die Bahn mit einer Länge von 135,6 km solle 12.000.000 Taler kosten. Damit werde sie wohl zu der teuersten Bahn, die jemals im norddeutschen Flachland gebaut worden sei. Selbst Bahnen in gebirgigen Gegenden seien bei weitem billiger hergestellt worden. So habe die Berlin-Görlitzer Bahn ca. 53.100, die Oberschlesische ca. 58.400 und die Löbau-Zittauer 81.800 Taler pro Kilometer gekostet, die Linie Wittenberge-Jesteburg solle dagegen 88.400 Taler pro Kilometer kosten. Man erzähle sich, daß die enormen Kosten vor allem dem Bau der Dömitzer Elbbrücke zuzuschreiben seien. Der Bau dieser Brücke sei nur nötig gewesen, um die Zustimmung der mecklenburgischen Regierung zu dem Vorhaben zu bekommen. Manchem Aktionär werde es nicht einleuchten, daß er mit seinem Geld Absichten der mecklenburgischen Regierung unterstützen solle, die den Zwecken und Interessen der BHE an sich fremd seien. Eine billige Verbindung zwischen Wittenberge und Lüneburg würde, wo es um die Konkurrenz mit einer billig zu bauenden Bahn gehe, wohl auf Zustimmung stoßen. So enorme Ausgaben, wie sie jetzt gefordert würden, müßten aber zu großer Vorsicht führen, da sie geeignet seien, den eigentlichen Zweck, nämlich der Linie Stendal-Uelzen Konkurrenz zu machen, zu erschweren oder gar zu vereiteln.³³²

³³⁰ Es sei daran erinnert, daß Neuhaus in diesem Umstand eher einen Vorteil für den Senat sah.

³³¹ Hamburgische Börsenhalle, Nr. 17.884 v. 10. 11. 1869.

Hamburger Nachrichten v. 10. 11. 1869

Der Artikel ist nicht wegen seiner Argumente interessant, die mittlerweile alle bekannt sind, sondern weil er sich mit dem Stil des Artikels vom 6. November 1869 in Nr. 17.881 der Hamburgischen Börsenhalle befaßt.

Man könne sein Erstaunen nicht unterdrücken, daß in neuerer Zeit sämtliche Artikel gegen die Ausschlußanträge mit einem Protest gegen persönliche Verdächtigungen endeten. Es werde beklagt, daß man unterstelle, die Schreiber seien im Auftrag der Magdeburg-Halberstädter tätig. Gleichzeitig sei man dreist genug, dem Ausschluß zu empfehlen, er solle mäßigend auf die Verteidiger seiner Pläne einwirken. Sei dem Schreiber nicht bewußt, daß er seinen Gegnern genau das vorwerfe, was er bei sich selber beklage, nämlich daß die Befürworter im Auftrag des Ausschusses tätig seien?³³³

Hamburgische Börsenhalle v. 11. 11. 1869

Ein nicht gezeichneter Artikel sieht eine Wechselbeziehung zwischen den Strecken Lüneburg-Jesteburg und Langwedel-Uelzen. Die Anhänger der Ausschlußvorschläge stellten es als selbstverständlich hin, daß die Bremer von ihrem Plan Abstand nähmen, wenn das Projekt der BHE zustande käme. Die Bremer würden also, wenn es um den Bahnbau durch steriles Heidefeld gehe, der Berlin-Hamburger Bahn den Vortritt lassen. Wenn man boshaft sei, könne man sagen, die Bremer seien die Gescheiteren. Ernsthaft aber müsse man eine Schlußfolgerung aus der Wechselbeziehung der beiden Bahnen ziehen. Man bitte um die Konsequenz, daß, wenn Bremen wider Erwarten seine Bahn baue, die Strecke Lüneburg-Jesteburg entfalle. Die Aktionäre sollten in der Generalversammlung den Zusatzantrag stellen, der Bau von Lüneburg nach Jesteburg habe zu unterbleiben, wenn von Langwedel nach Uelzen tatsächlich gebaut werde.³³⁴

³³² ebd.

³³³ Hamburger Nachrichten Nr. 267 v. 10. 11. 1869.

³³⁴ Hamburgische Börsenhalle Nr. 17.885 v. 11. 11. 1869.

Hamburgische Börsenhalle vom 12.11. 1869

Ein Befürworter der Pläne der BHE stellte fest:

1. Die Masse der mit Segelschiffen ankommenden und jetzt mit Schuten zum Weiterversand durch die Berlin-Hamburger Bahn beförderten Güter sei mit 20.000 t im Jahre 1868 keineswegs unbedeutend. Dieser Verkehr ginge verloren, wenn Wittenberge-Lüneburg nicht gebaut würde.
2. Hier wird nochmals darauf hingewiesen, daß die gesamte Neubaustrecke nur ca. 9 Millionen Taler kosten solle, also höchstens 66.400 Taler pro Kilometer
3. Der Verfasser des Artikels vom 3. November habe errechnet, daß die Zinsen der Anleihe mit 540.000 Talern fast die Summe aufzehre, die im Durchschnitt der letzten 10 Jahre als Dividende verteilt worden sei. Er habe dabei unbegreiflicherweise außer acht gelassen, daß die neue Bahn auch Einnahmen haben werde. Natürlich wisse man noch nicht, wie hoch diese sein würden, es stehe aber fest, daß die Dividende weiterhin gesichert sei. Möglicherweise werde sie niedriger ausfallen, aber man betone, daß das Unternehmen keine freiwillige Spekulation auf Mehrgewinn sei, sondern Notwehr gegen eine sonst übermächtige Konkurrenz.
4. Man bestreite entschieden, daß Langwedel-Uelzen für zweieinhalb Millionen Taler Gold herzustellen sei. Die Eisenbahnstatistik sage aus, daß sich zur Zeit Eisenbahnen nicht unter 53.000 Talern pro km herstellen und ordentlich ausrüsten ließen. Deshalb werde man ein Anlagekapital von mindestens fünf Millionen Talern benötigen. Bremen werde sich wohl überlegen, solche Kosten zu übernehmen, wenn es eine direktere Bahn nach Berlin durch die Verbindung der BHE erhalten könne, die die Stadt nichts koste. Man halte die kürzliche Publikation des Bremer Projekts für einen Schachzug, um das Zustandekommen der Wittenberge-Jesteburger Bahn zu torpedieren.
5. Für den Hamburger Handel sei es bedeutend, daß für die Güterbeförderung von Bremen nach Osten keine günstigeren Tarife eingeräumt werden könnten als für seine eigenen Güter. Bei einer Bahn Bremen-Uelzen-Berlin könnte man versucht sein, die Tarife zum Nachteil Hamburgs zu bestimmen. Schon dieses Moment sei hinreichend, um Hamburg auf der Generalversammlung für das Projekt stimmen zu lassen.

Zu obigem „Eingesandt“ gab es eine Anmerkung der Redaktion.

1. Im Jahre 1868 seien im Hamburger Hafen ca. 207.250 t Güter gelöscht worden. Dagegen seien die genannten 20.000 t nicht bedeutend. Im übrigen stehe auch nicht fest, ob diese Güter wirklich der alten Bahn entzogen würden.
2. Wenn die Baukosten 9 Millionen Taler betrügen, reiche dafür eine Anleihe in gleicher Höhe nicht. Der Auszahlungskurs verschiedener Anleihen an der Berliner Börse bei einem Zinssatz von viereinhalb Prozent betrage gegenwärtig zwischen 87 und 90% und werde vermutlich weiter herunter gehen, wenn die ungeheuren Summen emittiert würden, die gegenwärtig für Eisenbahnprojekte verplant würden. Dieser Kursverlust sowie Provisionen und sonstige Kosten würden eher zwölf, als neun Millionen Taler erfordern.³³⁵
3. Man habe keineswegs außer acht gelassen, daß die neue Bahn auch Einnahmen haben werde. Man habe sogar den günstigsten Fall angenommen, daß diese Einnahmen die Betriebskosten der Zweigbahn decken würden.
4. Man möge doch bitte diesen Widerspruch aufklären: Einerseits solle Bremen bedenken, daß es seine Berlinverbindung umsonst haben könne, andererseits solle es gegen diesen Plan einen Schachzug gemacht haben.
5. Auf der jetzigen Berlin-Hamburger Bahn bestimme die Gesellschaft allein die Tarife. Daß diese dem Hamburger Interesse entsprächen, dafür Sorge ihr eigener Vorteil und die Konkurrenz. Via Lüneburg müsse die BHE aber Strecken benutzen, die anderen Eigentümern gehörten. Von deren gutem Willen hänge sie ab. Die Bremer werde es im übrigen freuen, wenn sie hörten, daß ihnen via Jesteburg Tarife eingeräumt werden sollten, bei denen Hamburg keinen Nachteil erleide.³³⁶

Hamburger Nachrichten vom 12. und 14. 11. 1869

In einem zweiteiligen Artikel ging der Schreiber (ein Befürworter der Pläne der BHE) auf die Kritik an den Baukosten der Strecke gegenüber denen der Langwedel-Uelzener Bahn ein: Allein wegen der höheren Baukosten könne die Strecke nicht rentabel sein.

³³⁵ Hier hatte die Redaktion übersehen, daß in der Kostenschätzung der BHE Disagio und andere Kosten der Anleihe bereits enthalten waren.

³³⁶ Dies. Nr. 17.886 v. 12. 11. 1869.

Wenn jemand behaupten wollte, die Ladengeschäfte des Neuen Walls könnten wegen einer zehnmal höheren Ladenmiete nicht mit denen des Winterhuder Wegs in Barmbeck konkurrieren, würde er ausgelacht. Denn am Neuen Wall seien die Kundenzahlen dreißig-, wenn nicht vierzigmal höher als in Barmbeck und nicht die Ladenmiete entscheide über die Rentabilität, sondern der Umsatz. Ebenso liege die Sache bei den beiden verglichenen Strecken. Nicht auf das nötige Baukapital komme es an, sondern auf den zu erwartenden Verkehr. Nur ein Blinder könne das Übergewicht übersehen, welches Bremen-Lüneburg-Berlin gesichert sei. Wo Bremen-Uelzen nur Bremen, und wieder Bremen und nichts als Bremen zum Ausgangspunkt seines Verkehrs habe und überdies durch kulturloses Heideland führe, habe Bremen-Lüneburg-Berlin zugleich mit Bremen den gewaltigen Gütertransport der Venlo-Hamburger Bahn und den ganzen mächtigen Handel Hamburgs zu Ausgangspunkten seiner Warenbeförderung und sehe darüber hinaus einen vielseitigen Lokalverkehr der durchschnittlichen reichen Landschaften gewährleisten. Auf geradezu das Vielfache der etwa Bremen-Uelzen-Berlin zufallenden Gütersumme dürfe der Warenverkehr auf der Strecke Bremen-Lüneburg-Berlin veranschlagt werden.³³⁷

Es sei geradezu dreist, wenn behauptet werde, die neue Zweigbahn werde nur ihre Betriebskosten erwirtschaften. Solange die Strecken, welche die Linie Lüneburg-Wittenberge durchschneide, sich nicht in das Heideland der Langwedel-Uelzener Bahn verwandelten, sei dem vom Ausschuß der Berlin-Hamburger Gesellschaft vorgeschlagenen Unternehmen ein Verkehr und damit die Voraussetzung einer Rentabilität gesichert, wie wenige Bahnen in Deutschland und nicht bloß in Deutschland sich ihrer rühmen könnten. Daher werde Jesteburg-Wittenberge nicht die Überschüsse der Berlin-Hamburger Stammbahn reduzieren, sondern einen vollständig ebenbürtigen Ertrag bringen.³³⁸

Hamburgische Börsenhalle v. 15. 11. 1869

Der Einsender meinte, ein Umstand müsse die Privataktionäre umtreiben. Das aus Berlin gemeldete Manöver, durch zeitweiliges Ausleihen von Aktien gegen bare Vergütung den Ausschußanträgen eine künstliche Mehrheit zu verschaffen, schein

³³⁷ Hamburger Nachrichten Nr. 269 v. 12. 11. 1869.

³³⁸ Dies. Nr. 271 v. 14. 11. 1869.

auch in Hamburg um sich zu greifen. Man erzähle, daß Personen, deren Auftrag aus den Reihen der Freunde der Ausschlußanträge herzuleiten sei, wiederholt und nicht ohne Erfolg Versuche gemacht hätten, Stimmen für die am 24. November bevorstehende Generalversammlung zu kaufen. Ein so verwerfliches Manöver, bei dem durch künstliche Mittel versucht werde, die wirkliche Meinung der Aktionäre zu hintertreiben, müsse jeden Aktionär dazu veranlassen, sich der bedrohten Wahrung seines Eigentums anzunehmen. Ein so unfaires Vorgehen müsse, soweit es bekannt und gewürdigt werde, eine energische Abwehr hervorrufen. Es scheine deshalb dringend geboten, daß Privataktionäre, die sich ein solches Vorgehen nicht gefallen lassen wollten, sich ihrerseits organisierten, um durch gemeinsame Schritte ihrer Meinung Ausdruck zu verleihen. Das geschilderte Vorgehen der Freund der Ausschlußanträge zeige deutlich deren Verzweiflung, ihre Ansicht mit fairen Mitteln nicht durchsetzen zu können.

Ein großes Hindernis für eine aktive Gegenbewegung liege bisher in der vielfach verbreiteten Ansicht über die Hoffnungslosigkeit jedweder Opposition. Man weise auf die Macht hin, die in den Aktienpaketen der Regierungen von Hamburg und Mecklenburg liege. Die Aktien Lit A seien schon seit Jahren breit gestreut und dienten nicht der Spekulation sondern der festen Kapitalanlage. Deshalb zweifele man natürlich, eine genügende Anzahl von Aktien auf der Generalversammlung im Stimmverhalten bündeln zu können. In Wirklichkeit liege die Angelegenheit gar nicht so ungünstig. Es sei sogar ein Sieg der Privatstimmen gegen ein gebündeltes Stimmverhalten von Mecklenburg und Hamburg möglich und bei einiger Anstrengung auch wahrscheinlich.

Nach dem letzten Geschäftsbericht der BHE blieben für beide Länder am 1. Juli 1869 noch 798 Stimmen aus den noch nicht amortisierten Aktien Lit B übrig. Da eine Mehrheit von zwei Dritteln der Stimmen erreicht werden müsse, reichten 2.000 Aktien Lit A aus, um das Abstimmungsresultat, das durch massenhafte Abgabe der Stimmen aus den Aktien Lit B zustande kommen könne, zu beeinflussen. Es bedürfe allerdings einiger Energie, um die Stimmrechte der Aktien Lit A zu bündeln. Man bezweifle aber nicht, daß diese Energie aufgebracht werde.³³⁹

Hamburgische Börsenhalle v. 16. 11. 1869

Der Einsender antwortete auf die Anmerkungen der Redaktion zu seinem Artikel vom 12. November. Es sollen hier nur die neuen Argumente geschildert werden:

Die Angaben der Redaktion über die Geldmarktsätze für viereinhalbprozentige Anleihen seien zwar richtig, aber gerade deshalb wolle man auch einen Fünfprozenter begeben, der z. Z. mit 97% valutiere. Später, bei besseren Kapitalmarktverhältnissen, könne man ja den Zinsfuß mit Leichtigkeit auf viereinhalb Prozent herabsetzen, wie sich aus einem Präzedenzfall von 1862 ergebe. Damals habe die BHE ihre viereinhalbprozentigen Prioritätsaktien gekündigt und den Gläubigern die Wahl der Rückzahlung zu pari bzw. die Herabsetzung auf vier Prozent gelassen. Das Resultat sei gewesen, daß 70,6% der Gläubiger die Umwandlung gewählt hätten.

Der Preis für die Wittenberge-Jesteburger Bahn sei schon deshalb nicht hoch zu nennen, weil darin die Kosten der Elbbrücke in Dömitz enthalten seien. Diese müsse gebaut werden, weil sich die Magdeburg-Halberstädter entschieden geweigert habe, die Mitbenutzung ihrer Elbbrücke bei Wittenberge zu gestatten. Dies tat sie allerdings in der richtigen Erkenntnis, daß die neu projektierte Bahn für sie gefährlich werden würde. Aber selbst wenn die MHE die Mitnutzung gestattet hätte, hätte die BHE kaum etwas erspart, da die Elbbrücke ihren bisherigen Verkehr Stendal-Wittenberge nach Eröffnung der Strecke Stendal-Uelzen fast völlig verlieren werde. Dann würde die BHE die gesamte finanzielle Last für diese anerkannt kostspielige Brücke allein tragen müssen.

Auf diesen Artikel wiederum mußte die Redaktion antworten:

Begebe man eine Anleihe von fünf Prozent, so seien eben die Zinskosten 600.000 Taler pro Jahr. Damit habe sich die Sache keineswegs verbessert. Man bestreite übrigens, daß man diese Anleihe zu einem Ausgabekurs von 97% unterbringen könne. Zu der Hoffnung, später den Zinssatz herabsetzen zu können, sei zu sagen, daß dieses eben nur eine Hoffnung sei und gegenwärtig auch keine Erleichterung bringe. Übrigens sei es eine schlechte Empfehlung der Anleihe gegenüber möglichen Anlegern, wenn man ihnen von vornherein sage, daß der bewilligte Zinsfuß nur so lange gelten solle, bis man mit Aussicht auf Erfolg diesen drücken könne. Bei Papieren, die

³³⁹ Hamburgische Börsenhalle Nr. 17.888 v. 15. 11. 1869.

einer soliden Kapitalanlage dienen, liebe das ausleihende Publikum neben der Sicherheit auch die Dauer der Ausleihe.

Der Streit über die Kostspieligkeit der geplanten Bahn ließe sich leicht erledigen, wenn man die Frage beantworte, ob der Ausschuß auch ohne die Neubaupläne eine Anleihe von zwei bis drei Millionen Talern für die alte Bahn begeben hätte. Um diese Summe solle ja angeblich die Anleihe von zwölf Millionen Talern die tatsächliche Bausumme der Zweigbahn übersteigen. Diese Frage müsse man mit nein beantworten, und somit sei klar, daß die gesamte Anleihe der Zweigbahn zuzurechnen sei.³⁴⁰

Hamburger Nachrichten v. 16. 11. 1869

Der Artikel ging auf die Äußerungen in der Ausgabe vom 12. November ein.

Der Vergleich zwischen den Läden auf dem Neuen Wall und in Winterhude sei zu geistreich, als daß man darauf eingehen wolle. Es sei sehr naiv anzunehmen, die Bremer würden unter Umständen auf den Bau „Ihrer“ Bahn verzichten, hätten sie doch alle Aussicht, daß sich ihre Bahn bei den erheblich niedrigeren Baukosten rentiere. Aber selbst wenn diese keine Rendite abwürfe, würde der Nutzen der unheimlich billigen Bahn für die Bremer Bürger enorm sein. Nur Bremen hätte einen Vorteil davon, wenn die Aktionäre der BHE töricht genug seien, aus ihrer Tasche jährlich Zinsen für zwölf Millionen Taler aufzubringen. Wenn man seiner Schwesterstadt Bremen auch viel Gutes gönne, so sei es doch zuviel verlangt, daß Hamburg bzw. seine Bürger die Interessen Bremens auf Kosten ihrer eigenen fördern sollten. Es scheine Gegenstand einer ernstesten Erwägung durch den Senat nötig zu sein, sich in der Abstimmung auf der Generalversammlung nicht nur der Stimme zu enthalten, sondern gegen das Vorhaben zu stimmen, da der Senat als erste Pflicht habe, sich ausschließlich um die Interessen Hamburgs zu kümmern.

Man wolle zum Schluß die Aktionäre dringend auffordern, die Zeit für die Besorgung der Stimmkarten auf der Generalversammlung nicht zu versäumen und keinesfalls für ein elendes Mietgeld ihre Stimmen an die Mehrheit der Ausschußmitglieder oder deren Werkzeuge zu verkaufen. Andernfalls würden sie nach der Generalversammlung zu spät bereuen müssen, ihr wertvolles Stimmrecht für ein Linsengericht

³⁴⁰ Dies. Nr. 17889 v. 16. 11. 1869.

verkauft, anstatt durch energische Opposition die unheilvollen Ausschußprojekte zu Fall gebracht zu haben.³⁴¹

Hamburger Börsenhalle v. 17. 11. 1869

Das Blatt kommt zu der Feststellung, daß alle bisher erschienen Aussagen über die anstehenden Projekte sehr allgemein gehalten gewesen seien, und man es geradezu absichtlich unterlassen habe, mit ziffernmäßigen finanziellen Angaben und der Besprechung maßgebender positiver Umstände zu operieren. Deshalb werde es vielen hochwillkommen sein, wenn das Blatt endlich einige möglichst [!] objektiv gehaltene Nachweise vorlege, um sich nach deren näherer Prüfung ein selbständiges Urteil über die Pläne bilden zu können.

Es wird intensiv auf die Geschäftszahlen der letzten Jahre bei der BHE eingegangen. Die Gesellschaft habe in den guten Geschäftsjahren vorsorglich in den Reservefonds investiert. Dies sei zwar zu Lasten der Dividenden gegangen, aber davon seien nur kurzfristige Anleger betroffen gewesen. Die jetzigen Aktionäre profitierten von diesem Umstand. So konnte die Emittierung einer im Jahre 1856 genehmigten Anleihe durch den Vorstand durch Rückgriff auf den Reservefonds vermieden werden. Sie sollte zur Herstellung von Doppelgleisen und zum Erwerb nicht der Gesellschaft gehörenden Bodens für die Erweiterung der Hamburger Bahnhöfe begeben werden. Dadurch sei das Unternehmen noch solider geworden. Entgegen dem § 27 des Statuts, der ausdrücklich bestimme, daß dem Reservefonds in der Regel nicht weniger als 90.000 und nicht mehr als 140.000 Taler jährlich zuzuführen seien, seien diesem in den letzten acht Jahren statt der vorgeschrieben maximalen

1.120.000 Talern tatsächlich 2.460.000 Taler zugeführt worden. Darüber hinaus seien kürzlich die lästigen Transitsteuern weggefallen, welche noch in 1867 die Gesellschaft mit 377.000 Talern belastet hätten. Diese hätten im Vergleich zu Konkurrenzunternehmen den Effekt gehabt, als ob die Bahn viele Kilometer länger sei.

Aktienkurs und Dividende hätten sich in den letzten Jahren wie folgt entwickelt:

³⁴¹ Hamburger Nachrichten Nr. 272 v. 16. 11. 1869.

Jahr	Durchschnittskurs der Aktien Lit A ³⁴²	Dividende der Aktien Lit A
1863	121	7,25%
1864	136	10%
1865	145	9,2%
1866	152	9%
1867	155	9,5%
1868	165	9,5%

Vergleiche man mit den Ergebnissen anderer deutscher Eisenbahnen, könne kein Zweifel bestehen, daß die BHE an Prosperität und Solidität eine sehr hervorragende Rolle unter allen größeren Eisenbahnunternehmen einnehme. Ihre Aktien würden aus gutem Grund von umsichtigen Leuten gern zu dauerhafter Kapitalanlage genutzt.

Nehme man nun den ungünstigsten und kaum wahrscheinlichen Fall an, daß durch die Stendal-Uelzener Bahn der BHE ein Viertel des Gesamtverkehrs entzogen würde, so wäre ein solcher Fall zwar bedauerlich, aber die Aktionäre könnten noch immer eine erkleckliche Dividende einstreichen. Eine Reduzierung der Dividende unter acht oder sieben Prozent sei nicht zu erwarten, wenn man es unterlasse, großartige neue Anlagen zu schaffen und dafür die vorhandenen optimal nutze.

Die Gesamtbetriebskosten der BHE betrügen im Jahre 71,36% der Gesamteinnahmen, und sie hätten sich mit der Zunahme des Verkehrs nicht wesentlich verringert. Umgekehrt könne man also davon ausgehen, daß sie bei Verminderung des Verkehrs, wenn auch nicht im selben Verhältnis stark zurückgehen würden. Fast sämtliche Bahnen hätten einen wesentlich höheren³⁴³ Anteil der Betriebskosten an den Gesamteinnahmen als die BHE. Darin liege die Gewähr, daß die Route Hamburg-Uelzen-Stendal-Berlin bei größerer Entfernung und in Kombination von drei verschiedenen Eisenbahnverwaltungen der jetzigen Hamburg-Berliner Bahn keinen empfindlichen Abbruch tun werde, wenn die Gesellschaften nicht geradezu Geld zusetzen wollten. Selbst dieser Umstand hätte keinen Bestand, wenn die BHE eine ruhige und abwar-

³⁴² Es sei daran erinnert, daß die Aktien einen Nominalwert von 200 Talern hatten.

tende Haltung einnahme. Sie möge den Spruch beherzigen: „Wer gut sitzt, der rucke nicht.“

Wenn nun die Zweigbahn gebaut würde, müßten für Zinsen und Amortisation des Anlagekapitals jährlich ca. 440.000 Taler aufgebracht werden. Diesen Betrag müßten die Stammaktien Lit A an Dividende abgeben, wenn nicht die Zweigbahn eine Roh-einnahme von 1,2 bis 1,5 Millionen Taler erwirtschaften würde. Wie solle das möglich sein. Einige hätten doch die Sorge, sie werde nicht einmal ihre Betriebskosten decken. Es werde auf den Verkehr verwiesen, der durch die Venlo-Hamburger Bahn der Zweigbahn zugeführt werde. Angenommen, dieser fiele so reichlich an, wie die Befürworter des Projekts vermuten ließen, so sei doch dafür die unabdingbare Voraussetzung, daß die Herstellung der Bahn Langwedel-Uelzen auf Bremer Kosten unterbleibe. Dieser Punkt müsse erst sichergestellt sein, bevor das Geld der Aktionäre angetastet werde, weil ihre Dividenden beträchtlich geschmälert würden.

Sollte am 24. November die Abstimmung in der Generalversammlung durch die eventuelle Beteiligung der Stimmen von Hamburg und Mecklenburg für das Projekt ausgehen, so wolle man an der Hoffnung festhalten, daß bei nachträglich ruhiger Prüfung aller Verhältnisse die Direktion dasselbe Verfahren wie bei der Anleihe von 1856 befolge, nämlich die beschlossene Anleihe nicht emittiere. Wenn die Direktion nur fortfahre, ihr beschränktes Unternehmen, welches so solide begründet und ausgerüstet sei, mit der bisherigen Umsicht weiter zu leiten, so hätten die Aktionäre keinen Grund zu einer Befürchtung, ihr in dem Unternehmen angelegtes Kapital könnte entwertet werden.³⁴⁴

Hamburgische Börsenhalle v. 20. 11. 1869

Den Gegnern der Zweigbahn gingen auch jetzt noch nicht die Argumente aus. Der Senat von Hamburg müsse nicht nur gegen das Vorhaben sein, weil die Dividende der Aktien Lit B möglicherweise nicht mehr gezahlt werden könne. Denn die Bedienung der Aktien Lit A mit Dividende habe nach dem Statut der Gesellschaft Vorrang. Hinzu komme für Hamburg das Interesse, das sich an den Besitz der Aktien der Hamburg-Bergedorfer Bahn knüpfe. Auch deren Rentabilität hänge wesentlich

³⁴³ Im Zeitungstext steht „niedrigeren“. Dies ist offensichtlich ein Fehler, denn die Aussage macht nur Sinn, wenn es „höheren“ heißt.

davon ab, daß die Zweigbahn nicht gebaut werde, weil diese der Stammbahn und damit der Hamburg-Bergedorfer Verkehr entziehen würde. Aus beiden Gründen müsse Hamburg auf der Generalversammlung gegen das Projekt stimmen.³⁴⁵

Hamburgische Börsenhalle v. 22. 11. 1869

In einem „Eingesandt“ wurde nochmals auf die unverhältnismäßig hohen Baukosten der Strecke eingegangen. Der Verfasser meinte, sieben Millionen Taler sollten für die Strecke genügen. Die Aktionäre täten gut daran, den Streckenbau nur dann zu genehmigen, wenn der Kostenanschlag auf diesen Betrag reduziert werde. Ansonsten sollten sie das Projekt ablehnen.³⁴⁶

Hamburgische Börsenhalle v. 23. 11. 1869

Einen Tag vor der für den 24. November anberaumten Generalversammlung streute die Zeitung ein Gerücht, das zwar die Aktionäre der BHE noch erreichen konnte, aber eine rechtzeitige Widerlegung unmöglich machte.

In letzter Zeit seien die Freunde des Ausschlußprojekts dazu übergegangen, die neue Linie statt wie früher Wittenberge-Lüneburg-Jesteburg nunmehr Jesteburg-Lüneburg-Wittenberge zu nennen. Damit solle dokumentiert werden, daß man sich von der Zuführung von Verkehr durch die Venlo- Hamburger Bahn die eigentliche Rendite der Strecke erwarte. Diese Hoffnung sei auch in der Vergangenheit nicht berechtigt gewesen angesichts des Baus der Strecke Langwedel-Uelzen. Nun aber komme aus heiterem Himmel eine Nachricht, die auch die letzte Hoffnung vollständig vernichte. Die „Weserzeitung“ vom gleichen Tage bringe nämlich folgende Meldung: „In letzter Zeit ist von den in Syke stationierten Technikern der Köln-Mindener Bahn- Gesellschaft eine Bahnlinie von da nach Langwedel vermessen worden. Eine solche Bahn würde dem über Bremen hinaus weiter nach Osten gehenden Verkehr der Paris-Hamburger Bahn einen kürzeren Anschluß an die projectierte Bahn Langwedel-Uelzen geben.“

³⁴⁴ Hamburgische Börsenhalle Nr. 17.890 v. 17. 11. 1869

³⁴⁵ Dies. Nr. 17893 v. 20. 11. 1869; es sei daran erinnert, daß das Eigentum der BHE sich auf die Strecke Berlin-Bergedorf beschränkte. Die Hamburg-Bergedorfer Bahn gehörte der Hansestadt Hamburg. Lediglich deren Betriebsführung lag bei der BHE.

³⁴⁶ Dies. Nr. 17894 v. 22. 11. 1869.

Man nehme eine Karte zur Hand, um die Tragweite dieser Nachricht beurteilen zu können. Eine Bahn von Syke nach Langwedel kürze den Weg von Westen nach Berlin noch um etliche Kilometer gegenüber Bremen-Langwedel-Uelzen ab. Dieser Verkehr sei damit für die Jesteburg-Lüneburg-Wittenberger Bahn rettungslos verloren. Diese Nachricht sei von so gewichtigem Inhalt, daß sich die Ausschlußmehrheit der BHE und deren Freunde nur gratulieren könnten, noch rechtzeitig Gelegenheit zu haben, ihr Vorhaben zu stoppen. Vielleicht werde man einwenden, dieses Projekt der Köln- Mindener sei eben nur ein Projekt, dessen Ausführung noch dahin stände. Man könne dieses zugeben, aber bereits als Projekt sei das Vorhaben gefährlich genug, um zu größter Vorsicht zu raten. Werde es ausgeführt, so sei damit dem Plan Jesteburg-Lüneburg-Wittenberge jegliche Existenzfähigkeit genommen und das darauf verwandte Geld rein weggeworfen. Es müsse also unbedingt Vorsorge getroffen werden, daß kein definitiver Entschluß über die Vorschläge getroffen würde, bis die bisher durchaus unbestimmte und gefahrdrohende Lage sich allseits geklärt habe. Sollte im Konkurrenzzeifer für diese Notwendigkeit die Einsicht fehlen, so werde eine reine Ablehnung der jetzigen Vorlagen um so mehr für alle zur Pflicht, die ihr Eigentum nicht ganz nutz- und erfolglos einer schweren Schädigung aussetzen wollten.

5.6 Die Beschlußfassung durch die Generalversammlung

Bereits am 1. November 1869 erläuterte Neuhaus in einem Brief an Merck, daß der in der „Weserzeitung“ veröffentlichte Beschluß der Bremer Verfassungsorgane keinen Einfluß auf die Stimmung der Freunde der BHE haben werde. Ja er führe wahrscheinlich sogar dazu, daß bisherige Gegner des Vorhabens für dieses gewonnen werden könnten. Aus dem Beschluß gehe zunächst hervor, daß Bremen alle Anstrengungen unternehme, eine von Hamburg unabhängige Bahnverbindung nach Berlin zu bekommen, und es wohl schwerer sei, die Mittel dafür am Kapitalmarkt aufzubringen, wenn Lüneburg-Bremen gebaut werde. Es stehe ja fest, daß eine Bahn von Berlin nach Bremen auf jeden Fall gebaut werde. Im Interesse Hamburgs könne es nicht liegen, wenn bei dieser Verbindung Bremen und nicht Hamburg Einfluß auf Tarife, Frachtsätze und Fahrpläne nehme. Eine solche Bahn würde für den Hamburger Handel eine ernsthafte Konkurrenz bedeuten. Hamburg habe aber die Mittel in

der Hand, diese Bahn in Frage zu stellen, in dem es sich für die Bahn Wittenberge-Bremen einsetze. Er, Neuhaus, halte es für kaum möglich, daß Bremen seine Bahn baue, wenn der Bau der eigenen Zweigbahn gesichert sei. Für den Betrag von zwei-einhalb Millionen Goldtaler könne man nicht einmal eine Sekundärbahn bauen. Sollte der Bremer Senat aber dennoch sein Projekt weiter verfolgen, sei dies ein totesgeborenes Kind, weil die Köln-Mindener Eisenbahngesellschaft im eigenen Interesse darauf bedacht sein müsse, Lüneburg-Jesteburg mit ordentlichem Verkehr zu versorgen.³⁴⁷

Es soll hier die Frage erörtert werden, ob Neuhaus tatsächlich daran glaubte, die Verbindung Berlin über Uelzen nach Bremen verhindern zu können. Handlungsweisen und Aussagen hierzu sind sehr widersprüchlich.

Zunächst bleibt festzustellen, daß sich Neuhaus persönlich nie darum bemüht hatte, mit maßgeblichen Leuten in Bremen in Verbindung zu treten. Er überließ dies dem Lüneburger Eisenbahnausschuß und wurde sogar davon überrascht, daß sein stellvertretender Ausschußvorsitzender, Mendelssohn-Bartholdy, ein Gespräch mit den Bremern gesucht hatte. Offensichtlich hatte Neuhaus in Bremen keine Gewährsleute, die ihm hätten davon Kenntnis geben können, daß Bremen bereits 1866 gegenüber Uelzen die später auch gebaute Bahn zugesagt hatte.

Immerhin hatte Neuhaus auch bereits 1866 gegenüber Merck geäußert, man glaube nicht, daß man die Discontogesellschaft von ihrem Vorhaben, die Zweigbahn Stendal-Uelzen zu bauen, abbringen könne. Man wolle dies auch gar nicht. Wenig später wiederum äußerte er, man könne das gegnerische Vorhaben noch kippen, wenn man das eigene Projekt durchsetze. Nach dem Gespräch Mendelssohn-Bartholdys in Bremen habe er den Eindruck, Bremen habe keine große Lust, eigenes Kapital aufzuwenden und warte ab, ob Bremen-Lüneburg-Wittenberge zustande komme.

1867, nachdem Stendal-Uelzen bereits konzessioniert war, wußte Neuhaus angeblich, daß die Magdeburg-Halberstädter als Konzessionsinhaber an dieser Route nicht interessiert wäre.

Brandt berichtete seiner Regierung in ein und demselben Schreiben, er bezweifle, daß das Kapital für Stendal-Uelzen aufzubringen sei, weil bereits Berlin-Lehrte sehr

³⁴⁷ Neuhaus an Merck am 1. 11. 1869, in: StA HH, 111-1 Senat Cl. VII Lit. Ka Nr. 11 Vol. 13 Fasc. 260 Inv. 7.

kostspielig geworden sei. Wenig später berichtete er, daß selbst die Direktion der BHE nicht daran glaube, die Konkurrenzbahn verhindern zu können.

Selbst als Ende 1869 Stendal-Uelzen nahezu fertiggestellt war und Bremen seinen Beschluß zum Bau der Anschlußstrecke nach Langwedel verkündet hatte, äußerte sich Neuhaus noch zuversichtlich darüber, dieses Vorhaben mit der eigenen Zweigbahn verhindern zu können.

Diese Widersprüche in der Argumentation lassen sich eigentlich nur so erklären:

Neuhaus wollte die eigene Zweigbahn um jeden Preis. Er vermutete dazu Hamburg auf seiner Seite. Mecklenburg war die Rentabilität der Zweigbahn in dem Augenblick egal, in dem es den eigenen Anschluß in Dömitz bekam. Preußen äußerte sich nicht. Ihm konnte ohnehin nur daran gelegen sein, ohne eigenen Kapitaleinsatz möglichst viele Strecken zur Verbesserung der Infrastruktur im Lande zu bekommen.

Neuhaus konnte und wollte nicht seine Staatskommissare mit seiner Zuversicht beeindrucken, die Konkurrenzstrecke verhindern zu können, sondern die Privataktionäre seiner Gesellschaft, deren Zustimmung zu dem Projekt er auf der Generalversammlung bedurfte. Möglicherweise wollte er sie mit dem Hinweis darauf, die Konkurrenzstrecke verhindern zu können, hinters Licht führen, obwohl er nicht an den Erfolg seiner Bemühungen glauben konnte. Jeder außenstehende Zeitgenosse konnte die guten Gründe erkennen, die Bremen für seine Bahn Langwedel-Uelzen hatte und auch nannte. Wie der Rückblick zeigt, ist die Strecke ja auch gebaut worden.³⁴⁸ Aber ist ein solches Vorgehen denkbar angesichts der Tatsache, daß im Verwaltungsrat ja auch Vertreter der Privataktionäre saßen? Hätten die Staatskommissare ein solches Spiel mitgespielt?

Eine andere denkbare Erklärung für Neuhaus' Verhalten könnte sein, daß sich angesichts der Kapazitätsauslastung der Stammstrecke ein weiteres Gleis als erforderlich erwies und es zumindest gleichgültig, wenn nicht gar kostengünstiger war, dieses zusätzliche Gleis eben auf dem linken Elbufer zu bauen.³⁴⁹ Hierbei blieb zumindest

³⁴⁸ Mit Vertrag vom 20. 5. 1870 wurden Bau und Betriebsführung der MHE übertragen und am 17. 7. 1870 der Staatsvertrag zwischen Preußen und Bremen über die Konzessionsbedingungen abgeschlossen. (Hamburgischer Correspondent Nr. 236 v. 4. 10. 1870.); die Strecke ging am 15. 4. 1873 in Betrieb. (Helmke, Hans-Ingolf, Der Verkehr im Raum zwischen Weser und Elbe, S. 4.)

³⁴⁹ Ein Hinweis auf diesen möglichen Grund findet sich im Bericht der Handelskammer Hamburg für das Jahr 1872. Beim Bericht über die Eröffnung der Teilstrecke Hamburg- Harburg am 1. 12. 1872 heißt

die Möglichkeit erhalten, der Konkurrenzbahn den Verkehr abspenstig zu machen. Aber warum spielte dann Neuhaus gegenüber seinen Aktionären nicht mit offenen Karten und argumentierte so, wie es beschrieben wurde?³⁵⁰ Eine schlüssige Antwort auf die gestellte Frage ist nicht zu finden.

Immerhin erreichte Neuhaus sein Ziel. Die Generalversammlung nahm am 24. November 1869 den in der Ausschußsitzung vom 13. Oktober formulierten Antrag der Gesellschaftsvorstände an.

Nach der vorangegangenen Pressekampagne hätte man eine turbulente Generalversammlung erwarten dürfen. Diese verlief dagegen völlig unspektakulär. Es gab nur eine Wortmeldung: „Der Actionair Herr Assessor Siemens wünschte Aufklärung über das Verhältnis des diesseitigen Projects zu dem Beschlusse der Freien Stadt Bremen, eine Bahn von Bremen nach Langwedel zu bauen [?]. Herr Geheimer Regierungsrath Neuhaus ertheilte die verlangte Auskunft.“

Bei der anschließenden Abstimmung votierten von 2.730 vertretenen Stimmen 2.313 für den Antrag und 417 dagegen. Die erforderliche Majorität von zwei Dritteln der anwesenden Stimmen wurde also mit fast 85% weit übertroffen. Daß die Privataktionäre der Gesellschaft auch in Zukunft den Gesellschaftsgremien vertrauten, wird durch den Wunsch eines Aktionärs deutlich, bei der Ausgabe der Prioritätsaktien die bisherigen Aktionäre nach dem Verhältnis ihres Aktienbesitzes zu berücksichtigen.³⁵¹

es, die Erfahrung erst werde zeigen, ob durch die linkselbische Konkurrenzstrecke die Verkehrsstörungen auf der Berlin-Hamburger Hauptstrecke vermieden werden könnten. (Jahresbericht der Handelskammer Hamburg für 1872 im Protokoll der Jahresversammlung „Eines Ehrbaren Kaufmanns“ v. 18. 12. 1872, in: Commerzbibl. Hamburg z/429.) In diesem Zusammenhang ist erwähnenswert, daß mit der eben genannten Ausnahme in den Jahren 1866 bis 1876 der Bau der Wittenberge-Buchholzer Bahn in den Berichten der Handelskammer keine Erwähnung fand.

³⁵⁰ Eine solche Absicht ist aus den Direktionsprotokollen nicht erkennbar. Allerdings geben die in aller Regel ohnehin keine Grundsatzdebatten wieder, sondern beschäftigen sich mit täglichem Kleinkram, wie Personaleinstellungen, Beförderungen, Streckenreparaturen u. ä.

³⁵¹ Protokoll der außerordentlichen General-Versammlung der Actionaire der Berlin-Hamburger Eisenbahn-Gesellschaft vom 24. November 1869 nebst Bericht des Ausschusses an dieselben, Berlin 1869; die größten Stimmblocke auf der Generalversammlung hatten Mecklenburg mit 450 (399 aus Aktien Lit B und 51 aus Aktien Lit A), Hamburg mit 399 und Graf Bernstorff mit 479 Stimmen. (Praesenzliste von der außerordentlichen General-Versammlung); in der Berichterstattung der zurückliegenden Monate von 1869 gingen die Begriffe „Prioritätsaktien“ und „Prioritätsanleihe“ wild durcheinander.

Vorzugsaktien haben zwar auch häufig kein Stimmrecht, dafür als Ausgleich eine höhere Rendite. Sie werden nicht getilgt. Anleihen, und um eine solche handelte es sich hier, bedeuten keinen Anteil am Unternehmen und haben eine feste Annuität (Zins- und Tilgungsrate).

5.7 Zusammenfassung

Die Forderung nach kostenfreier Übertragung des für den Bahnbau benötigten Grund- und Bodens hatte nicht die erwünschte Resonanz. In Mecklenburg wurde zwar das gesamte benötigte Terrain kostenfrei zur Verfügung gestellt. In Preußen aber stellten lediglich die Städte Wittenberge, Lenzen, Dannenberg, Hitzacker und Lüneburg sowie der Flecken Dahlenburg eigenen Boden zur Verfügung. Alle anderen Gemeinden und vor allem private Grundbesitzer lehnten das Ansinnen ab.

Über die Abgabe eigenen Bodens hinaus unterstützten Städte und Private das Vorhaben, indem sie zusätzliche Gelder zur Verfügung stellten. Diese Beträge machten allerdings nur einen Bruchteil der Gesamtkosten aus. Nach dem Wunsch der BHE wurden sie dazu verwandt, nicht kostenlos zur Verfügung gestellte Flächen anzukaufen.

Am 13. Oktober 1869 beschloß der Ausschuß der Gesellschaft mit knappster Mehrheit, die Generalversammlung einzuberufen, um über den Bau der Zweigbahn abzustimmen.

Die BHE versuchte, Preußen mittels eines Gutachtens ihres Syndikats davon zu überzeugen, daß für die bereits amortisierten Aktien Lit B das Stimmrecht auf der Generalversammlung erhalten bliebe. Auch Preußen habe Stimmrechte, weil es mit seiner Eisenbahnabgabe den Amortisationsfonds bedient habe. Der preußische Handelsminister lehnte die Forderung ab.

Heyn erwarb mit Geldern von der Stadt Lüneburg und von Privatleuten für den Zeitpunkt der Generalversammlung Aktien der BHE und vertrat dort immerhin 303 Stimmen. Auch die Gegner des Vorhabens sollen sich mittels Aktienkauf Einfluß auf das Abstimmungsverhalten beschafft haben.

Zur Beeinflussung der Aktionäre fand in der Presse der Großstädte Bremen, Hamburg und Berlin eine mehrwöchige Kampagne für und wider das Vorhaben der BHE statt. Die fünf wichtigsten Gründe, die für das Vorhaben genannt wurden:

1. Ohne die Zweigbahn müsse die BHE den Verkehr Berlin-Hamburg zukünftig mit der MHE teilen.
2. Ein Weiterbau der Konkurrenzbahn von Uelzen nach Langwedel würde der BHE sowohl den Bremer Verkehr als auch den aus den Niederlanden und England entziehen, wenn die eigene Zweigbahn nicht gebaut würde.

3. Der neue Bahnhof der Venlo-Hamburger Bahn auf dem Hamburger Grasbrook liege für den Übergang des Verkehrs vom Schiff auf die Bahn günstiger als der bisherige Bahnhof der BHE. Er könne von der Zweigbahn mitbenutzt werden.
4. Ein Bau der Strecke Uelzen-Langwedel würde ohne die eigene Zweigbahn Hamburg von jedem Einfluß auf die dort beschlossenen Tarife und die Fahrplangestaltung ausschließen und damit der Hamburger Wirtschaft schwer schaden.
5. Durch den Anschluß der geplanten Zweigbahn bei Jesteburg an die Venlo-Hamburger Bahn würde ihr und der Stammbahn zusätzlicher Verkehr durch die KME fast zwangsläufig zugeführt.

Die fünf wichtigsten Gründe, die gegen das Vorhaben vorgebracht wurden:

1. Die Stammbahn der BHE sei der Konkurrenz der Magdeburg-Halberstädter überlegen, weil sie eine eigene Verwaltung für die gesamte Strecke habe.
2. Selbst wenn die Zweigbahn wenigstens ihre Betriebskosten erwirtschaftete, würde das Betriebsergebnis der Gesellschaft sich wegen des Zinses für die benötigte Anleihe um mindestens 500.000 Taler verschlechtern.
3. Die BHE mache sich mit der Zweigbahn selbst Konkurrenz. Sie entziehe der Stammbahn Verkehr, aber damit auch der Berlin-Bergedorfer Bahn. Andererseits gebe sie Teile ihres Ertrages an der Zweigbahn an andere Unternehmen weiter³⁵²
4. Die Zweigbahn sei extrem teuer. Mit den fünffachen Baukosten gegenüber der Bahn Langwedel-Uelzen sei sie die teuerste Bahn, die je in Norddeutschland gebaut worden sei.
5. Die Köln-Mindener werde keinen Verkehr an die Zweigbahn heranzuführen, weil sie bereits eine Strecke von Syke nach Langwedel vermessen lasse. Somit werde der aus dem Westen erwartete Verkehr nach Osten den Weg über Uelzen und nicht über Lüneburg nehmen.

Der Verlauf der Generalversammlung am 24. November 1869 war völlig unspektakulär. Fast 85% der vertretenen Aktionäre stimmten für den Bau der Zweigbahn.

³⁵² Der Verkehr von Hamburg nach Lüneburg mußte zunächst bis Harburg über die Gleise der Venlo-Hamburger Bahn und von dort bis Lüneburg über die Strecke der hannoverschen Staatsbahn geführt werden.

6 Die Konzession und die Beschlüsse zur Aufnahme des Baukapitals

6.1 Die rechtlichen Grundlagen der Konzession und die Konzessionsbedingungen von 1868

Zur Anlage und zum Betrieb von Eisenbahnen bedurfte es der landesherrlichen Konzession. Die Erteilung der Konzession war ein Gesetzesakt, die Konzessionsbedingungen hatten legislatorischen Charakter.³⁵³ Beide waren Spezialgesetze, also Privilegien. Deren Erteilung lag im Belieben der Staatsgewalt und ein Recht, nach Erfüllung gewisser Voraussetzungen die Erteilung eines Privilegs zu verlangen, gab es nicht. Wenn also von Voraussetzungen für die Erteilung von Eisenbahnkonzessionen die Rede ist, kann darunter lediglich verstanden werden, daß der Staat sich dazu nicht bereit erklärte, wenn nicht gewisse Bedingungen erfüllt waren. Als Nachweis für die Erfüllung dieser Bedingungen legten die Unternehmen die Ergebnisse der Vorarbeiten vor. Das Verfahren hierzu wurde bereits geschildert.

Die erste Prüfung der Konzessionsanträge oblag dem Handelsminister. Eine Entscheidung stand ihm aber nicht zu. Diese Befugnis lag beim preußischen König. Lediglich die Ablehnung eines Konzessionsantrags konnte durch das Staatsministerium erfolgen.

Ergaben sich bei der Prüfung der Anträge keine Beanstandungen, legte der Handelsminister die Konzessionsbedingungen fest und das Staatsministerium entschied, ob dem König die Erteilung der Konzession zu empfehlen sei.

Die Bedingungen waren nach Ansicht Gleims zu einem bestimmten Zeitpunkt für alle Eisenbahnkonzessionen gleich.³⁵⁴ Es gab zwei sogenannte „Normalia“, d. h. Standardtexte, einmal für neu zu erbauende Bahnen und dann für die Erweiterung bestehender. Letzteren legte man nämlich die Verpflichtung auf, die Bedingungen auch für die bereits existierende Bahn zu akzeptieren.³⁵⁵

Die Konzession bedurfte der Willenserklärung des Souveräns und deren Veröffentlichung in der preußischen Gesetzessammlung. Außerdem erfolgte eine Publikation in den Amtsblättern derjenigen Regierungen, durch deren Bezirke die betreffende Bahn führte. Wurde anstelle eines Privatunternehmens ein anderer Staat konzessioniert

³⁵³ Gleim, Wilhelm, Das Recht der Eisenbahnen in Preußen, Erster Band, Erste Hälfte, S. 83.

³⁵⁴ Dies stimmte mit der Realität häufig nicht überein, wie noch in diesem Kapitel zu zeigen sein wird. Die Bedingungen waren nämlich abhängig vom Verhandlungsgeschick der Bahngesellschaften bzw. von deren Druckpotential.

³⁵⁵ ebd., S. 98-101.

(wie es beispielsweise 1870 gegenüber Bremen für den Bau der Strecke Langwedel-Uelzen zutraf), trat an die Stelle der Konzessionsurkunde ein Staatsvertrag. Da auch die Statuten der Aktiengesellschaften und deren Änderung der landesherrlichen Bestätigung bedurften, baute man die Konzessionsbedingungen in die entsprechenden Statuten bzw. deren Nachträge ein. Erst als mit Gesetz vom 11. Juli 1870 die Staatsaufsicht über die Aktiengesellschaften stark eingeschränkt wurde und die Statuten nicht mehr der Bestätigung bedurften, wurden die Konzessionsbedingungen Teil der Konzessionsurkunde.³⁵⁶

Da das Statut der BHE Ausfluß des Staatsvertrags zwischen den beteiligten Regierungen war, hätte es auch für dessen Änderung eines Staatsvertrags bedurft. Am 6. 1. 1870 bat jedoch Merck seinen preußischen Kollegen v. Duering, darauf zu verzichten und sich mit der Änderung des Statuts durch einen 4. Nachtrag zu begnügen.³⁵⁷ V. Duering stimmte dem umgehend zu.³⁵⁸

Interessant ist die Begründung für diese Haltung, die Brandt dem mecklenburgischen Innenminister mitteilte. Brandt stimmte übrigens dem Vorschlag zu, da er für Mecklenburg keine Nachteile erkennen konnte:

Der preußische Kommissar habe geltend gemacht, daß es für einen Staatsvertrag der Mitwirkung des Außenministeriums bedürfe. Damit sei eine Reihe lästiger Weiterungen und Verzögerungen verbunden, die man vermeiden wolle.

Merck habe ausgeführt, ein Staatsvertrag bedürfe der Zustimmung durch die Hamburger Bürgerschaft, und es sei in hohem Grade wünschenswert, die damit verbundenen Schwierigkeiten und Weiterungen zu vermeiden.³⁵⁹

Bereits auf der beschriebenen Konferenz der Eisenbahnkommissare mit Neuhaus am 15. Oktober 1868 hatte Preußen auf Wunsch Mecklenburgs die Konzessionsbedingungen für die geplante Zweigbahn überreicht. Die BHE sollte verpflichtet werden, die genannten Bedingungen auch für die Stammbahn zu akzeptieren.

³⁵⁶ ebd., S. 103f; Die Konzessionsbedingungen für den Weiterbau der beschriebenen Strecke von Buchholz nach Geestemünde sollten in der Konzessionsurkunde stehen. (Entwurf zur Konzessionsurkunde betreffend den Bau und Betrieb einer Eisenbahn von Buchholz nach Geestemünde (Bremerhaven) durch die Berlin-Hamburger Eisenbahn-Gesellschaft, vorgelegt am 6. 12. 1874 in der Konferenz über die Verhandlungen zum 5. Nachtrag zum Statut, in: LHA Schwerin, 5.12-3/12 Eisenbahnkommissariat (1855–1945) 155 Nr. 21.)

³⁵⁷ Merck an v. Duering am 6. 1. 1870, in: StA HH, ED–Liegenschaften-374-14 2006.

³⁵⁸ V. Duering an Merck am 8. 1. 1870, in: StA HH, 111-1 Senat Cl. VII Lit. Ka Nr. 11 Vol. 13 Facs. 260 Inv. 3.

1. Die Gesellschaft mußte sich den Bestimmungen des Reglements vom 1. Mai 1861, „betreffend die Organisation des Transports größerer Truppenmassen auf den Eisenbahnen“ unterwerfen. Das gleiche galt für die Beförderung von Truppen, Militärgut und sonstigen Armeebedürfnissen. Militärpersonen und Material jeglicher Art mußten zu den ermäßigten Preisen befördert werden, die auch auf den Staatsbahnen galten.
2. Zu gunsten der Post war die Gesellschaft zu den gleichen Leistungen verpflichtet, die auch für die Stammbahn Gültigkeit hatten.
3. Dieser Punkt regelte auf mehreren Seiten das Verhältnis zur Bundestelegraphenverwaltung. Die Gesellschaft war verpflichtet, das Bahngelände zur Anlage von ober- und unterirdischen Telegrafienlinien unentgeltlich zur Verfügung zu stellen. Darüber hinaus mußte sie dulden, daß für diesen Zweck Material auf ihrem Gelände gelagert wurde und daß Mitarbeiter der Telegraphenverwaltung ungehindert Zutritt zu ihren Anlagen hatten.
4. Die Gesellschaft mußte Anordnungen nachkommen, die die Polizei zur Beaufsichtigung der beim Bau beschäftigten Arbeiter traf, und die dadurch anfallenden Kosten tragen.
5. Die Gesellschaft war verpflichtet, Zuschüsse an die für die Arbeiter einzurichtende Krankenkasse zu leisten.
6. Die Gesellschaft war verpflichtet, für ihre Arbeiter und Beamten Pensions-, Witwenversorgungs- und Unterstützungskassen einzurichten und die erforderlichen Beiträge zu leisten. Für Beamte und Arbeiter mußten die gleichen Normen gelten wie bei den Kassen der Staatsbahnen.³⁶⁰
7. Die Gesellschaft war verpflichtet, für bestimmte Tätigkeiten vorzugsweise ehemaliges Militärpersonal einzustellen.³⁶¹

Bereits im Sommer 1868 hatte der Handelsminister der BHE eine weitere Konzessionsbedingung genannt. Auf Aufforderung des Bundeskanzlers mußte sich die Gesellschaft bereit erklären, den sogenannten „Einpennigtarif“ für die im Artikel 45

³⁵⁹ Brandt an MDI am 12. 2. 1870, in: LHA Schwerin, 5.12-3/1 MDI 14099 Nr. 870

³⁶⁰ Man sieht, daß sich der preußische Staat schon Jahrzehnte vor Einführung der gesetzlichen Sozialversicherung durch Bismarck um die soziale Absicherung seiner Untertanen kümmerte.

³⁶¹ Brandt an MDI am 24. 10. 1868, in: ebd., Nr. 821.

der Bundesverfassung angeführten Gegenstände zu übernehmen. Auch diese Verpflichtung sollte in Zukunft ebenfalls für die Hauptbahn gelten.³⁶²

Der Artikel 45 der Bundesverfassung lautete:

„ Dem Bund steht die Kontrolle über das Tarifwesen zu. Derselbe wird namentlich dahin wirken:

1. Daß baldigst auf den Eisenbahnen im Gebiete des Bundes übereinstimmende Betriebsreglements eingeführt werden;
2. Daß die mögliche Gleichmäßigkeit und Herabsetzung der Tarife erzielt, insbesondere daß bei größeren Entfernungen für den Transport von Kohlen, Koaks, Holz, Erzen, Steinen, Salz, Roheisen, Düngemitteln und ähnlichen Gegenständen ein dem Bedürfniß der Landwirthschaft und Industrie entsprechender Tarif, und zwar zunächst thunlichst der Ein-Pfennig-Tarif eingeführt werde.“³⁶³

Mit dem Pfennig war natürlich der Talerpfennig gemeint. Er sollte pro Zentner und Meile gelten.³⁶⁴

Gegen die geforderten Konzessionsbedingungen wurde weder von den beteiligten Staaten noch von der BHE Einwände erhoben. In einem Schreiben, mit dem der Handelsminister seinen Eisenbahnkommissar beauftragte, mit seinen Kollegen nunmehr die Linienführung über Dömitz auszuhandeln, bekräftigte dieser nochmals, daß die Konzessionsbedingungen von 1868 weiterhin Gültigkeit haben sollten.³⁶⁵

Am 4. Dezember 1869 beantragte Neuhaus beim Handelsminister unter Anerkennung der geschilderten Bedingungen die Konzession für den Bau der Zweigbahn.³⁶⁶

³⁶² StA HH, ED-Liegenschaften- 374-14 2006

³⁶³ Bundes-Gesetzblatt des Norddeutschen Bundes 1867, S. 1-23, abgedruckt in: www.documentArchiv.de/nzjh/ndbd/verfnbd.html, S. 11 von 20; Der Einpfennigtarif galt schon lange vor der Bundesverfassung. Er war im März 1860 durch die Verwaltung des Norddeutschen Eisenbahnverbandes auf Druck der preußischen Regierung eingeführt worden, um vor allem die Ruhrkohle wettbewerbsfähig zu machen. Vor seiner Einführung waren die reinen Frachtkosten für Kohle vom Ruhrgebiet nach Berlin genau so hoch wie der Verkaufspreis englischer Kohle. (Klee, Wolfgang, Preußische Eisenbahngeschichte, Stuttgart, Berlin, Köln, Mainz 1982, S. 129.)

³⁶⁴ Umgerechnet auf die ab 1. 1. 1875 in Preußen eingeführte Mark entsprach dies 2,2 Pfennig pro t und km.

³⁶⁵ StA HH, ED-Liegenschaften-374-14 2006.

³⁶⁶ Neuhaus an Handelsminister am 4. 12. 1869, in: ebd.

6.2 Differenzen bei der Verhandlung des 4. Nachtrags zum Statut

Wie zu der Zeit in Preußen üblich, sollten die Konzessionsbedingungen in den Nachtrag zum Gesellschaftsstatut eingearbeitet werden. Hierzu fand am 29. Januar 1870 in Berlin eine Konferenz mit den Kommissaren und Neuhaus statt.³⁶⁷

Im Gegensatz zu den bereits akzeptierten Konzessionsbedingungen brachte Preußen nun in den Entwurf des 4. Nachtrags zum Gesellschaftsstatut zusätzliche Forderungen ein, die zu heftigen Auseinandersetzungen führten. Hier soll in der Reihenfolge der Paragraphen des Nachtrags berichtet werden, wobei nur diejenigen behandelt werden, die für den Fortgang der Geschehnisse relevant waren.

§2

Die Elbbrücke bei Dömitz durfte höchstens 2.000 Schritte von der Zitadelle entfernt sein. Zwei ihrer Strompfeiler mußten mit „Demolationsminen“ (Sprengsätzen) versehen und die beidseitigen Brückenzugänge mit „Wachtblockhäusern“ gesichert werden. Die spezielle Vorgabe und Genehmigung dieser Einrichtungen sollte dem preußischen Kriegsministerium vorbehalten bleiben.

Gegen den § 2 ergaben sich keine Einwände.

§3

Die BHE wurde verpflichtet, die Zweigbahn innerhalb von drei Jahren ab Konzession zu bauen und in Betrieb zu nehmen.

Diese Bestimmung stieß auf keinen Widerspruch.

§5

- Die Genehmigung des Bahngeldtarifs und des Frachttarifs sowie jede Änderung derselben sollte dem preußischen Handelsministerium vorbehalten bleiben.
- Auf Verlangen des Handelsministeriums sollte die Gesellschaft gezwungen sein, die vierte Wagenklasse einzuführen.
- Die Genehmigung und nötigenfalls die Abänderung des Fahrplans sollte ebenfalls dem Handelsministerium zustehen.

Zunächst wurde im allgemeinen Einverständnis die Formulierung „Handelsministerium“ durch „die Königlich Preußische Regierung im Einverständnis mit den beiden übrigen beteiligten Regierungen“ ersetzt.

³⁶⁷ Merck für Hamburg, Brandt für Mecklenburg und v. Duering für Preußen.

Zum Inhalt beantragte Neuhaus, die Regelungen über Tarife und Fahrplan nur auf die Zweigbahn, nicht aber auf die Stammbahn anzuwenden. Für letztere könne und dürfe er keine weiteren Verpflichtungen übernehmen als im bisher gültigen Statut verankert seien. V. Duering wendete ein, daß nach dem gültigen Statut bereits jetzt die Regierungen der Aktien Lit B Einfluß auf Tarife und Fahrplan nehmen könnten. Die preußische Regierung dürfe keine geringeren Rechte genießen als die beiden anderen beteiligten Territorialregierungen. Nach längerer Diskussion einigte man sich darauf, die strittigen Bedingungen nur für die Zweigbahn gelten zu lassen.

Neuhaus forderte ferner, die Berechtigung zur Mitsprache bei den Tarifen nicht auf eine Änderung derselben, sondern nur auf deren Erhöhung zu beziehen. Dieses Verlangen unterstützten Merck und Brandt. V. Duering machte darauf aufmerksam, daß diese Bedingungen für alle neu zu konzessionierenden Bahnen angewandt würden. Wenn man das Recht nur auf die Genehmigung von Erhöhungen beschränke, ständen sich Hamburg und Mecklenburg sogar schlechter als bis dahin. Merck und Brandt stimmten dieser Argumentation nicht zu. Ihre Rechte leiteten sich aus ihrem Aktienbesitz und nicht aus ihrer Stellung als Territorialregierungen her.

Neuhaus beantragte ferner, das Recht auf Fahrplanänderungen auf die Fälle des Artikels 44 der Bundesverfassung zu beschränken.³⁶⁸ Merck und Brandt schlossen sich dem Antrag an. V. Duering beharrte jedoch darauf, daß im allgemeinen Verkehrsinteresse das Recht zu Fahrplanänderungen im Entwurf bleiben müsse, so wie dies bei allen neuen Eisenbahnkonzessionen der Fall sei.

§6

Die Gesellschaft sollte verpflichtet werden, auf Verlangen des preußischen Handelsministers sich jederzeit mit auswärtigen Bahnverwaltungen auf einheitliche Tarife und eine Durchleitung der Transportmittel zu verständigen. Schlage eine solche Verständigung fehl, sollte der Handelsminister die nötigen Festsetzungen treffen.

Diese Festsetzungen wollte Neuhaus ganz gestrichen haben. Die Höhe der Tarife solle man der Gesellschaft überlassen. Im übrigen müsse an die Stelle des „Handelsministers“ ein Schiedsgericht der drei beteiligten Regierungen treten und dies sei

³⁶⁸ Art. 44 lautete auszugsweise: „Die Eisenbahnverwaltungen sind verpflichtet, die für den durchgehenden Verkehr und zur Herstellung ineinander greifender Fahrpläne nötigen Personenzüge mit entsprechender Geschwindigkeit... einzurichten.“

(www.document.Archiv.de/nzjh/ndbd/verfnbd.html, S. 11 von 20.)

ja wohl nicht praktikabel. Die Richtigkeit dieses Einwandes wurde von allen Kommissaren anerkannt.

§7

Die Gesellschaft sollte verpflichtet werden, im Binnenverkehr ihres Netzes oder im durchgehenden Verkehr auf Verlangen des Handelsministers jederzeit für alle gleichwertigen Waren den gleichen ermäßigten Tarifsatz pro Zentner und Meile anzuwenden.

Neuhaus beantragte, man möge den gesamten Paragraphen streichen. Es sei ihm unmöglich, dessen Inhalt mit den Interessen seiner Gesellschaft in Einklang zu bringen. Man könne gar nicht übersehen, welche Konsequenzen dieser Paragraph habe. Im übrigen sei Konkurrenz noch immer das beste Mittel, um solche Regelungen in der Praxis zum Tragen zu bringen. Merck und Brandt unterstützten den Antrag. V. Duering dagegen beharrte darauf, daß dieser Paragraph im allgemeinen Interesse des Handels und Verkehrs die Erleichterung direkter Tarife unter Wahrung der Gegenseitigkeit und Gleichbehandlung beabsichtige.³⁶⁹

In einem Brief an Merck schilderte Neuhaus, warum er die Konzessionsbedingungen um keinen Preis annehmen könne.

Die Oktroyierung der Fahrpläne halte er für sehr bedenklich und er hoffe, daß Merck hierbei die Interessen der Gesellschaft mit vertreten werde.

Aus der Beibehaltung der §§ 6 und 7 folgten Konsequenzen, die geeignet seien, die BHE zu ruinieren. Als Beispiel wolle er den Hamburg-Österreich-Verkehr nennen, den zur Zeit größten Verkehr der BHE. Dafür habe die Gesellschaft mit einer Herabsetzung der Tarife gesorgt, weil sonst die Konkurrenz mit Stettin [als Hafen] und den Häfen am Mittelmeer nicht zu gewinnen gewesen wäre. Aus dem gleichen Grund habe man für den Verkehr mit der Schweiz und Oberitalien außerordentlich billige Tarife für den direkten Verkehr eingeführt. Daß diese Regelung im Sinne Hamburgs sei, müsse wohl nicht erörtert werden.

Würden nun die §§ 6 und 7 Geltung erlangen, müßte die BHE der Magdeburg-Wittenberger Bahn die selben billigen Tarifsätze für den Verkehr Hamburg-Magdeburg, Hamburg-Leipzig, kurz für alle näher gelegenen Verkehre einräumen.

³⁶⁹ Protokoll der Verhandlungen über den 4. Nachtrag zum Statut der BHE vom 29. 1. 1870 mit Anlage I (Entwurf des Nachtrags), in LHA Schwerin, 5.12-3/1 MDI 14099 Nr. 870.

Bei allen Verkehren müßten die niedrigen Tarifsätze auf Verlangen der Anschlußbahnen eingeräumt werden. Hierdurch würde der Reinertrag der Gesellschaft enorm zurückgehen. Hätte es diese Paragraphen bereits gegeben, hätte die BHE angesichts der Konsequenzen niemals für den Verkehr mit Österreich und der Schweiz diese billigen Tarife eingeräumt. Die Folge wäre gewesen, daß sich dieser Verkehr mehr und mehr nach Stettin und anderen Häfen verlagert hätte.

Der Umstand, daß eingeräumte Ermäßigungen für eine Destination auf alle übertragen werden müßten, werde bei den Eisenbahnverwaltungen einer Senkung von bestehenden Tarifen direkt entgegenwirken. Bei näherer Hinsicht stelle sich sogar heraus, daß die beanstandeten Paragraphen noch nicht einmal der BHE Gleichbehandlung garantierten. Denn während diese auf Antrag anderer Bahnen gezwungen sei, die in irgendeiner Richtung gewährten Tarifermäßigungen jeder anderen Verwaltung einzuräumen, gehe aus dem Schluß des § 7 ³⁷⁰ hervor, daß ähnliche Forderungen der BHE an andere Gesellschaften abgelehnt werden könnten. Auch die Staatsverwaltungen verführen durchaus nicht nach diesem Grundsatz. So könne es die BHE nicht erreichen, daß die königliche Verwaltung der Oberschlesischen Bahn ihr die-selben Einheitssätze für den Verkehr Hamburg–Österreich gewähre, die sie im Verkehr von Stettin nach Österreich anwende.

Er, Neuhaus, halte die Annahme der erwähnten Paragraphen für so bedenklich, daß er sie dem Ausschuß der Gesellschaft nicht zur Annahme empfehlen könne. Vielmehr müsse er raten, auf die Ausführung des Unternehmens zu verzichten, wenn nicht das preußische Handelsministerium noch in letzter Minute einlenke. Er halte die Forderungen auch für ungerecht, denn sie seien gerade der Bahn, wegen deren Konkurrenz man sich zur Ausführung der Zweigbahn entschlossen habe, der Magdeburg-Halberstädter nämlich, nicht auferlegt worden, ebenso wenig wie der Berlin-Potsdam-Magdeburger Bahn bei deren neuem Unternehmen. Dabei seien die Pläne der BHE älter als diese Konkurrenzprojekte. Man habe sich mit den eigenen Plänen schließlich nur aus Rücksicht auf das Konkurrenzprojekt Berlin-Lehrte stets zurückgehalten.³⁷¹

³⁷⁰ Der Schlußtext des § 7 sah vor, daß die BHE nicht an ihre Verpflichtung gebunden sei, wenn andere Bahnverwaltungen ihr nicht die gleichen günstigen Tarife böten.

³⁷¹ Neuhaus an Merck am 26. 2. 1870, in: StA HH, 111-1 Senat Cl. VII Lit. Ka Nr. 11 Vol. 13 Fasc. 260 Inv. 3.

Schon vor der Konferenz vom 29. 1. 1870 hatte Neuhaus gegen die neuen Bedingungen der Konzession beim Handelsminister protestiert. Die BHE habe aufgrund der Konzessionsbedingungen von 1868 dem Ausschuß die Einberufung der Generalversammlung vorgeschlagen. Nunmehr erhalte man ganz andere Bedingungen. Er, Neuhaus, halte sich nicht für ermächtigt, auf diese Bedingungen einzugehen und bitte daher, das zu beschließende Nachtragsstatut in genaue Übereinstimmung mit den Bedingungen von 1868 zu bringen.³⁷²

V. Itzenplitz antwortete umgehend, er sehe nicht, daß die neuen Bedingungen wesentlich von den alten abwichen. Im übrigen seien die früheren Verhandlungen über die Bedingungen nur allgemeiner Natur und keineswegs definitiv bindend gewesen. Dies sei schon daran zu erkennen, daß die Direktion der BHE sich auf seinen Vorschlag von der Generalversammlung habe ermächtigen lassen, die Bedingungen der Konzession sowie die erforderlichen Änderungen des Gesellschaftsstatuts mit den beteiligten Regierungen zu vereinbaren. Somit bestehe für die Direktion kein Hindernis, den nunmehr gestellten Bedingungen zuzustimmen, zumal diese auch materiell zweckmäßig seien.

Der gefertigte Statutsnachtrag sei übrigens kein fertiger Entwurf, sondern eine Aufzählung preußischer Forderungen, die der Verhandlung zwischen den beteiligten Regierungen und der BHE als Grundlage dienen sollten. Wenn die Direktion glaube, nicht allen Forderungen zustimmen zu können, stehe es ihr frei, bei den bevorstehenden Verhandlungen ihre Bedenken im Detail vorzutragen und eventuelle Gegenvorschläge zu machen. Über solche halte er sich die Entscheidung nach vorausgegangener Prüfung vor. Er wolle aber schon jetzt bemerken, daß sich die Verpflichtung zur Einführung des Einpfennigtarifs für bestimmte Güter nur auf die Zweigbahn beziehe.³⁷³

Unter dem 20. Februar 1870 äußerte sich v. Itzenplitz zu den in der Konferenz am 29. Januar strittig gebliebenen Punkten. Das Schreiben begann mit einer weiteren Verschärfung der Konzessionsbedingungen. Sollte nach § 2 des Entwurfs zum vierten Nachtrag der preußische Kriegsminister die militärisch bedingten Teile der Dömitzer Brücke genehmigen – diese Forderung war akzeptiert worden –, so verlangte v. It-

³⁷² Neuhaus an Handelsminister am 24. 1. 1870, in: ebd.

³⁷³ Handelsminister an v. Duering am 26. 1. 1870, in: StA HH, ED-Liegenschaften-374-14 2006.

zenplitz nun, daß die Feststellung der speziellen Projekte für die Brücke dem preußischen Handelsministerium im Einvernehmen mit der mecklenburgischen Regierung vorbehalten blieb.

Die Elbbrücke sei nicht allein für die kurze mecklenburgische Strecke, sondern für die gesamte Bahn, die überwiegend auf preußischem Gebiet verlaufe, von überragender Wichtigkeit und wirke in ihren Beziehungen und Einflüssen über die Grenzen Mecklenburgs weit in die preußischen Lande hinein. Es liege daher im allseitigen Interesse, die Feststellung der preußischen Regierung zu überlassen, da diese in dieser Hinsicht manche Erfahrungen besitze. Die mecklenburgischen Territorialrechte seien durch die vorbehaltene Mitwirkung Mecklenburgs vollständig gewahrt.

Zu § 5 räumte v. Itzenplitz ein, daß es für die Stammbahn hinsichtlich der Tarif- und Fahrplangenehmigung bei der bisherigen Regelung bleibe. Dagegen müsse er darauf beharren, daß die Genehmigung und notfalls auch die Abänderung des Fahrplans für die Zweigbahn bei der preußischen Regierung angesiedelt werde. Dies gelte auch für die erste Genehmigung der Tarife, weiterhin allerdings nur noch für deren Erhöhung.

Ferner sei die Gesellschaft nunmehr sofort verpflichtet, die vierte Wagenklasse einzuführen.

Was die §§ 6 und 7 anging, meinte v. Itzenplitz, auf der alten Fassung des Nachtragsentwurfs bestehen zu müssen. Diese Paragraphen hätten den Zweck, die Artikel 42 ff der Bundesverfassung auszufüllen, die vorschrieben, daß im Interesse des allgemeinen Verkehrs die Bahnen im Bundesgebiet wie ein einheitliches Netz zu verwalten seien. Die Forderungen seien auch nicht unbillig, da Gegenseitigkeit und Gleichbehandlung gesichert seien. Diese Bestimmungen hätten bereits in die Statuten der Oberschlesischen Bahn und der Köln-Mindener Bahn Eingang gefunden und würden bei Gelegenheit auch den übrigen Eisenbahngesellschaften auferlegt.

Der Handelsminister zeigte sich einverstanden, daß jeweils an die Stelle des Nachtrags, in dem der Handelsminister erwähnt werde, der Passus „die drei beteiligten Regierungen“ trete. Da es aber vorkommen könne, daß die drei Regierungen sich

nicht einigten, bedürfe es noch des Zusatzes, daß bei mangelndem Einvernehmen das Kanzleramt des Norddeutschen Bundes entscheide.³⁷⁴

Brandt legte seinem Innenminister eine Stellungnahme zu vorhergehendem Schreiben vor.

Daß dem preußischen Handelsminister die Feststellung der Elbbrücke vorbehalten sein solle, sei völlig neu und entspreche nicht den Zusagen, die die preußische Regierung gemacht habe. Er halte es nicht für angemessen, dieser die unmittelbare Ausübung eines Souveränitätsrechts auf mecklenburgischem Boden einzuräumen und später womöglich noch die Aufsicht einer preußischen Behörde hinzunehmen. Man könne doch vereinbaren, daß der mecklenburgischen Regierung nach Zustimmung der preußischen die Feststellung der Brücke obliege.

Anschließend versuchte Brandt, für ein Zugeständnis an die preußische Regierung andere Vorteile für Mecklenburg herauszuschlagen:

Wenn es denn zu keiner Einigung über den Wortlaut des § 2 komme, möge man der preußischen Forderung zustimmen, allerdings unter der Voraussetzung, daß im übrigen eine vollständige Einigung mit der Gesellschaft über das Nachtragsstatut zustande komme. Weiterhin müsse die preußische Regierung zustimmen, daß die geplante Brücke auch für Fuhrwerke, mindestens aber für Fußgänger benutzbar werde. Nach Beendigung des Brückenbaus müsse für das Bauwerk allein mecklenburgisches Recht gelten.

Was die §§ 6 und 7 angehe, schlug Brandt vor, dem Wunsch der preußischen Regierung nachzukommen, allerdings nur, wenn dadurch nicht etwa die BHE von dem gesamten Vorhaben Abstand nehme.

Zur Bitte Preußens, das Bundeskanzleramt als Schiedsrichter zu beauftragen, sei zu sagen, daß Preußen dadurch bevorteilt werde, da der Bundeskanzler regelmäßig auch preußischer Ministerpräsident sei. Er, Brandt, halte die Bestimmung aber nicht für bedeutend, da Preußen bei dem großen Übergewicht, das es bei der geplanten Zweigbahn ausübe, sich einen Stillstand nicht leisten könne und zu vermuten sei, daß die höchste Bundesbehörde nach übergeordneten Gesichtspunkten entscheiden werde.³⁷⁵

³⁷⁴ V. Duering an Brandt am 20. 2. 1870, in: LHA Schwerin, 5.12-3/1 MDI 14099 Nr. 873.

³⁷⁵ Brandt an MDI am 23. 2. 1870, in: ebd.

Der Innenminister gab Brandt Weisung, dem preußischen Kommissar zu antworten, daß eine Mitwirkung der preußischen Regierung beim Bau der Elbbrücke nicht erwünscht sei. Weiterhin solle bei Differenzen statt des Bundeskanzleramtes der Bundesrat entscheiden. Nur wenn dies nicht durchsetzbar sei, solle Brandt in dieser Beziehung dem preußischen Vorschlag zustimmen.³⁷⁶

6.3 Die Ablehnung der Konzessionsbedingungen durch Neuhaus und die Folgen

Neuhaus lehnte das Nachtragsstatut in der nunmehr gewünschten Form ab und teilte dem Handelsminister mit, daß er unter diesen Bedingungen auf den Bau der Zweigbahn verzichte.

Er halte sich nicht für berechtigt, ein solches Nachtragsstatut zu akzeptieren, ohne nochmals Ausschuß und Generalversammlung befragt zu haben. Er selbst werde es den Gremien auch nicht vorschlagen, weil er die neuen Bedingungen für so erschwerend halte, daß die Herstellung der geplanten Zweigbahn nicht im Interesse des Unternehmens liege. Er halte es für ersprießlicher, auf den Bau der Zweigbahn zu verzichten und der Konkurrenz mit angemessenen Tarifbestimmungen auf der Stammbahn Paroli zu bieten.

Der Schluß des § 7 deute zwar eine Gegenseitigkeit bei der Gewährung von Vorzugstarifen an, diese sei aber nicht gegeben, weil nicht alle Verwaltungen diesen ruinösen Bedingungen unterworfen seien.

Man müßte sich in Zukunft vor der Einräumung von Sondertarifen immer fragen, ob man damit nicht den Ruin der Gesellschaft betreibe, weil man diesen Sondertarif ja allen einräumen müsse. Einen Beschluß dazu könne man ja noch nicht einmal zurücknehmen, weil Tariferhöhungen in Zukunft genehmigungspflichtig werden sollten.

Wenn diese Tarifbestimmungen im Jahre 1866 zum ersten Mal aus Anlaß von Unzuverlässigkeiten in einem Bergwerksbezirk angebracht gewesen sein sollten, so treffe das auf heute und insbesondere die BHE nicht zu. Man befördere Kaufmannsgüter von und nach den Nordseehäfen. Bei den vielen Bahnen, die diese Häfen bedienten, regle allein die Konkurrenz die Frachtsätze. Deshalb bedürfe es dieses künstlichen

³⁷⁶ MDI an Brandt am 25. 2. 1870, in: ebd.

Mittels nicht, sie gegen den Willen der Verwaltungen herabzudrücken. Die preußischen Staatseisenbahnen verführen keineswegs nach den im § 7 des Nachtragsstatuts aufgeführten Bedingungen. Er, Neuhaus, glaube auch nicht, daß ihnen diese Bedingungen aufgezwungen würden. Die staatliche Ostbahn versage dem Verkehr Nord- und Westdeutschlands mit der Warschau-Wienow-Bahn die Tarife, die sie im direkten Verkehr anbiete. Sie verlange sogar von der BHE eine Erhöhung ihrer Tarife zwischen Hamburg und Thorn, damit ihr via Warschau nicht der Verkehr nach St. Petersburg und Moskau auf ihrer Strecke von Bromberg nach Eydkuhnen entzogen werde. Man halte solches Vorgehen bei der Ostbahn für durchaus in Ordnung. Wenn der Handelsminister seine Bedingungen aber bei einer Staatsbahn nicht durchsetze, dürfe er es auch nicht von einer Privatbahn verlangen, zumal von einer, die wie die BHE ihre Zweigbahn ohne staatliche Zuschüsse aus eigenen Mitteln bauen wolle.

Man räume ein, daß der Handelsminister es in der Hand habe, die Konzession zu versagen, wenn man nicht auf seine Bedingungen eingehe. Dies liege aber sicherlich nicht im Landesinteresse. Man habe nach dem bisherigen Stand schon Opfer gebracht, die in Geld ausgedrückt nicht unerheblich seien. Dazu gehöre, daß man das „Bundesreglement“ und den darin für die Beförderung von Militärtransporten bestimmten Tarif für die alte Bahn übernommen habe. Weiterhin habe man auf einen gerechten Anspruch an die Post des Norddeutschen Bundes verzichtet, was ebenfalls einige tausend Taler im Jahr ausmache.

Man erlaube sich zu bemerken, daß die Gegend, durch die man die Zweigbahn führen wolle, schwerlich jemals eine Eisenbahn bekommen werde, wenn das eigene Unternehmen eingestellt werde.

Man nehme an, daß die Erwähnung all dieser Umstände ausreichen müßte, um das von der BHE geplante Unternehmen zu unterstützen, anstatt es zu behindern und geradezu unmöglich zu machen. Zum Schluß sei der Hinweis gestattet, daß der Magdeburg-Halberstädter, die durch ihre Neubauten erst die eigenen Pläne erzwungen habe, also dem gefährlichsten Gegner der BHE, diese ruinösen Bedingungen nicht auferlegt worden seien, obwohl ihr seit 1866 mehrere Konzessionen erteilt worden seien.³⁷⁷

³⁷⁷ Neuhaus an Handelsminister am 24. 3. 1870, in: StA HH, 111-1 Senat Cl. VII Lit. Ka Nr. 11 Vol. 13 Fasc. 260 Inv. 3.

Am 25. und 26. März 1870 fand eine weitere Konferenz statt, auf der sich die Staatskommissare und Neuhaus bemühten, die bestehenden Differenzen zu beseitigen.

Zu § 2 stellte Brandt fest, daß den Forderungen der preußischen Regierung nicht nachgekommen werden könne. Daraufhin machte v. Duering den Vorschlag, das Problem Elbbrücke in einem Anhang zum Nachtragsstatut zu regeln. Auch dem widersprach Brandt. Er argumentierte, die Baugenehmigung der Brücke gehöre überhaupt nicht in das Statut. Dies sei eine zwischen den Regierungen von Preußen und Mecklenburg auszuhandelnde Separatsache.

Bei § 5 kam Neuhaus Preußen entgegen und akzeptierte die Möglichkeit, daß die drei Regierungen nötigenfalls den Fahrplan ändern könnten. Auch die erste Genehmigung der Tarife für die Zweigbahn und für eventuelle Erhöhungen beanstandete er nicht mehr.

Bezüglich des § 6 einigte man sich, daß bei mangelndem Einvernehmen mit anderen Bahnverwaltungen über die Tariffestlegung die BHE sich der Entscheidung der drei beteiligten Regierungen zu unterwerfen hatte. Daß allerdings im Falle einer fehlenden Einigung der drei Regierungen das Bundeskanzleramt eingeschaltet werden sollte, wollte Merck für Hamburg nicht mittragen. Sein wesentliches Argument war, daß dadurch die Stellung der Regierungen zur Zweigbahn verändert werde. Es sei dagegen Konsens gewesen, daß die Stellung der Regierungen zum alten Unternehmen unverändert auf die Zweigbahn übertragen werden sollte. V. Duering dagegen blieb bei seiner Ansicht, daß es bei der Schlichtung von Streitigkeiten einer übergeordneten Instanz bedürfe.

Zum § 7 erklärte v. Duering, dieser werde auf die Zweigbahn beschränkt.

Für die Einräumung der jeweils gleichen Tarife seien ein und dieselbe Übergangstation, ein und dieselbe Abgangstation, ein und dieselbe Bestimmungsstation sowie gleiche Transportgegenstände anzunehmen. Mit dieser Festlegung sollten viele Bedenken der BHE eigentlich ausgeräumt sein. Neuhaus dagegen beharrte auf seinen Einwänden. Er habe selbst schon versucht, den Text redaktionell so zu verändern, daß seine Bedenken gegenstandslos würden. Es sei ihm aber nicht gelungen. Die Annahme des § 7 sei mit den Interessen seiner Gesellschaft nicht zu vereinbaren und er werde daher zur Aufgabe des Projektes raten, wenn es bei diesem § 7 bleibe.

Neuhaus führte erneut die bereits bekannten Beispiele dafür auf, daß anderen Bahnen diese Bedingungen nicht aufgezwungen worden seien. Als letztes Beispiel nannte er die Konzession für die Breslau-Warschauer Bahn vom 12. März 1870. Auch in dieser jüngsten Konzession seien ähnliche Bedingungen nicht auferlegt worden.

Die BHE habe der preußischen Staatsregierung keine Veranlassung gegeben, ausgerechnet sie so zu belasten. Er, Neuhaus, habe bei allen übrigen Punkten des Statutsnachtrags Entgegenkommen gezeigt. Er habe den Wünschen der Postverwaltung entsprochen und alle Verpflichtungen hinsichtlich Telegrafien- und Militärverwaltung übernommen. Dadurch würden dem preußischen Staat nicht unerhebliche Ausgaben erspart, die er sonst vertragsgemäß zu leisten gehabt hätte. Er, Neuhaus, glaube um so mehr bei seiner Haltung bleiben zu müssen, als seiner Ansicht nach dieser § 7 in seiner jetzigen, so sporadischen Existenz für den Staat wenig Wert habe. Dagegen müsse es für Preußen von großem Interesse sein, die neuerworbenen hannoverschen Provinzen von allen Seiten her aufzuschließen und daher ein gesundes, wohl vorbereitetes, ohne Staatsunterstützung auskommendes Vorhaben wie die Zweigbahn nicht an einem einzigen Paragraphen scheitern zu lassen. Diese Ansicht und die Gründe dafür wolle er noch zusätzlich in einem Promemoria dem Handelsminister vorlegen.

Brandt führte aus, Mecklenburg habe zwar an der gegenwärtigen Fassung des § 7 nichts auszusetzen. Er halte aber die von Preußen definierten Beschränkungen für entbehrlich, da das Eigeninteresse der Bahn diese auch ohne Zwangsverpflichtung zu dem gewünschten Verhalten bringen werde. Er gebe deshalb den dringenden Rat, Preußen möge nicht durch sein Festhalten an diesem Paragraphen das gesamte Unternehmen in Frage stellen.

Merck gab zu Protokoll, daß seine Haupteinwände gegen den Paragraphen durch die Beschränkung auf die Zweigbahn hinfällig seien. Er müsse auch einräumen, daß die neu vorgeschlagene Fassung die Tragweite des Paragraphen einschränke. Dennoch könne er sich wegen der wesentlichen Bedenken des Vorsitzenden der BHE nicht zur Annahme des § 7 erklären. Er schließe sich dagegen dem Wunsch des mecklenburgischen Kollegen an, Preußen möge einlenken.³⁷⁸

³⁷⁸ Protokoll der Verhandlungen über den 4. Nachtrag zum Statut der BHE v. 25./26. 3. 1870, in: LHA Schwerin, 5.12-3/1 MDI 14099 Nr. 880.

In Lüneburg herrschte ob des drohenden Scheiterns des Projekts helle Aufregung.

Die Handelskammer unter Heyn erstellte erneut eine Petition und bat die Landdrostei unterstützend tätig zu werden.³⁷⁹ Diese äußerte sich am 30. März gegenüber dem Handelsminister:

Man übersende ein von der Handelskammer aufgestelltes und vom Lüneburger Magistrat dringendst befürwortetes Gesuch. Es sei bei der Landdrostei nicht bekannt, ob der Handelsminister der BHE unannehmbare Konzessionsbedingungen gestellt habe. Man enthalte sich auch jeden Urteils darüber, ob diese Bedingungen notwendig gewesen seien. Man wolle aber darauf hinweisen, welche Folgen ein Scheitern des Projekts einer Zweigbahn habe. Handels- und Gewerbetreibende aber auch der Bauernstand hätten genau wie die Städte Lüneburg und Dannenberg seit Jahren die Ausführung der Bahn mit aller Energie angestrebt und weder Mühen noch Opfer gescheut. Kommunen und Private hätten nicht unerhebliche Summen für die Gesellschaft aufgebracht und es sei vor allem Lüneburg zu verdanken, daß es auf der Generalversammlung zu einer Mehrheit für das Projekt gekommen sei. Es habe immerhin 300 Stimmen eingebracht. Die Freude über den zustimmenden Beschluß der Generalversammlung sei groß gewesen, und es sei auch dankbar vermerkt worden, daß die vom Handelsminister in Eisenbahnangelegenheiten verfolgte Politik das ihre dazu beigetragen habe. Man behaupte, daß die Aussicht auf eine Vervollständigung des Schienennetzes im Fürstentum Lüneburg mitgeholfen habe, die Bevölkerung mit dem Verlust der Selbständigkeit des ehemaligen Königreich Hannover zu versöhnen. Die Rückkehr des alten Zustands wünschten nur wenige. Aber jeder verlange von der preußischen Regierung ausreichende Förderung des Verkehrs.

Würde das Projekt scheitern, weil der Handelsminister der Gesellschaft unannehmbare Bedingungen gestellt habe, so werde ein Rückschlag in der Stimmung der Bevölkerung unausbleiblich sein. Ein solcher Ausgang der Sache würde auch die Agitationen der Welfenpartei fördern und auf die bevorstehenden Wahlen zum Abgeordnetenhaus einen unerwünschten Einfluß haben. Man könne deshalb nicht umhin, dem Minister zu raten, um der Beruhigung des in der Tat aufgeregten Handels- und

³⁷⁹ Handelskammer Lbg. an Landdrostei Lbg. am 28. 3. 1870, in: Nds. HStA Hannover, Hann. 80 Lbg I 863/1.

Gewerbstands willen, den Bittstellern baldigst einen positiven Bescheid zu erteilen.³⁸⁰

Zusätzlich wurde qua Magistratsbeschuß eine Deputation, bestehend aus dem Oberbürgermeister Fromme und Heyn, beim Handelsminister vorstellig, um diesen ebenfalls zur Rücknahme der von der BHE als nicht annehmbar bezeichneten Bedingungen zu veranlassen.³⁸¹

Am 12. April lenkte v. Itzenplitz ein. In einer Mitteilung an die Verhandlungspartner hieß es, zwar halte er die Bedenken der Direktion der BHE gegen den § 7 nicht für gerechtfertigt, er wolle aber mit Rücksicht auf die Nützlichkeit der geplanten Zweigbahn für die Interessen des Landes und auf das Entgegenkommen der BHE in anderen Punkten von der Aufnahme der fraglichen Bedingungen Abstand nehmen. Er verbinde damit die Hoffnung, daß die BHE bei ihren Tarifmaßnahmen der Absicht des § 7 auch ohne zwingende Notwendigkeit entsprechen werde. Er wolle also der Fassung des 4. Nachtrags zustimmen, wie sie aus der Konferenz am 25./26. März hervorgegangen sei.³⁸²

Am 21. April billigte die Direktion den vierten Nachtrag zum Statut und am 28. April schloß sich der Ausschuß an.³⁸³ Der bis dahin noch strittige Paragraph 2 sah nunmehr die Feststellung der Elbbrücke durch die mecklenburgische Regierung im Einvernehmen mit dem preußischen Handelsministerium vor. Der Paragraph 7 befaßte sich lediglich noch mit den Verpflichtungen der Gesellschaft hinsichtlich von Militärtransporten. Nach Zustimmung auch der Regierungen von Hamburg und Mecklenburg wurde die Konzessionsurkunde für das preußische Staatsgebiet am 16. Juni 1870 zusammen mit dem vierten Nachtrag zum Statut der BHE veröffentlicht.³⁸⁴

³⁸⁰ Landdrostei Lbg. an Handelsminister am 30. 3. 1870, in: ebd.

³⁸¹ Auszug aus dem Generalprotokoll des Magistrats zu Lüneburg vom 5. 4. 1870, in: Stadtarchiv Lbg., AA E3 Nr. 35.

³⁸² V. Duering an BHE am 12. 4. 1870, in: StA HH, 111-1 Senat Cl. VII Lit. Ka Nr. 11 Vol. 13 Fasc. 260 Inv. 3.

³⁸³ Protokoll der 266. Direktionssitzung am 21. 4. 1870, in: ebd., Vol. 13 Fasc. 245c; Protokoll der 110. Plenarsitzung des Ausschusses der Berlin-Hamburger Eisenbahn-Gesellschaft am 28. 4. 1870, in: ebd., Vol. 13b Fasc. 1 Inv. 2a; Bezüglich des Baus der Elbbrücke behauptet Fuchs, für den Bau sei Preußen verantwortlich gewesen und es hätte sogar für die Lagerung der Baumaterialien Zoll an Mecklenburg zahlen müssen. (Die Eisenbahn in und um Dömitz, S. 17.). Diese Behauptung ist doppelt falsch. Für den Bau war die BHE verantwortlich und die Feststellung erfolgte durch die mecklenburgische Regierung. Weiterhin war es nach Art. 11 des Staatsvertrags von 1841 untersagt, der Gesellschaft andere Abgaben als die Eisenbahnabgabe aufzuerlegen. (s. hierzu S. 43.)

³⁸⁴ Die Konzessionsurkunde ist im Anhang S. 271 abgebildet.

Der Streit um die Konzessionsbedingungen verdeutlicht die Schwierigkeiten des preußischen Staates bei seinen Bestrebungen, ein einheitliches Eisenbahnnetz zu schaffen. Seine Wünsche waren eben nur durch den Umweg über die Bedingungen bei der Konzessionierung neuer Bahnen zu verwirklichen. Hierbei hing es von dem Interesse des Staates an einer bestimmten Destination ab, ob er sich den Wünschen der jeweils bauenden Gesellschaft verschließen konnte. Bei der Übertragung von Bedingungen auf bereits bestehende Bahnen spielte natürlich auch die Bedeutung der einzelnen Gesellschaften aufgrund ihrer großen Netze ebenso eine Rolle wie deren Verhandlungsgeschick. Erst ab 1879 erreichte Bismarck mit den Eisenbahnverstaatlichungsgesetzen die tatsächliche Kontrolle über die Eisenbahnnetze in Preußen.

Der Widerstand Neuhaus' gegen einzelne Punkte der Konzessionsbedingungen war sicherlich gerechtfertigt und ja auch erfolgreich. Schädlich für die BHE wären nicht die Bedingungen an sich gewesen. Aber der Umstand, daß andere Gesellschaften, mit denen die BHE im Wettbewerb stand, diesen Bedingungen nicht unterworfen waren, sei es, weil zur Zeit keine Neubauvorhaben einer Konzession harrten, sei es weil die Gesellschaften es verstanden hatten, die Bedingungen wegzuverhandeln, hätte die BHE im Wettbewerb stark benachteiligt, wenn sie tatsächlich die aktuellen Bedingungen hätte annehmen müssen.

6.4 Der Beschluß zur Aufnahme des Baukapitals

Bekanntlich bedurfte die Ausgabe von Obligationen einer Eisenbahngesellschaft nach dem Eisenbahngesetz von 1838 der Zustimmung durch den Handelsminister. Das Spezialgesetz (Privileg) für die Aufnahme des Baukapitals von 12 Millionen Talern Preußisch Kurant wurde am 25. Juli 1870 veröffentlicht. Es regelte bis hin zur Papier- und Druckfarbe die Modalitäten der Anleihe.³⁸⁵ Folgend sollen die wichtigsten Bestimmungen des Gesetzes genannt werden.

Die Anleihe sollte gestückelt werden in:

³⁸⁵ Preußische Gesetzsammlung, Jg. 1870, S. 574-580.

Serie III	15 000 Stück	zu 100 rt	also 1.500.000 rt
Serie II	12 500 Stück	zu 200 rt	also 2.500.000 rt
Serie I	8 000 Stück	zu 500 rt	also 4.000.000 rt
Serie V	4 000 Stück	zu 1.000 rt	also 4.000.000 rt

Zusammen Preußisch Kurant

12.000.000 rt³⁸⁶

Die Gesellschaft verpfändete für die Anleihe nach Vorrang der in den Nachträgen 1 und 2 festgelegten Anleihen den gesamten Bahnkörper der Hauptbahn von Berlin bis Bergedorf, sowie den der Zweigbahn von Wittenberge bis zum Anschluß an die Eisenbahn von Osnabrück nach Bremen und Hamburg mit all dessen Zubehör, namentlich den dazu gehörenden Bahnhöfen und sonstigen Baulichkeiten. Die Anleihe war mit fünf Prozent jährlich zu verzinsen.

Die Prioritäts-Obligationen nahmen nicht an der Dividendenausschüttung teil. Sie folgten im Rang unmittelbar den früher ausgegebenen Anleihen über sechs Millionen Taler und hatten somit in Bezug auf das gesamte Vermögen der BHE und dessen jährliche Erträge das Vorzugsrecht vor den Stammaktien der Gesellschaft.³⁸⁷

Die Inhaber der Anleihe konnten in folgenden Fällen den Nennwert ihrer Anteile zurückfordern:

1. Wenn die festgesetzten Zinszahlungstermine durch Verschulden der Gesellschaft um mehr als drei Monate überschritten wurden;
2. wenn der Eisenbahnbetrieb durch Verschulden der Gesellschaft ganz eingestellt wurde;
3. wenn gegen die Gesellschaft Schuldtitel vollstreckt wurden oder
4. wenn die festgesetzte Amortisation durch Verschulden der BHE nicht eingehalten wurde.

³⁸⁶ ebd., § 2, S. 575.

³⁸⁷ ebd., § 3.

Bei Geltendmachen des Rückforderungsrechts konnten sich die Inhaber der Anleihe an das gesamte bewegliche und unbewegliche Vermögen der Gesellschaft halten.³⁸⁸

Solange nicht die gesamte Anleihe eingelöst war, durfte die Gesellschaft keines ihrer Grundstücke veräußern, das zum gesamten Bahnkörper gehörte und zur Durchführung eines vollständigen Transportbetriebs erforderlich war. Nicht untersagt war allerdings der Verkauf oder die dauernde Überlassung einzelner Bahnhofsteile an Staat, Kommunen und Verbände, die diese zu postalischen, polizeilichen und steuerlichen Zwecken nutzen wollten oder Packhöfe und Warenlager anlegen wollten.³⁸⁹

Die BHE war nicht berechtigt, Anleihegeschäfte durch Prioritätsaktien oder Obligationen zu tätigen, die die durch dieses Privileg eingeräumten Vorrechte beeinträchtigte.³⁹⁰

Der Text des Privilegs folgte übrigens bis auf zwei unwesentliche Änderungen dem Entwurf der BHE.³⁹¹

Eine vom Ausschuß der BHE eingesetzte Kommission unter Vorsitz Mendelssohn-Bartholdys beschloß, zunächst nur eine Tranche von sechs Millionen Talern aufzunehmen.³⁹² Den Übernehmern der Anleihe wurde zugesichert, daß

- innerhalb eines Jahres der Rest der Anleihe nicht aufgenommen werde;
- wegen des Restes der Anleihe zuerst mit den Übernehmern der ersten Tranche verhandelt werde;
- feste Termine für die Einzahlung bestimmt würden, soweit die Übernehmer dies wünschten. Als Termine wurden für angemessen gehalten:

1. Juli 1870,

15. Oktober 1870,

15. Januar 1871,

15. April 1871.

³⁸⁸ ebd., § 5, S. 576f.

³⁸⁹ ebd., § 6, S. 577.

³⁹⁰ ebd., § 7.

³⁹¹ Die beiden Anleihen, die die BHE in früheren Jahren begeben hatte, waren noch mittels Nachtrags zum Statut genehmigt worden. Bei dieser Anleihe nun galt bereits das Gesetz über die Zurücknahme des Staatseinflusses auf Aktiengesellschaften vom 11. 7. 1870, nach dem Statuten nicht mehr genehmigungspflichtig waren. Deshalb also wurde der Ausweg über ein Sondergesetz gewählt.

³⁹² Wann weitere Tranchen aufgenommen wurden, konnte nicht festgestellt werden. Ebenso blieb im Dunkeln, welche Baukosten tatsächlich für die Strecke aufgewandt wurden.

Die Erörterung über die Anregung der Generalversammlung, die bisherigen Aktionäre bei der Anleihe zu berücksichtigen, ergab, daß dies bei der ersten Tranche nicht zu verwirklichen sei. Gründe dafür wurden nicht genannt. Der zur Kommission gehörende Geheimrat Selpcke sowie der zugeladene Senator Dr. Schröder unterbreiteten namens eines Konsortiums das Angebot, die fünfprozentige Anleihe zu einem Ausgabekurs von 98% zu übernehmen. Das Konsortium bestand aus folgenden Institutionen und Personen:

Norddeutsche Bank mit einer Übernahmesumme von	1.425.000 rt
Vereinsbank mit	400.000 rt
Internationale Bank mit	400.000 rt
Commerz- und Discontobank mit	400.000 rt
Berliner Handelsgesellschaft mit	1.387.500 rt
Herrn Mendelssohn und Co. mit	1.387.500 rt
Herrn M. A. v. Rothschild und Söhne mit	600.000 rt

Für den Fall, daß die Rothschilds nicht zeichnen wollten, sollte deren Anteil an die Norddeutsche Bank mit 300.000 Talern und auf die Berliner Handelsgesellschaft und Mendelssohn und Co mit jeweils 150.000 Talern gehen.

Das Angebot wurde angenommen und als Abwicklungsbank die Norddeutsche Bank in Hamburg bestimmt.³⁹³ Die Regierungen von Mecklenburg und Hamburg stimmten dem Beschluß der Kommission zu.³⁹⁴

Obwohl alles geregelt schien, kam es jedoch zunächst nicht zu der beabsichtigten Aufnahme der Anleihe, denn mittlerweile war der Deutsch-Französische Krieg ausgebrochen, und es kam zu einer Unterbrechung der Planungen. Die Direktion der BHE beantragte am 24. Juli 1870 beim Ausschuß folgenden Beschluß:

Mit Rücksicht auf den so ganz unerwartet ausgebrochenen Krieg sollten

- die aus den Vorarbeiten und den Einleitungen des Baus der Zweigbahn bereits an die Gesellschaft erwachsenen Ansprüche aus den liquiden Mitteln der Gesellschaft befriedigt werden und

³⁹³ Protokoll der Sitzung der Lt. Plenarbeschlüsse des Ausschusses Nr. 1724 und 1740 vom 28. Januar und 28. April 1870 erwählten Commission zur Beschaffung des Baukapitals für die Wittenberge-Je-steburger Zweigbahn am 15. 6. 1870, in: LHA Schwerin, 5.12-3/1 MDI 14100 Nr. 896.

³⁹⁴ Neuhaus an Brandt am 16. 6. 1870, in: ebd.; MDI an Brandt am 23. 7. 1870, in: ebd.

- die Aufforderung zur Einzahlung der neuen Prioritätsanleihe bis zu dem Zeitpunkt vertagt werden, an dem die Feindseligkeiten eingestellt und sichere Aussicht auf den Abschluß des Friedens vorhanden seien.

Der Ausschuß stimmte dem Antrag im Umlaufverfahren bis zum 8. August 1870 zu. Wegen des Kriegs schien die Einberufung einer Plenarsitzung nicht angebracht.³⁹⁵ Ein vernünftiger Grund für die Unterbrechung der Aktivitäten ist nicht erkennbar. Die Arbeiten an der Konkurrenzbahn Stendal-Uelzen gingen schließlich auch weiter. Am 4. März 1871 trat die Kommission für die Aufnahme der Anleihe erneut zusammen. Mendelssohn-Bartholdy bemerkte in Bezug auf eine entsprechende Äußerung in der Einladung zu der Sitzung, daß die Einzahlung der Anleihebeträge nicht auf Wunsch des Konsortiums, sondern ausschließlich auf Wunsch der Direktion erfolgt sei.

Anschließend stellte man fest, daß man aufgrund der Ausschußbeschlüsse immer noch zuständig sei und beschloß, den Vertrag mit dem Konsortium zu modifizieren, da einige seiner Bedingungen durch den Zeitablauf nicht mehr erfüllbar seien. Als Einzahlungstermine sollten nunmehr gelten:

15. April 1871,
15. Juli 1871,
15. Oktober 1871,
15. Januar 1872.

Die Jahresfrist, innerhalb derer der Rest der Anleihe nicht begeben werden sollte, sollte ab dem Tag der Sitzung gelten.

Der Kurs der Anleihe sollte bei fünf Prozent bei 98% Auszahlung bleiben. Für die verspätete Annahme der Gelder wurde dem Konsortium eine Zinsvergütung von 5/8 Prozent zugebilligt.³⁹⁶

Die Zusammensetzung des Konsortiums hatte sich etwas geändert. Es gehörten nunmehr dazu:

Norddeutsche Bank mit	1.762.500 rt
Vereinsbank mit	400.000 rt
Internationale Bank mit	400.000 rt

³⁹⁵ Außerordentlicher Plenarbeschluß des Ausschusses der Berlin–Hamburger Eisenbahn–Gesellschaft Nr. 1753 v. 8. 8. 1870, in: StA HH, 111-1 Senat Cl. VII Lit. Ka Nr. 11 Vol. 13b Fasc. 1 Inv. 2a.

Commerz- und Discontobank mit	400.000 rt
Berliner Handelsgesellschaft mit	2.137.500 rt
Mendelssohn und Co mit	900.000 rt

Mendelssohn-Bartholdy nahm an der Abstimmung wegen Befangenheit nicht teil, erklärte aber im Namen des Konsortiums die Zustimmung zu dem ansonsten einstimmigen Beschluß der Kommission.³⁹⁷

Die Regierungen von Mecklenburg und Hamburg stimmten dem Beschluß der Kommission zu.³⁹⁸

6.5 Zusammenfassung

Die Konzessionsbedingungen in Preußen waren zu einem bestimmten Zeitpunkt für alle Bahnprojekte gleich. Die jeweiligen Bedingungen sollten nach Möglichkeit auf bereits bestehende Bahnen einer Gesellschaft übertragen werden. Dies gelang nicht immer.

Bis zum Gesetz vom 11. Juli 1870 über die Einschränkung der Staatsaufsicht über die Aktiengesellschaften wurden die Konzessionsbedingungen in die Statuten der bauenden Gesellschaften aufgenommen. Nach dem 11. Juli wurden sie zusammen mit der Konzessionsurkunde veröffentlicht.

Die im Jahre 1868 den Beteiligten übersandten Konzessionsbedingungen der preußischen Regierung fanden keinen Widerspruch.

Nachdem Neuhaus am 4. Dezember 1870 die endgültige Konzession beantragt hatte, legte v. Itzenplitz neue Bedingungen vor, die in einen 4. Nachtrag zum Statut eingebaut werden sollten. Die Zweigbahn sollte innerhalb dreier Jahre ab Konzession fertiggestellt werden. Die Feststellung der Elbbrücke sollte dem preußischen Handelsminister vorbehalten bleiben.

Genehmigung von Tarifen und Fahrplan für die Zweigbahn wollten sich die drei beteiligten Regierungen vorbehalten. Die Gesellschaft sollte verpflichtet werden, auf Anforderung anderer Bahngesellschaften eingeräumte Sondertarife für alle Destinationen anzuwenden.

³⁹⁶ Diese Vergütung entsprach einer Zinszahlung von sechseinhalb Wochen.

³⁹⁷ Protokoll der Sitzung der Kommission zur Beschaffung des Baukapitals am 4. 3. 1871, in: LHA Schwerin, 5.12-3/1 MDI 14100 Nr. 922; Mendelssohn-Bartholdy war offensichtlich Teilhaber der Bank Mendelssohn und Co, weil er als Konsortialführer auftrat.

Mecklenburg sträubte sich gegen die Einschränkung seiner Souveränitätsrechte durch die Feststellung der Elbbrücke durch Preußen. Neuhaus machte schließlich den Bau der Zweigbahn davon abhängig, daß die Forderungen des § 7 über die Gewährung von Sondertarifen gestrichen würden. Nachdem die Stadt Lüneburg und die Landdrostei Lüneburg auf Forderung der dortigen Handelskammer beim Handelsminister interveniert hatten, lenkte dieser ein.

Mecklenburg wurde die Feststellung der Elbbrücke im Einvernehmen mit der preußischen Regierung zugestanden und aus dem § 7 wurden die strittigen Forderungen entfernt. So stand nichts mehr im Wege und die Konzession für die Zweigbahn wurde am 16. Juni 1870 in der preußischen Gesetzsammlung veröffentlicht.

Das Privileg vom 25. Juli 1870 regelte die Aufnahme des Baukapitals auf dem Kapitalmarkt. Vor dem Gesetz vom 11. Juli 1870 erteilte der Handelsminister die notwendige Genehmigung durch ein Nachtragsstatut. Nach dem 11. Juli wurde dafür ein Sondergesetz nötig. Die Gesellschaft verpfändete als Sicherheit für die Anleihe ihren gesamten Bahnkörper samt Zubehör.

Man beschloß, zunächst eine Tranche von 6 Millionen Talern aufzulegen. Ein Konsortium war bereit, diese Anleihe zu fünf Prozent bei einem Auszahlungskurs von 98% zu übernehmen.

Eine Verzögerung bei der Annahme des Kapitals ergab sich durch eine Unterbrechung der Planungen, begründet mit dem Ausbruch des Krieges zwischen Deutschland und Frankreich. Erst 1871 wurde die Anleihe von einem leicht veränderten Konsortium zu den alten Bedingungen zur Verfügung gestellt.

7 Auseinandersetzungen um den Anschlußpunkt an der Venlo-Hamburger Bahn

7.1 Der Stand der Planung der Venlo-Hamburger Bahn Anfang 1870

Die französische Gesellschaft Mouton hatte im Jahre 1863 angeregt, die sogenannte Paris-Hamburger Bahn zu bauen. Von Paris bis zum Eisenbahnknotenpunkt Venlo an der preußisch-niederländischen Grenze führte bereits teilweise eine direkte Bahn über St. Quentin, Namur, Lüttich und Maastricht, teilweise stand sie kurz vor der Vollendung. Diese Bahn sollte nun über Wesel, Münster, Osnabrück und Bremen weiter nach Hamburg gebaut werden. Die Bemühungen Moutons um eine hanno-

³⁹⁸ MDI an Brandt am 8. 3. 1871, in: ebd.

versche Konzession blieben erfolglos, während die preußische Regierung dem Vorhaben positiv gegenüberstand. Nach langem Zögern erklärte die hannoversche Regierung sich dann bereit, die Strecke von Osnabrück über Bremen, Rotenburg und Jesteburg nach Hamburg als Staatsbahn zu bauen. Man hatte die Strecke auch bereits vermessen lassen. Am 28. Mai 1866 erteilte die preußische Regierung für ihr Gebiet die Konzession für die Bahn der KME. Durch die Ereignisse des Jahres 1866 verzögerte sich die Planung und erst am 20. Juni 1868 erhielt die KME die Konzession, nunmehr für die gesamte Strecke. Sie untersuchte zwischen Bremen und Hamburg drei Streckenvarianten, wovon die südlichste über Rotenburg, Fintel und Jesteburg führen sollte und die nördlichste über Lilienthal, Wilstedt, Sittensen, Sprötze und Meckelfeld. Nach Durchführung der Vorarbeiten entschied sie sich für die südlichste Route. Sie entsprach den vormaligen hannoverschen Vorstellungen.³⁹⁹

Am 1. Januar 1870 ließ nun v. Itzenplitz der KME mitteilen, daß er sich für die nördlichste Route über Lilienthal, Zeven, Tostedt und Meckelfeld entschieden habe. Für den durchgehenden Verkehr hätten die Routen über Zeven und Tostedt sowie die über Rotenburg und Jesteburg die gleiche Bedeutung. Die erstere habe ungünstigere Steigungsverhältnisse, sei dagegen kürzer als die letztere. Hinsichtlich des Lokalverkehrs unterschieden sich die beiden Routen aber erheblich. Die Bahn Uelzen-Langwedel sei als gesichert anzusehen und eine Verschiebung dieser Bahn nach Süden sei nicht zu verantworten. Dadurch würde aber eine Linienführung der Venlo-Hamburger Bahn von Bremen über Rotenburg nach Jesteburg wegen ihrer geringen Entfernung von jener Bahn für den Lokalverkehr nur geringe Bedeutung erlangen. Die nördliche Route dagegen schließe ein Verkehrsgebiet von ausreichender Größe auf, und obwohl sie Städte von der Größe Rotenburgs nicht berühre, durchquere sie einen stärker bevölkerten und besser ausgebauten Landstrich. Es dürfe daher angenommen werden, daß durch den größeren Lokalverkehr auf der nördlichen Linie die Mehrkosten der Ausführung sich rechnen würden. Nach Ansicht der Landdrostei

³⁹⁹ Mittheilungen über den Bau der Venlo-Hamburger Eisenbahn, in: ZdVDEV v. 27. 7. 1874, S. 691-693, S. 692; Pietsch erklärt die Vorliebe für diese Route u. a. damit, daß am 28. 6. 1867 der Geheimrat Dr. Hartmann aus Hannover in den Verwaltungsrat der KME berufen worden war und mutmaßt, daß es sich hierbei um den vormaligen Chef der Hannoverschen Staatsbahnen, Dr. Hartmann, gehandelt habe (Pietsch, Helmut, Die Entwicklung der Eisenbahn im Raum Rotenburg (Wümme), S. 69.); s. hierzu die Höhenschichtenkarte in der Anlage Seite 267.

Lüneburg würden selbst die Verkehrsinteressen der Seevetaler hinreichend gewahrt, wenn in der Nähe von Glüsing eine Haltestelle eingeplant werde.⁴⁰⁰

Gegen die letzte Aussage verwahrten sich in einer Eingabe an den Handelsminister am 11. März 1870 eine Reihe betroffener Gemeinden. Namens der Gemeindevorstände von Jesteburg, Itzenbüttel, Reindorf, Wiedenhof, Lüllau, Thelstorf, Holm, Schierhorn, Asendorf, Dierkshausen, Hanstedt, Nindorf, Schätzendorf, Sahrendorf, Döhle und Quarrendorf stellte der Gemeindevorsteher von Jesteburg, Clement, fest, daß eine Haltestelle in Glüsing keineswegs die Interessen der vertretenen Gemeinden wahre. Ein Verzicht auf den Anschlußpunkt Jesteburg treffe die vertretenen Gemeinden schwer. Zudem habe ein Bahnhof bei Glüsing für die Gemeinden zwischen Sprötze und Meckelfeld nicht den geringsten Vorteil, denn sie lägen alle in der Nähe der Bremer Chaussee und hätten für ihre Frachten nach Harburg auf dieser Chaussee die gleiche Wegstrecke wie zum Bahnhof Glüsing, ohne daß die Waren zusätzlich zweimal umgeschlagen werden müßten.⁴⁰¹

Die KME protestierte heftig gegen die Festlegung der Route durch den Handelsminister. Die Gründe der Entscheidung könnten nicht immer als zutreffend anerkannt werden und die Gesellschaft werde nachhaltig geschädigt, wenn die getroffene Entscheidung aufrechterhalten bliebe.

Was den durchgehenden Verkehr angehe, so stehe die nur um gut zwei Kilometer kürzere Anbindung über Zeven in keinem Verhältnis zu den dort vorhandenen ungünstigen Steigungsverhältnissen. Es käme zu Steigungen von 1:200, dagegen würden bei einer Routenführung über Rotenburg überall Verhältnisse von 1:300 nicht überschritten.

Der durchgehende Verkehr von Bremen über die Zweigbahn der BHE werde erheblich beeinträchtigt, da die BHE eine ca. zehneinhalb Kilometer längere Strecke bauen müsse, was zu Mehrkosten von rund 600.000 Talern führe. Man selber plane eine weitere Strecke von Minden über Nienburg und Rotenburg zum Anschluß an die Venlo-Hamburger Bahn. Sollte letztere über Zeven geführt werden, müßte jene

⁴⁰⁰ V. Itzenplitz an Eisenbahnkommissariat Köln am 1. 1. 1870, in: StA HH, 111-1 Senat Cl. VII Lit. Ka Nr. 11 Vol. 18 Fasc. 26 Nr. 10.

⁴⁰¹ Gemeindevorsteher von Jesteburg an Landdrostei Lüneburg am 28. 3. 1870, in: Nds. LHA Hannover, Hann. 80 Lbg I 908/1.

mehr als zwanzig Kilometer weiter nach Sittensen verlaufen, was beiläufig Mehrkosten von einer Million Taler verursache.

Zu den Betriebskosten habe man errechnen lassen, daß eine Streckenführung über Zeven Mehrkosten von jährlich 90.000 Talern verursachten. Kapitalisiert mit fünf Prozent ergebe das einen Betrag von 1.800.000 Talern. Zusammengefaßt könne man rechnen:

Mehrkosten der Linie Bremen-Harburg nach den aufgestellten Überschlügen	950 000 rt
Baukosten für die um mehr als zehn Kilometer längere Strecke der Bahn Lüneburg-Jesteburg nach Sprötze	600 000 rt
Baukosten für die um mehr als 20 km längere Strecke von Minden nach Sittensen statt nach Rotenburg	1 050 000 rt
Kapitalisierte Mehrbetriebskosten durch die ungünstigen Steigungsverhältnisse über Zeven ⁴⁰²	1 800 000 rt
Summe	4 400 000 rt
Hiervon fielen auf die KME, und wenn diese die Konzession für eine Linie Westfalen- Hamburg bekäme, weitere auf die BHE	2 750 000 rt 1 050 000 rt 600 000 rt

Zum Lokalverkehr sei zu sagen, daß die Linie über Zeven nicht eine einzige Stadt berühre. Der einzige Flecken sei Zeven mit 1250 Einwohnern und dieser solle fast fünf Kilometer von der zugehörigen Station entfernt bleiben, weil wegen der Geländeverhältnisse nicht näher an den Ort herangebaut werden könne. Die anderen Orte seien nur Dörfer, von denen zwei, nämlich Lilienthal und Tostedt, genau wie Zeven über den glücklichen Umstand verfügten, Wohnort eines Amtshauptmann zu sein, was

⁴⁰² Pietsch hat errechnet, daß bei den damals üblichen Leistungen der Lokomotiven eine Steigung von 1:200 einen Leistungsabfall gegenüber 1:300 von 25 % bedeutete. Eine Lokomotive zog bei einer Geschwindigkeit von 30/kmh und einer Steigung von 1:300 495 t und auf einer Steigung von 1:200 nur 375 t. Die zu transportierenden Lasten waren also entweder um ein Viertel geringer, oder die Geschwindigkeit wurde entsprechen reduziert. (Pietsch, Helmut, Die Entwicklung der Eisenbahn im Raum Rotenburg (Wümme), S. 73.

sicherlich bei der Beurteilung der in Vergleich gezogenen Lokalverhältnisse nicht ohne einen gewissen Einfluß geblieben sei.

Die Angabe des Handelsministers, die nördliche Linie durchquere einen bevölkerten Landstrich, sei leicht zu widerlegen. Wenn man die Bevölkerungszahl innerhalb einer Entfernung von 7,5 km von der Strecke rechne, so würden über Zeven 61.320 und über Rotenburg 65.266 Menschen erreicht. Ob die Route über Zeven im Durchschnitt besser bebaut sei, sei sehr zu bezweifeln, bevölkerter sei sie aber auf jeden Fall nicht. Bei der Beurteilung der Bedeutung von Orten, die unmittelbar über eine Station verfügten, werde im Regelfall für die Berechnung des Verkehrs deren Bevölkerungszahlen mit dem Faktor vier oder gar fünf gerechnet. Bei dieser Berechnung falle das Resultat noch deutlicher für die Linie über Rotenburg aus, da Orte, die Stationen erhielten, über Zeven insgesamt 4.430, über Rotenburg 7.970 Einwohner zählten. Multipliziere man die Differenz zwischen diesen Zahlen, nämlich 3.540, nur mit dem Dreifachen, so stelle sich die Route über Zeven mit 61.300 Einwohnerwerten gegenüber 75.900 der Route über Rotenburg dar.

Auch folgender Gesichtspunkt sei erwähnenswert:

Die Stadt Hamburg übe auf den Lokalverkehr der Umgebung einen wesentlich größeren Einfluß aus, als die kleinere Stadt Bremen. Obwohl Rotenburg von Hamburg 68 km und von Bremen nur 38 km entfernt sei, sei der Verkehr dieses Ortes ganz überwiegend nach Hamburg ausgerichtet. Dieser Verkehr werde in höchst unglücklicher Weise geschädigt, wenn die Bahn 19 km entfernt über Zeven gebaut werde. Die Gegend von Tostedt, welche an der gleichen Chaussee liege wie Rotenburg, sei von einer anderen Trassierung nicht entfernt so betroffen wie Rotenburg. Sie sei nämlich von ihrem Zielort Harburg fast nicht weiter entfernt, als Rotenburg von seiner nächsten Station.

Man wolle weiterhin bemerken, daß die Linie über Rotenburg und Jesteburg in ihren Fortsetzungen dem Verkehr nach Hamburg und Berlin diene, während die Bahn Langwedel-Uelzen nur eine möglichst kurze Verbindung zwischen Bremen und Berlin herstellen solle. Daraus folge, daß die Bahn Bremen-Hamburg in der günstigsten Richtung über Rotenburg belassen werden müsse und nicht zu gunsten einer noch nicht einmal konzessionierten Bahn, die einseitig Bremer Interessen diene, in die un-

günstigste und mit den größten Kosten verbundene Richtung gedrängt werden dürfe.

Zum Schluß weise man darauf hin, daß die Vorarbeiten über Rotenburg weit vorgeschritten seien und man auf ganzer Linie bei der ersten günstigen Witterung mit dem Bau beginnen könne. Die Betriebseröffnung der Bahn könne noch im Jahre 1871 erfolgen. Dies sei für die Linie über Zeven nicht möglich, da die speziellen Vorarbeiten nicht vor Ende 1870 beendet werden könnten. Somit sei auch der Baubeginn entsprechend später anzusetzen. Für die Vollendung der Bauarbeiten sei mit mehr als einem Jahr zu rechnen.⁴⁰³

7.2 Bemühungen um den Anschlußpunkt Jesteburg

Am 16. März 1870 nahm Neuhaus zu dem Ansinnen des Handelsminister Stellung: Der vorgesehene Anschlußpunkt bei Sprötze liege für die aus Lüneburg kommende Bahn außerordentlich ungünstig. Folgende Nachteile würden der BHE erwachsen, wenn der Handelsminister auf diesem Anschlußpunkt bestünde:

1. Die zu erbauende Bahn werde um gut neun Kilometer länger als geplant.
2. Von der Zweigbahn müsse eine absolute Höhe von mehr als vierzig Metern „nutzlos“ erstiegen werden.⁴⁰⁴
3. Die zusätzliche Strecke liege fast gänzlich in einer Steigung von 1:200 und es müßten erhebliche Erdarbeiten vorgenommen werden, um diese Steigung nicht zu überschreiten. Die zu bewegenden Erdmassen beliefen sich auf 1.335.000 Kubikmeter. Dadurch würden die Anlagekosten der zusätzlichen Strecke sich auf 650.000 Taler belaufen. Durch die stärkeren Neigungen stiegen die jährlichen Betriebskosten um 7.000 Taler, was einem Kapital von 140.000 Talern entspräche.

Man sei überzeugt, daß diese Mehrkosten nicht nur eine ungerechte Zusatzbelastung der BHE seien, sondern auch eine unwirtschaftliche Verwendung des Nationalvermögens bedeuteten. Die Linie mit dem Anschluß in Sprötze biete dem Landesinteresse keinerlei Vorteil. Im weiteren Umkreis von Sprötze lägen nur einige unbedeutende Dörfer. Der Umstand, daß sich bei Sprötze die Bremen-Hamburger mit der von

⁴⁰³ KME an EB-Kommissariat Köln am 4. 3. 1870, in: StA HH, 111-1 Senat Cl. VII Lit. Ka Nr. 11 Vol. 18 Fasc. 26, Nr. 44; zu den Varianten eines Anschlußbahnhofs an der Venlo-Hamburger Bahn s. Anhang S. 273.

⁴⁰⁴ S. hierzu die Höhenschichtenkarte im Anhang Seite 267.

Hannover kommenden Chaussee kreuze, biete keinerlei Aussicht auf zusätzlichen Verkehr. Beide Chausseen würden auch von der Linie über Jesteburg und Rotenburg geschnitten, und dies in Gegenden, welche wegen der größeren Entfernung von den hier in Frage kommenden Städten mehr auf die Benutzung der Bahn angewiesen seien und für die deshalb eine an der Chaussee belegene Station von größerer Bedeutung sei als für die Umgebung von Sprötze. Der BHE seien die Gründe nicht bekannt, die den Handelsminister bewogen hätten, die Linie über das zwischen Seeve, Este und Elbe belegene Plateau vorzuschreiben. Man habe aber die Hoffnung, daß die Absichten des Ministers auch ohne die falsche Führung der beiden Bahnen zu erreichen sein würden. Wie aus den beigefügten Zeichnungen über die Streckenprofile hervorgehe, könne der Anschlußpunkt Sprötze der Konkurrenz mit Jesteburg nicht standhalten. Die Zweigbahn müßte mit einer stetigen, über sieben Kilometer langen Steigung von 1:200 unter Anwendung umfangreicher Erdarbeiten das Plateau erreichen, auf dem der Anschlußbahnhof gebaut werden müßte. Dieser müßte allerdings in einem ca. neun Meter tiefen Abtrag angelegt werden. Jenseits dieses Bahnhofs müßte die Bahn in Richtung Bremen sofort wieder mit einer Neigung von 1:200 hinabsteigen. Diese Linie würde also einen Höhenzug, dessen höchster Punkt ca. 56 Meter über dem Seevetal liege, nur deshalb ersteigen, weil auf der Kuppe der mit größten Mühen herzustellende Anschlußpunkt liege, während nur zwölf Kilometer weiter das Seevetal vorbeiführe, welches von der Natur geradezu geschaffen sei, unter geringen Neigungen und damit günstigen Kosten sowohl eine Eisenbahn von Harburg als auch von Lüneburg bis zur Wasserscheide zwischen Elbe und Weser und von dort nach Bremen zu führen. Der Handelsminister möge auch zur Kenntnis nehmen, daß die Zweigbahn ohnehin das Seevetal berühren müsse und dieses den kürzesten Weg nach Bremen biete. Statt dessen solle man die linksseevischen Höhen ersteigen. Dies wäre aus nationalökonomischer Sicht nur zulässig, wenn auf der für den Anschlußpunkt vorgesehenen Höhe eine große Stadt oder ein Ort von besonderer Wichtigkeit läge, dessen Berührung durch die beiden Bahnen von landespolitischer Bedeutung wäre. Dies sei aber nicht der Fall, vielmehr bleibe sogar die Umgebung jenes Punktes hinter dem durchschnittlichen Bebauungs- und Bevölkerungszustand des preußischen Staatsgebietes zurück.

Da man in Erfahrung gebracht habe, daß zur Zeit über die Richtung der Bahn von Bremen nach Hamburg erneut Erörterungen stattfänden, erlaube man sich, darum zu bitten, daß man der KME die Führung ihrer Bahn über Rotenburg und Jesteburg gestatte und der BHE ihren Anschluß in Jesteburg genehmige.⁴⁰⁵

Die Gemeindevorsteher des Amtes Rotenburg reichten beim Handelsminister eine Denkschrift ein, die sehr geschickt das öffentliche Interesse an einer Linienführung über Rotenburg unterstrich. Es hieß:

Müßte man erkennen, daß die örtlichen Interessen im Gegensatz zu den allgemeinen ständen, würde man den Handelsminister sicher nicht belästigen. Unabänderliche Verhältnisse würde man mit Trauer, aber auch mit Ergebung tragen. Man dürfe wohl fragen, welche Gründe den einzigen, aber rastlosen, Gegner der Rotenburger Linie, nämlich Bremen, bewegten, dieser Linie so erbittert den Krieg zu erklären.

Man dürfe nicht zulassen, daß Bremen eigener, selbstüchtiger Gründe wegen die Interessen seines Umlands schädige. Man erkenne das Verlangen Bremens an, alle Wege nach allen Weltgegenden so kurz, so bequem und so günstig zu planen wie nur immer die Umstände es gestatteten. Diesem Verlangen stehe die Rotenburger Linie auch nicht entgegen. Was aus Sicht der Unterzeichner aber Bremens Widerstand antreibe, sei die Erkenntnis, daß die Rotenburger Linie dem Handel und Verkehr der übrigen Welt außer Bremen einmal größere Dienste leisten könnte, als es die Zevener Linie jemals vermöge.

Die kürzeste Linie zwischen Venlo und Hamburg verlaufe nicht über Bremen, sondern südlich davon, etwa bei Bassum oder Syke. Sollte einmal der durchgehende Verkehr von Westen nach Hamburg große Ausdehnung gewinnen, könnte man den Weg verkürzen und Bremen aussparen. Die Rotenburger Linie käme diesen Plänen halbwegs entgegen. Die gerade Linie von Verden oder Langwedel auf Harburg führe nun einmal über Rotenburg. Dieser Eventualität wolle Bremen vorbeugen in der richtigen Einsicht, daß es neben der Zevener Linie mit dem Bau einer weiteren Linie südlich an Bremen vorbei gute Weile haben würde, während ein Bau nur bis Rotenburg nicht außerhalb der Möglichkeiten liege. Also gerade der Hauptvorteil der Rotenburger Linie, ihre mehrseitige Nutzbarkeit und Verwendbarkeit, ihre Leistungsfähigkeit auch künftigen Bedürfnissen gegenüber seien die Gründe Bremens

⁴⁰⁵ Neuhaus an Handelsminister am 16. 3. 1870, in: StA HH, ED-Liegenschaften-374-14 2006.

für seinen Widerstand gegen die Rotenburger Linie. Dies könne man nicht als berechtigtes Interesse anerkennen.

Man habe die Unterzeichner getröstet, daß sie als Ersatz für die eigene Bahn ja die Langwedel-Uelzener Bahn bekämen. Wie solle man Ersatz finden durch eine Bahn, die von der Linie über Rotenburg an ihrem nächstgelegenen Punkt fast 22 km entfernt sei? Auf 26 km könne man schon jetzt eine Eisenbahn erreichen, nämlich die hannoversche Staatsbahn bei Verden. Von dieser habe man schon wenig, von der Langwedel-Uelzener Bahn überhaupt keinen Nutzen. Der Verkehr östlich von Ottersberg orientiere sich seit je nach Hamburg. Dorthin gingen die Erzeugnisse der Landwirtschaft und der Viehzucht. Nach Südosten, nach Uelzen oder darüber hinaus gebe es keinen Verkehr, keinerlei Geschäftsinteresse. Ob fünfzehn oder zwanzig Kilometer an Rotenburg vorbei eine Bahn von Langwedel nach Uelzen führe, habe auf die Wohlfahrt der Rotenburger Umgebung absolut keinen Einfluß. Man bitte daher den Handelsminister, die Venlo-Hamburger Bahn über Rotenburg zu führen.⁴⁰⁶

Neuhaus äußerte nach einem Gespräch im Handelsministerium gegenüber Merck die Ansicht, die KME dürfe sicher über Rotenburg bauen, wenn sie ihre Absicht aufgebe, Bremen im Süden zu umfahren.⁴⁰⁷

Hamburg schaltete sich nun zu gunsten der Richtungslinie über Rotenburg ein. Der Senat schrieb an den preußischen Handelsminister, Hamburg habe seine Bedenken gegen die Führung der Venlo-Hamburger Bahn über Zeven und Tostedt sofort nach Bekanntwerden dieser Absicht vorgetragen und der preußische Handelsminister habe die Zusage gemacht, die Angelegenheit einer nochmaligen Prüfung zu unterziehen.

Da inzwischen Verhandlungen zwischen Preußen und Bremen über die Bahn Langwedel-Uelzen liefen, und diese Bahn nicht ohne Einfluß auf die Führung der Venlo-Hamburger Bahn sei, wolle man sich den Bedenken der beiden Gesellschaften KME und BHE anschließen.

⁴⁰⁶ An Se. Excellenz den Herrn Handelsminister in Berlin. Ehrerbietige Vorstellung und Bitte von Seiten der unterzeichneten Vorsteher der Gemeinden des Königlichen Amtsbezirks Rotenburg, Provinz Hannover, die Bremen-Hamburger Eisenbahn betreffend v. 1870, in StA HH, 111-1 Senat Cl. VII Lit. Ka Nr. 11 Vol 18 Fasc. 26 Nr. 41.

⁴⁰⁷ Neuhaus an Merck am 2. 3. 1870, in: ebd., Nr. 31.

Nach Meinung aller Sachverständigen sei die Führung der Bahn über Zeven wegen der schwierigen Terrainverhältnisse unverhältnismäßig teuer. Selbst wenn nun aber wegen lokaler Gesichtspunkte diese Route bevorzugt würde, so sehe man sich doch mit Preußen einig, daß dies keinen Ausschlag bei der Herstellung einer großen internationalen Verbindung geben dürfe, die das Interesse ganzer Länder berühre. Lilienthal und Zeven würden niemals Ausgangspunkte für weitere wichtige Eisenbahnen werden, die die Absatzwege für Bodenerzeugnisse und Industriefabrikate aus dem Inneren Deutschlands eröffneten. Dagegen würde Rotenburg, wenn es durch eine direkte Bahn mit Minden verbunden werde, die kürzeste Verbindung zwischen dem Rhein und Hamburg herstellen und damit die reichen Bodenschätze dieser gesegneten Landstriche und die Exportartikel großer Fabrikbezirke mit dem ersten Hafen Deutschlands verbinden.

Man könne zwar keinen direkten Einfluß auf die Richtung der Bahn in Preußen nehmen, weise jedoch darauf hin, daß es großen Opfern Hamburgs zu verdanken sei, wenn das Projekt der Venlo-Hamburger Bahn bereits so weit gediehen sei. Schließlich habe man für zehn Millionen Taler Prioritätsaktien der KME gezeichnet und der Gesellschaft das Bahnhofsgelände in Hamburg kostenlos zur Verfügung gestellt.

Der Hamburger Senat habe die große Hoffnung, daß sich der preußische Handelsminister nach nochmaliger Prüfung aller Gründe für die Richtung über Rotenburg aussprechen werde, welche zugleich sicherstelle, daß die gesamte Bahn um mindestens ein Jahr früher fertig werde.⁴⁰⁸

Die Intervention Hamburgs hatte offensichtlich Erfolg, denn die hanseatische Gesandtschaft teilte am 28. April 1870 nach einem Gespräch im preußischen Handelsministerium mit, daß dieses der KME nunmehr wohl die Führung der Bahn über Rotenburg gestatten werde, allerdings dann nicht weiter über Fintel und Jesteburg sondern über Tostedt und Sprötze.⁴⁰⁹ Diese Absicht stellte sich allerdings erst später als richtig heraus.

⁴⁰⁸ Hamburger Senat an Handelsminister am 23. 3. 1870, in: StA HH, 111-1 Senat Cl. VII Lit. Ka Nr. 11 Vol. 18 Fasc. 26 Nr. 55.

⁴⁰⁹ Hanseatische Gesandtschaft in Berlin an Merck am 28. 4. 1870 in: ebd., Nr. 66.

Im März 1871 legten sowohl die BHE als auch die KME Beschwerde beim Bundeskanzleramt wegen der Entscheidung für den Anschlußpunkt Sprötze ein.⁴¹⁰

Neuhaus schrieb, man wolle den ursprünglichen Anschlußpunkt Jesteburg an die Venlo-Hamburger Bahn beibehalten. Ein entsprechendes Bittgesuch an den Handelsminister sei nicht beantwortet worden. Dagegen habe der Minister auf ein entsprechendes Bittschreiben der KME diese abschlägig beschieden und auf seiner Entscheidung beharrt. Man berufe sich bei seiner Beschwerde auf die Artikel 4, Unterpunkt 8 und 42, 43, 44 und 46 der Bundesverfassung.⁴¹¹ Man lasse alle technischen Erörterungen weg und beschränke sich auf das Wesentliche:

Werde die Festlegung des Handelsminister beibehalten, müsse die geplante Bahn „eine Höhe von 137 Fuß (ca. 43 m) mit einer andauernden Steigung von 1:200 in einer Länge von rund 1 1/8 Meile (gut acht km) zu keinem anderen Zweck erklimmen, als daß demnächst der so auf die Höhe gebrachte Zug auf der Hamburg-Venloer Bahn von derselben Höhe hinunterbefördert wird.“ Dergleichen Steigungen hätten wesentliche Nachteile zur Folge, ganz abgesehen von den Kosten, die sie verursachten. Die Fahrzeit werde durch die andauernde Steigung verlängert, und es sei gar nicht so selten, daß die Lokomotiven, auch wenn sie unter Volldampf ständen, bei einer so andauernden Inanspruchnahme der vollen Kraft ihre Wirkung verlören und der Zug stehen bliebe. Dann aber sei die Gefahr groß, daß sich Wagen, die sich unglücklicherweise während der Fahrt lösten, mit großer Beschleunigung den Hang hinabführen und entsetzliche Unglücke verursachen könnten.⁴¹²

Weiterhin müßten außerordentlich hohe Dämme und tiefe Einschnitte gebaut werden, um die Bahnstrecke herzustellen. Welche Nachteile tiefe Einschnitte für die

⁴¹⁰ Obwohl bereits das Deutsche Reich existierte, hatte man offensichtlich mit der Umbenennung keine Eile.

⁴¹¹ Art.4: „Der Beaufsichtigung Seitens des Bundes und der Gesetzgebung desselben unterliegen die nachstehenden Angelegenheiten:.. 8) das Eisenbahnwesen und die Herstellung von Land und Wasserstraßen im Interesse der Landesverteidigung und des allgemeinen Verkehrs...“

Art. 42: Die im Bundesgebiet gelegenen Eisenbahnen werden wie ein einheitliches Netz verwaltet.

Art. 43: Es soll übereinstimmende Betriebseinrichtungen geben. Der Bund überwacht die Einhaltung der baulichen Sicherheit.

Art. 44: Die Eisenbahnverwaltungen haben zur Herstellung ineinandergreifender Fahrpläne Personenzüge mit entsprechender Geschwindigkeit einzurichten.

Art. 46: Bei Notständen sind die Eisenbahnverwaltungen verpflichtet, für bestimmte Güter einen billigen Spezialtarif einzuführen. (Bundes-Gesetzblatt des Norddeutschen Bundes 1867, S. 10 und 11 von 20.)

⁴¹² Angesichts der Tatsache, daß seit Jahrzehnten Bahnen durch Gebirge gebaut wurden, eine etwas überzogene Darstellung.

Unterhaltung der Bahn hätten, wie oft sie durch Rutschungen der Böschung, durch aufbrechende Quellen, Auffrieren der Bahn und Schneeverwehungen den Betrieb erschwerten, sei so bekannt, daß man darüber keine Ausführungen machen wolle. Ähnliches gelte für Dämme, die die Unterhaltungskosten erhöhten und den Betrieb erschweren könnten.

Art. 43 der Bundesverfassung schreibe vor, der Bund habe Sorge zu tragen, daß die Eisenbahnverwaltungen die Bahn jederzeit in einem die nötige Sicherheit gewährenden baulichen Zustand erhielten. Art. 44 schreibe vor, die Eisenbahnen seien verpflichtet, die für den durchgehenden Verkehr und zur Herstellung ineinandergreifender Fahrpläne nötigen Personenzüge mit entsprechender Fahrgeschwindigkeit einzurichten. Durch die Wahl der Richtungslinie durch den Handelsminister werde die Erfüllung der genannten Bedingungen nicht nur erschwert, sondern zum Teil unmöglich gemacht. Eine solche Linie sollte nicht gewählt werden, wenn eine bessere, leichter zu unterhaltende und mit mehr Fahrgeschwindigkeit zu befahrende Linie festgestellt werden könne. Dies sei hier zweifelsfrei der Fall.

Aber auch Art. 46 komme zum Tragen. Er schreibe vor, daß bei ungewöhnlicher Teuerung der Lebensmittel die Eisenbahnen verpflichtet seien, für den Transport von Getreide, Mehl, Hülsenfrüchten und Kartoffeln zeitweise einen niedrigen Spezialtarif einzuräumen. Von dieser Bestimmung werde augenblicklich wegen des Notstandes in Rheinpreußen seitens der Regierung Gebrauch gemacht. Da sich ja bei einem Anschluß der Bahn in Sprötze sowohl die Baukosten als auch die Betriebskosten wesentlich erhöhten, würde eine solche Regelung dazu führen, daß auf der Strecke gerade die Selbstkosten, manchmal nicht einmal diese, erwirtschaftet würden. Daraus folge, daß der Staat, wenn nicht wichtige Verkehrsinteressen dafür sprächen, dergleichen Erschwerungen nicht vorschreiben dürfe.

Nun sei aber durch die KME nachgewiesen worden, daß für die Wahl der Linie über Tostedt keinerlei Rücksicht auf den Fernverkehr maßgeblich gewesen sei. Der Lokalverkehr dagegen sei auf beiden Strecken gleich Null. Mit Hinsicht auf den angeführten Artikel der Bundesverfassung dürfe der Fernverkehr nicht erschwert werden, um einen ganz unerheblichen, kaum nennenswerten Lokalverkehr zu begünstigen. Dies schrecke grundsätzlich vom Eisenbahnbau ab, dessen Förderung doch im allgemeinen Interesse liege. Die Bevormundung der Eisenbahnen zwingt die Gesell-

schaften zu außerordentlichen Opfern. Diese ständen in keinem Verhältnis zu den Vorteilen, die einzelne Orte durch die Begünstigung erzielten. Dies könne nicht Sinn staatlicher Aufsicht sein.

Der Handelsminister schein bereit zu sein, den Anschlußpunkt nicht für Sprötze vorzuschreiben, sondern für einen Punkt mehr westwärts davon.⁴¹³ Man müsse zwar zugeben, daß man dort zu geringeren Kosten anschließen könne, weil Höhen umgangen und somit tiefe Einschnitte und hohe Dämme vermieden werden könnten, doch müsse man auch dieses Ansinnen ablehnen, weil zu der Zusatzstrecke Jesteburg-Sprötze nochmals weitere gut zehn Kilometer Gleisbau kämen.

Wie könne man solche Opfer von einer Gesellschaft verlangen, die eine Bahn herstelle, welche in der Gegend als dringend empfunden werde, die eine neue Verbindung über die Elbe schaffe und die die neue Provinz Hannover in engste Beziehungen mit den alten Provinzen Preußens bringe. Aussicht auf Rentabilität dieser Bahn bestehe so gut wie nicht und die BHE hätte gewiß von ihrem Bau Abstand genommen, wenn sie die jetzt gestellten Forderungen vermutet hätte.

Man glaube aber auch, daß das Ansinnen, fast neunzehn Kilometer weiter zu bauen als nötig, gegen Art. 42 der Bundesverfassung verstoße. Hiernach sollten die Bahnen im Bundesgebiet wie ein einheitliches Netz verwaltet werden. Wenn der Staat die Venlo-Hamburger Bahn und die Zweigbahn der BHE selbst baute, würde er selbstverständlich die durch die Natur vorgegebene Richtungslinie durch das Seevetal wählen, das heißt, den Weg, auf dem mit den geringsten Kosten und der geringsten Baulänge in ebenstem Gelände eine Bahn herzustellen sei.

Man bitte das Bundeskanzleramt um Vermittlung beim preußischen Handelsminister, damit die Venlo-Hamburger Bahn und die Zweigbahn von Lüneburg in Jesteburg angeschlossen werden könnten.⁴¹⁴

Die Eingabe beim Bundeskanzleramt hatte keinen Erfolg. Die BHE bekam nicht einmal einen Bescheid. Neuhaus erfuhr auf Umwegen, daß das Bundeskanzleramt die nördliche Linie unterstützte.

Neuhaus schrieb an Merck, er kenne nicht die Beweggründe für die Entscheidung des Bundeskanzleramts, doch solle in derselben ausgeführt worden sein, der er-

⁴¹³ Es handelt sich in etwa um die Stelle, an der heute der Bahnhof von Tostedt steht.

⁴¹⁴ Neuhaus an Bundeskanzleramt am 7. 3. 1870, in: ebd.

schwerte Anschluß der Zweigbahn aus Lüneburg könne nicht dazu führen, die Entscheidung des Handelsministers aufzuheben. Die BHE könne zwar noch nicht sagen, wo genau sie anschließen müsse, aber der Punkt werde wohl etwas westlich von Sprötze liegen. Dahin lasse sich eine zwar schwierige, aber doch ausführbare Trasse legen.⁴¹⁵

7.3 Die Meinungsänderung des Handelsministers und deren Folgen

Neuhaus versuchte zwar weiterhin, in Jesteburg anzuschließen, die KME hingegen stellte sich auf die Route über Tostedt ein und beantragte das Planfeststellungsverfahren.⁴¹⁶ Im Gegensatz zu der Zweigbahn der BHE, die nach neuerer Aussage von Neuhaus nicht rentabel zu betreiben sein würde, konnte die KME bei der Venlo-Hamburger Bahn von höchster Rentabilität ausgehen. Deshalb hätten weitere Vorstöße für eine Änderung der Linie Zeitverzögerung, spätere Inbetriebnahme und Verlust von möglichen Einnahmen bedeutet.

Im Anschreiben zum Erläuterungsbericht zu den speziellen Vorarbeiten stellte die KME dar, daß der Handelsminister für den Anschluß der Lüneburger Bahn nicht Sprötze, sondern einen tieferen Punkt mehr nach Bremen zu bestimmen wolle. Deshalb habe man auch bei Sprötze keinen Bahnhof vorgesehen, da dieser bei der geringen Bevölkerung ohne den notwendigen Anschluß der Lüneburger Bahn nicht gerechtfertigt sei. Außerdem sei er bei der jetzigen Gradienten von 1:300 auch nur sehr aufwendig herzustellen. Wenn später einmal zwischen Tostedt und Fleestedt ein weiterer Bahnhof anzulegen sei, so wäre dieser am zweckmäßigsten in Klecken. Hier sei die Gegend bevölkerter und es stehe bei nur geringen Erdarbeiten eine ausreichende Horizontale zur Verfügung.⁴¹⁷

Aus dem Erläuterungsbericht ist für diese Arbeit nur interessant, daß zwischen Rotenburg und Harburg im Landdrosteibezirk Lüneburg lediglich Bahnhöfe in Lauenbrück, Tostedt und Fleestedt, also keineswegs in Buchholz vorgesehen waren.⁴¹⁸ Aufgrund des Antrags der KME fanden im Laufe des Herbstes 1871 in den betroffe-

⁴¹⁵ Neuhaus an Merck am 6. 10. 1871, in: ebd., Vol. 13 Fasc. 260 Inv. 6 Nr. 5.

⁴¹⁶ Das Verfahren wird in Kapitel 10 dargestellt.

⁴¹⁷ KME an EB-Kommissariat Koblenz (offensichtlich von Köln dorthin verlegt) am 6. 8. 1871, in: Nds. HStA Hannover, Hann. 80 Lgb I 908/1.

⁴¹⁸ Erläuterungsbericht zu den speziellen Vorarbeiten der Venlo-Hamburger Eisenbahn im Bezirk der Königlichen Landdrostei Lüneburg v. 31. 7. 1871, in: ebd.

nen Ämtern der Landdrostei Lüneburg Erörterungstermine zur Landespolizeilichen Prüfung⁴¹⁹ statt, so zum Beispiel in Hittfeld am 22. 9. 1871 für das Amt Harburg.⁴²⁰

Am 11. Dezember änderte v. Itzenplitz unvermutet seine Meinung zu der Streckenführung der Venlo-Hamburger Bahn.

Mit Rücksicht auf die von der BHE beschlossene Weiterführung der Wittenberge-Lüneburg-Jesteburger Bahn über Bremervörde nach Geestemünde ⁴²¹ und die erwünschte Bauzeitverkürzung für die Venlo-Hamburger Bahn wolle er sich dem Anschluß der beiden Bahnen in Jesteburg nicht länger widersetzen. Schließlich werde nunmehr das Landgebiet bei Tostedt und Sprötze durch die Zweigbahn der BHE erschlossen.

Er mache aber für diese Entscheidung zur Bedingung, daß sich die KME in rechtsverbindlicher Form verpflichte, das durch die Führung über Jesteburg ersparte Kapital beider Linien zur Herstellung anderer Bahnen einzusetzen, die mit der Venlo-Hamburger Bahn in Verbindung ständen, und den Zeitpunkt derer Vollendung der Entscheidung der preußischen Regierung zu überlassen. In einer Abschrift des Schreibens an die Landdrostei Lüneburg wurde diese angewiesen, umgehend die Planfeststellung für die südliche Linie einzuleiten.⁴²²

Nach Veröffentlichung dieser Entscheidung kam es zu Protesten der Gemeinden, die von der nördlichen Linie profitiert hätten. Auch die Landdrostei Lüneburg meldete Bedenken gegen die Entscheidung des Handelsministers an. V. Itzenplitz sah sich veranlaßt, dem Oberpräsidenten der Provinz Hannover gegenüber ausführlich seine Entscheidung zu begründen und eine erneute Kehrtwende nicht auszuschließen.

Er erläuterte in einem Schreiben vom 29. Dezember 1871, daß ihn zu der Entscheidung für die südliche Linie bewogen habe:

- die kürzere Bauzeit und damit auch die kürzere Verzinsung eines erheblichen Baukapitals bei der KME,
- die günstigeren Betriebsverhältnisse auf der Route, die auf die Leistungsfähigkeit der großen, für Massenverkehr bestimmten Bahn wesentlichen Einfluß ausübten,

⁴¹⁹ S. die Ausführungen in Kapitel 10.

⁴²⁰ Protokoll der Landespolizeilichen Prüfung im Amt Harburg v. 22. 9. 1871, in: ebd.

⁴²¹ Diese Weiterführung wird in Kapitel 8 abgehandelt.

⁴²² V. Itzenplitz an KME am 11. 12. 1871, in: ebd; es handelt sich um kein Versehen: die KME sollte auch den Betrag, den die BHE nun einsparen würde, auf ihre Kosten zu weiterem Bahnbau verwenden.

- die um 700.000 Taler geringeren Baukosten (dieser Betrag würde nach einer Verpflichtung der KME zu weiteren Bahnbauten in der Provinz Hannover eingesetzt, die sonst nicht zustande kommen würden.)
- die Vorteile für die BHE, die sich in günstigeren Steigungsverhältnissen und einer Abkürzung der zu bauenden Strecke niederschlugen.

Bisher habe allen diesen Vorteilen lediglich der Nachteil gegenübergestanden, daß die von der nördlichen Linie berührten Ortschaften, insbesondere Tostedt in ihren Interessen stark beeinträchtigt würden. Nachdem jedoch die BHE sich zu einer Fortführung ihrer Bahn nach Geestemünde bereit gefunden habe, bekomme die Gemeinde Tostedt durch diese Bahn ihren Anschluß. Damit sei der ursprüngliche Grund für die Wahl der nördlichen Linie wenn nicht weggefallen, so doch so stark relativiert, daß man sich den Vorteilen der südlichen Linie nicht mehr habe verschließen können.

Wenn die Landdrostei Lüneburg nun anführe, daß Verbände und Privatpersonen schon im Hinblick auf die nördliche Route Dispositionen getroffen hätten, so sei zu sagen, daß dies eigentlich nicht möglich sei, weil zwar die Landespolizeiliche Prüfung der Nordroute stattgefunden, aber noch keine Planfeststellung erfolgt sei. Außerdem sei es möglich, daß sich die getroffenen Dispositionen in Hinblick auf die Bahn der BHE anpassen ließen.

Obwohl die getroffene Entscheidung wohl überlegt sei, habe er, v. Itzenplitz nunmehr beschlossen, diese einer erneuten Überprüfung zu unterziehen. Hierzu möge der Oberpräsident baldmöglichst alle betroffenen Stellen zu Verhandlungen einladen. Teilnehmer der Konferenz sollten außer den Lokalbehörden Vertreter sämtlicher von einer der beiden Linien berührten Gemeinden und sonstige Interessenten sein sowie Vertreter von KME und BHE. Er selber beabsichtige, zu der Konferenz einen Vertreter seines Ministeriums abzuordnen. Er bitte den Oberpräsidenten, möglichst selbst die Leitung der Konferenz zu übernehmen und über das Resultat baldmöglichst Bericht zu erstatten.

Der Oberpräsident, Graf zu Stolberg und Wernigerode, setzte die Konferenz für den 18. Januar 1872 an.⁴²³

⁴²³ V. Itzenplitz an Oberpräsidenten von Hannover am 29. 12. 1871, in: ebd.

Noch im Dezember hatte die KME die Unterlagen für das Planfeststellungsverfahren für die südliche Route an die Landdrostei Lüneburg gegeben, und diese hatte bereits Erörterungstermine mit den betroffenen Stellen vereinbart.⁴²⁴

Im Vorfeld der anberaumten Konferenz gab es eine Reihe von Eingaben an die Landdrostei, die sich für die südliche Linienführung über Jesteburg stark machten.

⁴²⁵

Zur Wahrung der Interessen des Amtes Tostedt machte dessen Amtshauptmann den klugen Vorschlag, eine Variante zwischen beiden in Frage kommenden Linien zu wählen. Er schlug vor, die Bahn von Rotenburg über Tostedt nach Jesteburg und Harburg verlaufen zu lassen. Diese Linie biete allen Interessenten an der Bahnlinie die besten Aussichten.

Der Handelsminister habe die BHE angehalten, bei einer Weiterführung ihrer Bahn von Jesteburg nach Geestemünde einen Bahnhof in der Nähe von Sprötze und Tostedt zu bauen. Es scheine nicht sehr wahrscheinlich, daß er die Gesellschaft dazu wirklich zwingen könne, da die Eisenbahngesellschaften in der Regel Mittel und Wege fänden, die ihnen am besten erscheinende Baulinie zu wählen.

Die gerade Richtung von Jesteburg nach Bremervörde würde in der Nähe von Sprötze die Wasserscheide zwischen Seeve und Este schneiden. Diese Wasserscheide liege nach dem Erläuterungsbericht der KME auf einer Höhe von gut 65 m über Amsterdamer Pegel und ein Gefälle Richtung Harburg von 1:200 sei unvermeidlich. Diese Höhe müsse die BHE mit ihrer Bahn von Jesteburg bis Sprötze auf einer Länge von 7,5 km erreichen und damit ein Geländehindernis überwinden, welches für die BHE erheblich größer sei, als für die KME. Noch schwieriger gestalte sich die Fortführung der Bahn weiter nach Bremervörde. Die BHE werde also dem Handelsminister gegenüber die Einrede bringen, ein Bahnhof an der gewünschten Stelle sei nicht herstellbar. Ein Bahnhof westlich der Este bei Ochtmannsbruch oder Hollinde wäre von Tostedt acht bis zehn Kilometer entfernt und deshalb für den Hauptverkehr Richtung Harburg für den Amtsbezirk Tostedt ziemlich wertlos. Die KME habe bei einer

⁴²⁴ EB-Kommissariat Koblenz an Landdrostei Lbg. am 24. 12. 1870, in: ebd; Landdrostei Lbg. an die Ämter Soltau, Tostedt, Harburg und Winsen am 5. 1. 1871, in: ebd.

⁴²⁵ Es waren die Gemeinden Maschen, Ramelsloh und Horst (Ortsvorsteher an Landdrostei Lbg. am 15. 1. 1871, in: ebd.), Jesteburg, Holm und Hittfeld (Landdrostei Lbg. an Oberpräs. am 19. 1. 1871, in: ebd.), sowie die Gemeindevorsteher des ehemaligen Amtes Schneverdingen (Gemeindevorsteher an Landdrostei Lbg. am 13. 1. 1871 in: ebd).

Route Lauenbrück-Tostedt keine Terrainschwierigkeiten. Nur die Überwindung der Wasserscheide bei Sprötze und die Höhen bei Klecken machten Probleme, da bekanntlich unerwünschte Steigungsverhältnisse zu Verteuerungen bei Bau und Betrieb führten. Die KME habe aber nie versucht, die Bahn in einer Linie von Tostedt nach Jesteburg zu führen.

Die BHE würde eine ideale Linie für die Fortführung ihrer Bahn finden, wenn sie von Jesteburg gemeinsam mit der KME durch das Seevetal bis Welle ginge, wo die Höhenzüge östlich der Elbe endeten. Bei Welle wäre die Este zu überschreiten und in westlicher Richtung ohne Geländeschwierigkeiten südlich an Otter vorbei auf Schillingsbostel und Quellen hin zu bauen. Hier, im Quellgebiet der Oste würde sie sich wieder von der Venlo-Hamburger Bahn trennen. Baute die KME über Lauenbrück, Tostedt und Jesteburg, so vermiede sie die Geländeschwierigkeiten zwischen Tostedt und Harburg und würde für die nicht erhebliche Verlängerung der Bahnlinie dadurch entschädigt, daß sie bei Verständigung mit der BHE den Bahnkörper von Tostedt bis Jesteburg, das sind ca. fünfzehn Kilometer, nicht zu bezahlen brauchte.⁴²⁶ Ein zusätzlicher Vorteil läge darin, daß die KME den größeren Teil des Tostedter Verkehrs an sich binden würde.

Auch für die BHE wäre ein Vorteil vorhanden, denn die Strecke Jesteburg- Tostedt sei preiswert herzustellen und die Bahn könnte weiter nach Bremervörde durch das Ostetal verlaufen.⁴²⁷

Die Landdrostei war von dem Vorschlag des Amtshauptmanns so beeindruckt, daß sie ihn mit einer positiven Stellungnahme an den Oberpräsidenten weitergab.⁴²⁸

Von der Konferenz am 18. Januar 1871 ließ sich leider kein Protokoll auffinden. Deshalb muß über die Verhandlungen anhand einer Schilderung von Neuhaus und eines Artikels in der „Hamburgischen Börsenhalle“ berichtet werden. Der kluge Vorschlag des Tostedter Amtshauptmannes spielte offensichtlich bei den Erörterungen keine Rolle.

Neuhaus schrieb, die Konferenz habe geendet, ohne daß es zu einer Entscheidung gekommen sei. Deren Zweck sei es wohl auch eher gewesen, festzustellen, ob es re-

⁴²⁶ Warum sollte die BHE den gesamten Betrag übernehmen? Die kluge Idee hätte auch funktioniert, wenn sich BHE und KME die Kosten geteilt hätten.

⁴²⁷ Amtshauptmann Tostedt an Landdrostei Lbg. am 28. 12. 1871, in: ebd.

⁴²⁸ Landdrostei Lbg. an Oberpräsi. am 7. 1. 1871, in: ebd.

levante Einwände gegen die südliche Route gebe. Nach seinem Eindruck seien solche Einwände nicht zur Sprache gekommen. Deshalb glaube er, daß der Handelsminister bei der Südroute bleiben werde. An die BHE seien keine Forderungen gestellt worden, die Bahn nach Geestemünde mit einem Umweg von knapp sechs Kilometern über Tostedt zu leiten, nachdem er mit Bestimmtheit erklärt habe, die BHE sei nicht in der Lage, von der in technischer Beziehung wie auch von der Kostengünstigkeit her sich anbietenden Richtung zu gunsten irgendeiner Kommune abzuweichen. Von den Vertretern der nördlichen Linie sei bezweifelt worden, daß die BHE ernsthaft nach Geestemünde weiterbauen wolle, zumal die Generalversammlung dazu ihr Votum noch nicht abgegeben habe.⁴²⁹

Die „Börsenhalle“ zitiert Neuhaus, der gesagt habe, seiner inneren Überzeugung nach werde die Strecke nach Geestemünde gebaut und auch in etwa sechs Kilometern Entfernung von Tostedt dieses Amt durchschneiden. Garantien und feste Zusicherungen könne er indes für den Bau der Bahn nicht geben.

Der Vertreter der Landdrostei habe ausgeführt – so das Blatt weiter – , in welche Lage die Behörden Tostedt gegenüber gerieten, wenn man diesem nicht einmal genügenden Ersatz bieten könne. Im Hinblick auf die kürzere Bauzeit der Südroute habe er gefragt, warum die KME denn nicht längst mit dem Bau begonnen habe, wo sie doch seit 1867 die Konzession und seit April auch die endgültige Entscheidung des Handelsministers über die Richtung der Bahn gehabt hätte. Die Bevollmächtigten der Orte Scheeßel, Lauenbrück und Tostedt hätten durch Vorlage von Akten bewiesen, daß der Handelsminister am 16. April 1870 die nördliche Linie über Tostedt festgestellt habe, die KME in einem Schreiben vom Sommer 1871 an das Amt Tostedt die Inangriffnahme des Baus mitgeteilt und dadurch die Entscheidung des Handelsministers anerkannt habe. Dies sei weiter auch durch die Landespolizeiliche Prüfung und durch Grunderwerb für den Bahnbau geschehen.

Die Amtsversammlung Tostedt habe im Hinblick darauf bereits Gelder für den Straßenbau zum Bahnhof bewilligt, und mehrere Privatfinanziers hätten große Ausgaben für die Vorbereitung gewerblicher Anlagen getätigt. Die Gemeinde Todtglüsing, auf deren Gemeindegrund der künftige Bahnhof entstehen solle, habe bereits fast ih-

⁴²⁹ Neuhaus an Merck am 20. 1. 1872, in: StA HH, 111-1 Senat Cl. VII Lit. Ka Nr. 11 Vol. 18 Fasc. 26 Nr. 79.

ren gesamten Forst roden lassen, um Grundstücke zu Bauzwecken zu gewinnen. Die gesamte Arbeiterschaft würde sich bitter getäuscht fühlen, wenn die Bahn nicht käme, und natürlich würde in der ganzen Gegend Unwille spürbar. Wenn die KME wegen der Mehrkosten die Strecke nicht bauen könne, hätte sie sich darauf ja nicht einlassen müssen. Der Handelsminister werde dringend ersucht, den Bau der nördlichen Linie anzuordnen und keine Rücksicht auf die reiche KME zu nehmen, der trotz der Mehrkosten eine glänzende Rentabilität in Aussicht stände.⁴³⁰

In einer weiteren Ausgabe kommentierte das Blatt, die Berichte über das Ergebnis der Konferenz wichen merkwürdigerweise stark voneinander ab. Während sich die Freunde der Richtung über Tostedt brüsteten, sie hätten einen vollständigen Sieg errungen, seien die Anhänger der Südlinie genauso zuversichtlich, daß „ihre“ Bahn gebaut werde. Wie der Regierungsentscheid unter diesen Umständen ausfalle, sei nicht vorherzusagen. Glücklicherweise sei die Angelegenheit aber so weit gediehen, daß man eine Entscheidung nicht mehr lange hinauszögern könne. Man werde noch erleben, daß die Elbbrücke zwischen Hamburg und Harburg fertig sei, ehe die Arbeiten an der dazugehörigen Strecke begonnen hätten.⁴³¹

Die nunmehr letztgültige Entscheidung durch den Handelsminister erfolgte am 15. Februar 1872 und legte die Nordroute über Tostedt fest. V. Itzenplitz teilte der KME das Ergebnis mit und forderte, deren Direktion möge Sorge dafür tragen, daß der Bau der Bahn sofort kräftig in Angriff genommen und in kürzester Frist zu Ende geführt werde.⁴³² Am 22. Februar wurde der Handelsminister gegenüber der BHE energisch. Er schrieb, die Höhenlage der Venlo-Hamburger Bahn am Berührungspunkt, respektive Durchschneidungspunkt, mit der von Lüneburg zum Anschluß an die Venlo-Hamburger Bahn in der Richtung auf Bremen bzw. Geestemünde zu bauenden Eisenbahn habe auf die Trassierung der letzteren wesentlichen Einfluß. Deshalb habe er veranlaßt, daß die Direktion der KME zunächst im Einvernehmen mit der BHE über den geeigneten Anschlußpunkt verhandele. Es dürfe jedoch zu keinen

⁴³⁰ Hamburgische Börsenhalle Nr. 18.562 v. 25. 1. 1872.

⁴³¹ Dies., Nr. 18564 v. 27. 1. 1872; in der Tat wurde die Strecke Hamburg- Harburg mit der Elbbrücke bereits am 1. 12. 1872 dem Verkehr übergeben. (Jahresbericht der Handelskammer Hamburg für 1872.)

⁴³² V. Itzenplitz an KME am 15. 2. 1872, in: Nds. HStA Hannover, Hann. 80 Lgb I 908/1.

Verzögerungen kommen, ansonsten würde er der KME allein überlassen, den Anschlußpunkt festzulegen.⁴³³

Am 8. März erschien in den Lüneburgschen Anzeigen die öffentliche Bekanntmachung über die Planfeststellung der Venlo-Hamburger Bahn mit Ausnahme eines Teilstücks der Strecke zwischen Lauenbrück und Klein-Klecken, weil sich BHE und KME noch nicht auf einen Anschlußpunkt geeinigt hatten.⁴³⁴

Die KME begann nun zügig mit dem Bau ihrer Strecke. Neuhaus dagegen versuchte mit einer Petition an den Reichstag das Schicksal noch zu wenden.⁴³⁵ Dies erscheint als ein wenig nützliches Vorhaben, denn wie hätte die BHE in Jesteburg anschließen sollen, wenn die Venlo-Hamburger Bahn gar nicht über Jesteburg führen würde. Erst im Mai 1872 gab die BHE ihren Widerstand endgültig auf. Mit dem Zugriff auf Grundstücke zum Bahnbau in der Feldmark Buchholz am 15. Mai 1872 dokumentierte sie, daß sie die Entscheidung akzeptiert hatte.⁴³⁶

Über die Verhandlungen zwischen den beiden Bahngesellschaften liegt kein Schriftverkehr vor. Es steht lediglich fest, daß man sich auf den Anschlußpunkt Buchholz einigte und beschloß, ein gemeinsames Stationsgebäude zu errichten.⁴³⁷

Namens der Gemeinde Sprötze und der umliegenden Ortschaften verwahrte sich der Gemeindevorsteher von Sprötze, Dammann, gegen die Anlegung des Bahnhofs auf Buchholzer Gebiet. Dieser sei besser belegen an dem Durchschneidungspunkt der beiden Bahnen in der Feldmark Sprötze bei dem Hof Brumhagen in der Nähe des Trelder Berges. Hier kreuzten sich die stark befahrenen Chausseen Bremen-Harburg und Soltau-Buxtehude. Zu diesen Chausseen hätten alle in der Nähe liegenden Ortschaften längst gute Verbindungswege geschaffen, auf denen sich erheblicher Verkehr abspiele, namentlich mit Holz, das zu Maststangen, Spieren und Rahen verarbeitet werde. Diese könnten ebenso wie mögliche Rückfrachten aus den Hansestäd-

⁴³³ Handelsministerium an BHE am 22. 2. 1872, in: StA HH, 111-1 Senat Cl. VII Lit. Ka Nr. 11 Vol. 18 Fasc. 26.

⁴³⁴ Lüneburgsche Anzeigen Nr. 58 v. 8. 3. 1872.

⁴³⁵ Hamburgischer Bevollmächtigter beim Bundesrat an Merck am 20. 3. 1872, in: StA HH, 111-1 Senat Cl. VII Lit. Ka Nr. 11 Vol. 18 Fasc. 26.

⁴³⁶ Dies geht aus einer Auszahlungsliste aus dem Jahr 1884 hervor, aus der ersichtlich ist, daß die zu zahlenden Entschädigungen für Enteignungen seit dem 15. Mai 1872 verzinst wurden. (s. Fußnote 548.)

⁴³⁷ Neuhaus an EB-Komm. Berlin am 7. 2. 1874, in: StA HH, ED-Liegenschaften-374-14 2007.

ten Hamburg und Bremen auf einem Bahnhof in Sprötze-Brumhagen umgeschlagen werden. Buchholz dagegen liege etwa sieben Kilometer östlich vom Trelder Berg und verfüge über keine Chaussee. Es sei nahezu unbegreiflich, wie man auf die Idee habe kommen können, bei Buchholz eine Haltestelle mit Zubehör einzurichten.⁴³⁸

Die Auseinandersetzungen um den Anschlußpunkt zeigen, welche Macht der preußische Staat auf die Eisenbahngesellschaften durch die Konzessionsgewährung ausüben konnte. Solange die Rentabilität einer Strecke der bauenden Gesellschaft noch ausreichend erschien, konnte er ohne Rücksicht auf die Kosten den Streckenverlauf so festsetzen, wie es ihm aus Infrastrukturgründen vorteilhaft erschien. Ja, er konnte die Gesellschaften sogar erpressen, so daß sie die durch einen günstigeren Streckenverlauf ersparten Kosten anderweitig im Sinne des Staates einzusetzen bereit waren. Das war sicher ein Vorteil des Privatbahnsystems, denn die Regierung hätte Kosten für eine Staatsbahn vor dem Parlament rechtfertigen müssen und hätte ohne Zweifel unter diesem Gesichtspunkt die jeweils günstigere Route gewählt. Die Macht des Staates endete allerdings da, wo die Rentabilität einer Strecke zweifelhaft war. Dann verzichtete die Baugesellschaft lieber auf die Konzession, als dem Staat entgegenzukommen. Dies zeigt das Beispiel um die Auseinandersetzung mit der BHE über die Konzessionsbedingungen.

Die Auseinandersetzungen zeigen aber auch die nahezu chaotische Verhandlungsführung durch den Handelsminister v. Itzenplitz. Alle Argumente für die Südroute der Venlo-Hamburger Bahn lagen seit 1870 auf dem Tisch. Dennoch entschied sich v. Itzenplitz für die Nordroute, ohne zunächst diese Entscheidung durchhalten zu können. Sein Umschwenken auf die Südroute im Dezember 1871 war dadurch begründet, daß er meinte, die BHE zu einer ihm genehmen Linienführung ihrer Verlängerungsrouten nach Geestemünde zwingen zu können. Wie aber sollte das möglich sein, wenn doch die BHE schon die Strecke bis Jesteburg nicht für rentabel hielt? Nicht vorstellbar ist, daß Neuhaus sich von der Verlängerung bis Geestemünde eine Ko-

⁴³⁸ Ehrerbietiger Nachtrag mit Bitte von Seiten der Gemeinde Sprötze und der umliegenden Ortschaften Amts Tostedt, Harburg und Soltau [der Ämter... wäre richtiger gewesen], Gemeinde-Vorsteher Dammann zu Sprötze und Consorten an die hohe Königliche Landdrostei zu Lüneburg am 3. 3. 1873, in: Nds. HStA Hannover, Hann. 80 Lbg. I 863/1; Dammann übertreibt etwas. Der Hof Brumhagen liegt ca. 1.200 m vom Trelder Berg entfernt, der ausgewählte und auch gebaute Bahnhof Buchholz ca. 2.600 m Luftlinie von der Chaussee Bremen-Harburg entfernt; s. hierzu den Stadtplan von Buchholz in der Anlage S. 274.

stenentlastung versprach und so verweigerte er dem Handelsminister auch dessen Wunsch, die Strecke über Tostedt zu führen. Nahezu folgerichtig schwenkte der dann abermals um und legte die Linienführung der Venlo-Hamburger Bahn über Tostedt fest. Die Aussage, daß von Itzenplitz die Dinge nicht mehr richtig im Griff hatte, erscheint berechtigt.⁴³⁹ Gut ein Jahr später mußte er ja auch seinen Posten räumen.

7.4 Zusammenfassung

Von den drei von der KME als Route zwischen Bremen und Hamburg ausgesuchten Strecken entschied sich v. Itzenplitz ausgerechnet für die nördlichste über Zeven und Tostedt. Die KME protestierte gegen die Entscheidung, weil diese Route Mehrkosten von 4,4 Millionen Talern verursachte. Die vom Handelsminister vorgebrachten Gründe für die Entscheidung seien falsch und könnten widerlegt werden. Neuhaus legte ebenfalls für die BHE Beschwerde ein. Er argumentierte,

- die zu erbauende Bahn werde bei einem Anschluß bei Sprötze um gut neun Kilometer länger;
- es müsse eine Höhe von mehr als vierzig Metern nutzlos erklommen werden, und
- es müßten erhebliche Erdarbeiten vorgenommen werden. Die Anlagekosten stiegen um 650.000 Taler und die jährlichen Betriebskosten um 7.000 Taler.

In einer Denkschrift forderten die Gemeindevorsteher des Amtes Rotenburg die Strecke für sich, weil sich der Verkehr der Gegend traditionell nach Hamburg ausrichte und die als Ersatz angebotene Bahn Uelzen-Langwedel für diesen Verkehr nicht den geringsten Nutzen bringe.

Auch Hamburg machte sich für die Streckenführung über Rotenburg stark. Man habe zwar auf die Linienführung in Preußen keinen direkten Einfluß, weise aber auf die beträchtlichen Leistungen hin, die Hamburg für die Venlo-Hamburger Bahn erbracht habe. Man habe in nicht geringem Umfang Aktien gezeichnet und das Gelände für den Bahnhof in Hamburg kostenlos zur Verfügung gestellt. V. Itzenplitz blieb

⁴³⁹ Es sei hierzu auf die Aussage von Perrot in seinem Aufsatz „Deutsche Eisenbahnpolitik“ auf S. 32 verwiesen.

zunächst bei der festgelegten Route, räumte aber eine Linienführung über Rotenburg statt über Zeven ein.

Eine Beschwerde der Gesellschaften KME und BHE beim Bundeskanzleramt blieb erfolglos, trotz des Arguments, daß der Staat als Bauherr für die geplanten Linien zum Wohle der Staatsfinanzen selbstverständlich die von der Natur vorgegebene Linie durch das Seevetal gewählt hätte.

Zu einem Zeitpunkt, an dem sich die KME schon mit der Nordroute abgefunden hatte, Bauvorbereitungen eingeleitet und Grundstücke erworben hatte, schwenkte v. Itzenplitz plötzlich um und gestattete die Linienführung über Jesteburg. Als Gründe nannte er die kürzere Bauzeit, die günstigeren Betriebsverhältnisse auf der Südroute und die um 700.000 Taler geringeren Baukosten.

Wohl auf Intervention der Landdrostei Lüneburg sollte eine Konferenz aller Beteiligten unter Vorsitz des Oberpräsidenten der Provinz Hannover nochmals Vor- und Nachteile sowohl der Süd- als auch der Nordroute erörtern.

Die Konferenz fand am 18. Januar 1872 statt.

Im Vorfeld hatte der Tostedter Amtshauptmann vorgeschlagen, die Routen zu verknüpfen, indem man von Rotenburg über Tostedt nach Jesteburg baute. Dadurch ergäbe sich zwar eine unwesentliche Streckenverlängerung, man fände aber günstigere Bodenverhältnisse vor. Die Betriebskosten würden sinken, weil KME und BHE die Strecke von Tostedt über Welle nach Jesteburg gemeinsam nutzen könnten. Die Landdrostei Lüneburg unterstützte diesen Vorschlag, offensichtlich kam er aber auf der Konferenz nicht ins Gespräch. Die Befürworter der Nordroute argumentierten, es seien wegen der als sicher zugesagten Bahn von Amtsversammlung und Privaten bereits finanzielle Verpflichtungen eingegangen worden. Die Gemeinde Todtglüsingem habe für die Bahnhofsanlage bereits ihren gesamten Forst roden lassen.

V. Itzenplitz schwenkte erneut um und legte am 15. Februar 1872 die Nordroute endgültig fest. Die KME wurde aufgefordert, sofort mit dem Bau zu beginnen. Der BHE wurde auferlegt, umgehend mit der KME über den Anschlußpunkt zu verhandeln.

8 Die Planung für den Weiterbau der Bahn von Buchholz nach Geestemünde

In ihrem Jahresbericht für 1869 hatte die Handelskammer Lüneburg der BHE bereits vorgeschlagen, die Fortführung ihrer Linie von Sprötze nach Bremerhaven ins Auge zu fassen, „wenn sie doch einmal aus dem Seevetal herausbauen muß.“ Es handele sich um eine Baulänge von 83 km durch eine ganz flache Gegend. Die zunehmende Bedeutung der Häfen Geestemünde und Bremerhaven rede dieser Strecke das Wort, denn durch diese Bahn würde die kürzeste Verbindung zwischen der Wesermündung und Berlin, dem dahinter liegenden Osten (Breslau, Galizien etc.), sowie Mecklenburg und Pommern in die Hand der BHE gelangen.⁴⁴⁰

Nachdem das Thema fast zwei Jahre auf Eis gelegen hatte, berichtete Neuhaus in der Vorstandssitzung vom 27. September 1871, v. Itzenplitz habe ihm mitgeteilt, daß ihm eine Eingabe der Handelskammer von Geestemünde vorliege, in der eine Bahn von Jesteburg nach Geestemünde gefordert werde.⁴⁴¹ Der Handelsminister frage nun an, ob die BHE bereit sei, ihre Bahn von Lüneburg bis Geestemünde weiterzuführen. Er habe zwar von mehreren Seiten Bewerbungen auf eine Konzession für diese Strecke, so daß der Bau der Bahn sicher sei. Er würde aber der BHE den Vorzug geben, weil er es für richtig und angemessen halte, die gesamte Strecke von Berlin bis Geestemünde in eine Hand zu legen.

Der Vorstand beschloß, vorbehaltlich der Zustimmung der beteiligten Regierungen und des Ausschusses, auf die Bahn einzugehen. Beim Ausschluß sollten sofort die Genehmigung für die notwendigen Schritte zur Erlangung der Konzession sowie die nötigen Mittel für die Vorarbeiten beantragt werden.⁴⁴²

Gegenüber Merck begründete Neuhaus die Entscheidung des Vorstands. Dieser Bahn würde der Verkehr aus den Weserhäfen nach Süden und Südosten zufallen. Damit würde die Konkurrenz der bereits beschlossenen Bahn Langwedel-Uelzen an Bedeutung verlieren. Auch nach Hamburg würde sich ein ansehnlicher Verkehr entwickeln. Ferner seien die Baukosten für die Bahn nicht allzu hoch, weil die Ge-

⁴⁴⁰ Handelskammer zu Lüneburg (Hrsg.), Jahresbericht der Handelskammer auf das Jahr 1869, Lüneburg 1870, S. 14.

⁴⁴¹ Neuhaus und der gesamte Vorstand gingen offenbar schon (oder auch noch immer) davon aus, daß der Anschluß an die Venlo-Hamburger Bahn in Jesteburg erfolgen werde. Diese Entscheidung fiel aber erst, wenn auch nur vorübergehend, im Dezember 1871.

⁴⁴² Protokoll der 273. Plenarsitzung der Direktion v. 27. 9. 1871, in: StA HH, 111-1 Senat Cl. VII Lit. Ka Nr. 11 Vol 13 Fasc. 245 c; der Ausschluß stimmte dem Antrag der Direktion einstimmig zu. (Protok. der 116. Plenarvers. des Ausschusses v. 18. 10. 1871, in: ebd., Vol. 13b Fasc. 1 Inv. 2a.)

ländebeziehungen vergleichsweise günstig und die Erwerbskosten für Grund und Boden niedrig seien. Man habe außerdem ungefähr zwei Millionen Taler aus der Anleihe zum Bau der Strecke Lüneburg-Wittenberge nicht verbraucht. Diese könnten für das neue Unternehmen eingesetzt werden und somit die notwendige Kapitalbeschaffung vermindern. Der Ausbau der Strecke sei günstig, weil man mit wenig Personenverkehr rechnen müsse und diese deshalb als sogenannte Sekundärbahn bauen könne.⁴⁴³ Er schätze deshalb die Baukosten nicht höher als knapp 40.000 Taler für den Kilometer, so daß sich für die gesamte Strecke 3.600.000 Taler ergäben.

Neuhaus beantragte die Zustimmung Hamburgs für den Bau und für die Aufnahme der noch erforderlichen Restmittel.⁴⁴⁴

In der Hamburger Presse erhoben sich bald Proteste gegen das Vorhaben.

Die „Börsenhalle“ schrieb, wenn die preußische Regierung der BHE mitgeteilt habe, daß es mehrere Bewerbungen um eine Konzession für diese Strecke gebe, könne es darauf nur eine Antwort geben: Um so besser, wenn sich andere bereit fänden, dann brauche man die Bahn ja nicht selbst zu bauen. Die Bauerlaubnis bedeute nichts anderes als die Erlaubnis, einige Millionen Taler für ein unrentables Unternehmen auszugeben. Man könne schon verstehen, daß der preußischen Regierung eine Bahn auf fremde Kosten behage, die die Nordsee mit Berlin auf direktestem Wege verbinde. Strategische Gründe seien dafür ausschlaggebend, denn zwei Bahnen könnten natürlich mehr Truppen befördern als eine.⁴⁴⁵ Das könne aber kein ausschlaggebender Grund für eine Privatgesellschaft sein, ihr Kapital für den Bau einer Bahn zu vergeuden, die weder wirtschaftlich notwendig noch rentabel zu betreiben sei. Sprächen jedoch strategische Gründe für die Bahn, sei es ohne Zweifel Sache der Regierung, sie im Reichstag als Staatsbahn zu beantragen. Wenn aber der Regierung sozusagen die Bahn ihr Geld nicht wert sei, so gelte dies um so mehr für eine Privatgesellschaft. Weiter heißt es:

Nun erkläre die Direktion der BHE, die Bahn lasse sich zum großen Teil mit Geld bauen, das beim Bau der Zweigbahn nach Lüneburg gespart worden sei. Habe man

⁴⁴³ Die Anforderungen an eine Sekundärbahn waren geringer als an eine Hauptbahn. Es waren vereinfachte Bauanlagen und Betriebseinrichtungen zulässig. Dafür war die Höchstgeschwindigkeit beschränkt. (Popper, Josef, Geschichte, Entwicklung und Funktion der Bahnen niederer Ordnung im Verkehrswesen, in: AfE, Jg. 1921, S. 732-764, S. 733.)

⁴⁴⁴ Neuhaus an Merck am 30. 9. 1871, in: ebd., Vol. 13 Fasc. 260 Inv. 6.

⁴⁴⁵ Geestemünde war bereits über eine Bahn nach Bremen mit Berlin verbunden.

sich schon bei den Kosten der letzteren Bahn so entscheidend geirrt, sei ja wohl ein Irrtum bei den Kosten der neu geplanten Bahn immerhin möglich. Wenn man Geld gespart habe, solle man es den Aktionären zurückgeben. Es gebe keine Verpflichtung, dieses Geld auszugeben. Vom Standpunkt der Aktionäre aus sei es sogar noch besser, wenn man nicht nur diese ersparten Mittel zurückgebe, sondern auch weitere, die für den Streckenbau Lüneburg-Jesteburg vorgesehen seien. Damit wäre die Zweigbahn von Wittenberge über Lüneburg nach Hamburg zu befahren und die an den Haaren herbei gezogenen Konkurrenzkämpfe mit Bremen wären erledigt.

Wenn man aber schon unbedingt weiter bauen wolle, gebe es ein viel lohnenderes Projekt für die BHE, nämlich eine Zweigbahn von Harburg nach Cuxhaven. Dieses Vorhaben müsse eigentlich auch der Regierung schmecken. Denn während von Geestemünde bereits eine Verbindung nach Berlin bestehe, fehle zur Elbmündung jegliche Eisenbahnverbindung. Strategische Rücksichten sprächen also eindeutig für Harburg-Cuxhaven. Auch für die BHE wäre die Sache entschieden vorteilhafter. Von Lüneburg nach Harburg bestehe eine Bahn. Es würde sich also nur um den Neubau von Harburg nach Cuxhaven handeln. Diese Bahn durchschneide eine viel fruchtbarere Gegend als eine Linie von Jesteburg nach Geestemünde. Man könne also mit sehr viel mehr Lokalverkehr rechnen. So gesehen wäre die Bahn ein naturgemäßer Abschluß der gesamten Baumaßnahme (vorausgesetzt, man baue nicht weiter von Lüneburg bis Jesteburg), der zugleich wichtige staatliche Zwecke erfülle, und die BHE bliebe von unfruchtbaren Konkurrenzkämpfen mit Bremen verschont. Man fordere also die Aktionäre auf, gegen den Antrag der Direktion zu stimmen und entweder die Ausdehnungspläne ganz zu verwerfen, oder aber eine Linie von Harburg nach Cuxhaven zu befürworten.⁴⁴⁶

Ein Leserbriefschreiber aus der Provinz Hannover befand im Hamburger „Correspondenten“, die BHE habe den Bau ihrer Zweigbahn von Wittenberge nach Jesteburg auf die Hoffnung gesetzt, damit den Bremen-Berliner Verkehr an sich zu binden. Sie habe sich der Spekulation hingegeben, Bremen würde nie eine Bahn nach Uelzen bauen, wenn erst die Verbindung Lüneburg mit der Venlo-Hamburger Bahn beschlossen sei. Die Aktionäre hätten dies geglaubt, zugestimmt, und die Bahn sei auch konzessioniert worden. Unmittelbar darauf habe Bremen mit Preußen den

Staatsvertrag über die Langwedel-Uelzener Bahn geschlossen, und diese sehe im Jahre 1872 ihrer Vollendung entgegen, während die Strecke Lüneburg-Jesteburg noch nicht einmal begonnen worden sei. Da dies irgendwann doch einmal geschehen müsse, wolle man aus dem hoffnungslosen Unternehmen einen Erfolg machen, indem man nach Bremerhaven weiterbaue. Wollte man ursprünglich den Bremer Verkehr an sich binden, so wolle man jetzt den Verkehr Bremerhaven-Berlin an Bremen vorbeileiten. Dies werde aber nicht gelingen. Denn wie Bremen der BHE mit Langwedel-Uelzen Paroli geboten habe, werde es jetzt eine Zweigbahn von Stubben nach Soltau bauen.⁴⁴⁷ Diese Bahn bringe eine Verbindung nach Berlin, die zwar annähernd genau so lang sei wie die Route Geestemünde-Berlin, aber dafür erheblich bessere Geländebedingungen biete. Deshalb würden ihre Bau- wie Betriebskosten erheblich günstiger sein. Hinzu komme, daß diese Bahn nicht wie die Privatbahn der BHE aufs Geldverdienen programmiert sei, sondern in erster Linie die Interessen des Bremer Handelsverkehrs ins Auge fassen werde.

Der Artikel schließt mit der überraschenden Wendung, man sei als Aktionär der BHE dem Unternehmen einer Bahn von Jesteburg nach Geestemünde nicht günstig gestimmt, begrüße aber als Bewohner der Provinz Hannover das Projekt mit großer Freude. Man habe so viel Vertrauen in die Entwicklungsfähigkeit der so oft verschrieenen Heide, daß man hoffe, das Projekt werde zumindest in späteren Zeiten durch den sich entwickelnden Lokalverkehr rentabel.⁴⁴⁸

Wenn man sich an die mühselige Prozedur der Entscheidungsfindung für den generellen Bau der Zweigbahn erinnert, die nahezu drei Jahre gedauert hatte, ging diesmal alles überraschend schnell über die Bühne. Hamburg und Mecklenburg stimmten der Einberufung einer Generalversammlung zu. Diese fand am 14. März 1872 statt. Es sei daran erinnert, daß v. Itzenplitz die Entscheidung für die Südroute davon abhängig gemacht hatte, daß die BHE die Verlängerung ihrer Bahn bis Geestemünde beschließe und diese das Amt Tostedt berühren solle. Diese Entscheidung hatte der Handelsminister ja nicht abgewartet, sondern sich bereits vorher für die Nordroute entschieden.

⁴⁴⁶ Hamburgische Börsenhalle Nr. 18.476 v. 14. 10. 1871.

⁴⁴⁷ Stubben liegt auf dem Weg von Bremerhaven nach Bremen.

⁴⁴⁸ Hamburger Correspondent Nr. 248 v. 21. 10. 1871.

Auf der Generalversammlung stimmten gerade einmal vier Aktionärsvertreter gegen den Bau der Bahn.⁴⁴⁹ Es gab nicht eine einzige Wortmeldung. Hiermit wird deutlich, daß die kritischen Stimmen in der Presse auch diesmal nicht von skeptischen Aktionären stammen konnten, sondern von Autoren, die für ihre Projekte eine Konkurrenz vermeiden wollten.

Im Bericht der Direktion teilte diese mit, der Bau der Zweigbahn sei im Frühjahr in Angriff genommen worden und sei mit Sicherheit zu dem in der Konzession vorgeschriebenen Zeitpunkt vollendet. Das wäre am 16. Juni 1873 der Fall gewesen. Es bleibt unerfindlich, wie die Direktion zu dieser Zuversicht kam, hatte sie doch im gleichen Monat noch eine Petition an den Reichstag gestartet, um den Anschlußpunkt Jesteburg durchzusetzen. Solange der Anschlußpunkt nicht feststand, konnte doch der nötige Grunderwerb überhaupt nicht getätigt werden.

Neben den schon genannten Begründungen für den Weiterbau rief die Direktion in Erinnerung, daß es in der Vergangenheit mehrmals einen Verkehrsstau auf der bisher alleinigen Strecke Bremerhaven-Bremen gegeben habe. Dies zeige, daß diese Strecke für die Bewältigung der Importe in Bremerhaven nicht ausreiche. Deshalb stehe auch die Rentabilität der neuen Bahn außer Frage.⁴⁵⁰

Zu diesem Punkt nahm ein Artikel der „Börsenhalle“ am 20. März Stellung. Mit den Verkehrsstockungen könne das wohl nicht so schlimm gewesen sein. Bekanntlich sei die vorhandene Bahn eingleisig und erst jetzt betreibe man den zweigleisigen Ausbau. Es werde triumphierend darauf verwiesen, daß im letzten Winter sogar Nachtzüge zur Bewältigung des Verkehrs eingesetzt worden seien. Eine eingleisige Bahn, die nach zehnjährigem Bestehen erstmals Nachtzüge einsetzen müsse, könne wahrlich keinen überwältigenden Verkehr gehabt haben, denn auf anderen zweigleisigen Bahnen gebe es seit langer Zeit Nachtzüge.⁴⁵¹

Die geschätzten Kosten für die Verlängerung der Bahn hatte Neuhaus 1871 mit 3,6 Millionen Talern angegeben. In einer Ausschußsitzung am 25. November 1873 berichtete Neuhaus, nunmehr würden die Kosten der Bahn auf 5.700.000 Taler ge-

⁴⁴⁹ Protokoll der außerordentlichen General-Versammlung der Actionaire der Berlin-Hamburger Eisenbahn-Gesellschaft am 14. März 1872 nebst Bericht des Ausschusses an dieselben, Berlin 1872, S. 4.

⁴⁵⁰ Bericht der Direction der Berlin-Hamburger Eisenbahn-Gesellschaft an die am 14. März zu Ludwigslust stattfindende General-Versammlung der Herren Actionaire gedachter Gesellschaft, Berlin und Hamburg 1872, S. 1 und 3.

⁴⁵¹ Hamburger Correspondent Nr. 68 v. 20. 3. 1872.

schätzt. Dies entsprach immerhin einer Kostensteigerung von gut 58%. Er stellte die Frage, ob unter diesen Umständen überhaupt die Konzession beantragt werden solle. Der Ausschuß bestand darauf.⁴⁵²

Im Erläuterungsbericht zu den Vorarbeiten der Bahn schilderte der Bauleiter Neuhaus, der Nachteil bei dem Projekt sei, daß die Gegend, die durchschnitten werde, mit 18 bis 36 Einwohnern pro Quadratkilometer ebenso dünn besiedelt sei wie Hinterpommern und einige Teile Mecklenburgs. Ebenso ungünstig sei das Güterverkehrsaufkommen der Gegend, die allenfalls Holz, Torf und Steine biete. Deshalb sei für die BHE auch der Hauptgrund zum Bau gewesen, den Wünschen der Staatsregierung nachzukommen.⁴⁵³

Am 18. April lud der preußische Kommissar, nunmehr Jonas, seine Kollegen ein, um über die Konzessionsbedingungen zu verhandeln.⁴⁵⁴ Am 18. Mai lud er seine Kollegen wieder aus. Inzwischen war nämlich bekannt geworden, daß die Aktien Lit B mit dem 1. Juli 1874 vollständig amortisiert sein würden. Jonas argumentierte, damit hätten die Regierungen von Hamburg und Mecklenburg keine Rechte mehr, über eine nur auf preußischem Gebiet verlaufende Bahn mitzubestimmen.⁴⁵⁵

Dieser Ansicht widersprach Merck. Sollte die neue Bahn aus Gesellschaftsmitteln bezahlt werden, würde sie integraler Bestandteil des Hauptunternehmens. Somit würden dem Senat alle Rechte zustehen, die laut Staatsvertrag und Statut auch für die Hauptbahn gälten. Namentlich die erforderliche Änderung des Statuts, neue Belastungen durch eine Anleihe und die nach Bauausführung das Unternehmen in seiner Gesamtheit betreffenden Anordnungen fielen unter diesen Gesichtspunkt.⁴⁵⁶

⁴⁵² Protokoll der 126. Plenarvers. des Ausschusses v. 25. 11. 1873, in: StA HH, 111-1 Senat Cl. VII Lit. Ka Nr. 11 Vol. 13 Fasc. 245b.

⁴⁵³ Erläuterungsbericht zu dem Projekt für eine Eisenbahn von Buchholz nach Geestemünde v. 18. Februar 1874, in: Nds. HStA Hannover, Hann. 80 Lbg I 899/1.

⁴⁵⁴ Jonas an Brandt am 18. 4. 1874, in: LHA Schwerin, 5.12-3/12 EB- Kommissariat (1855-1945) 155 Nr. 1.

⁴⁵⁵ Jonas an Brandt am 18. 5. 1874, in: StA HH, 111-1 Senat Cl. VII Lit. Ka Nr. 11 Vol. 13 Fasc. 260 Inv. 9 Nr. 5.

⁴⁵⁶ Merck an Jonas am 12. 10. 1874, in: LHA Schwerin, 5.12-3/1 EB-Kommissariat 155 Nr. 9; man sieht, daß mittlerweile keine Eile mehr für das Unternehmen zu bestehen schien; eine Episode am Rande: Jonas hatte im Schriftverkehr mit Hamburg zunächst unterzeichnet als „stellvertretender Vorsitzender des Eisenbahnkommissariats“ Hiergegen verwahrte sich Merck. Keineswegs verhandelten er oder Brandt mit einer preußischen Behörde, sondern als Vertreter der ihren mit der preußischen Regierung. Jonas nahm die Rüge an, entschuldigte sich und zeichnete künftig mit „Der Königlich-Preußische Staats-Kommissar für die Berlin-Hamburger Eisenbahn“.

Preußen kam nun Mecklenburg und Hamburg entgegen. Unter Beibehaltung seines Rechtsstandpunktes erklärte sich Preußen zu Verhandlungen über einen fünften Nachtrag zum Statut bereit.

Als Bekräftigung seiner Rechtsauffassung stellte Jonas fest, daß bei den Verhandlungen zum vierten Statutsnachtrag ja auch der Staatskommissar des Herzogtum Lauenburg nicht beteiligt war, einfach weil die geplante Bahn Lauenburg nicht berührte. Wenn man aber jetzt den Regierungen von Mecklenburg und Hamburg entgegenkomme, wolle man auch den Kommissar von Lauenburg einladen. Eine Vertretung Lübecks erübrige sich wohl. Es sei 1841 zwar Vertragspartner des Staatsvertrags gewesen, seine Rechte als Miteigentümer des Amtes Bergedorf seien aber mit Vertrag von 1867 auf Hamburg übergegangen.⁴⁵⁷ Die Konferenz fand am 3. Dezember 1874 statt. Es erübrigt sich, die Konferenzergebnisse darzustellen, weil sie nicht zum Tragen kamen.

Die Rentabilität der Bahn von Buchholz nach Wittenberge schien von Anfang an zweifelhaft zu sein. Nach 1873 hatte sich die Wirtschaftslage in Deutschland ausgesprochen kritisch entwickelt. Der bereits vor 1870 bestehende sogenannte Gründeraufschwung war durch die in den Wirtschaftskreislauf geflossene Kriegsentschädigung von 5 Millionen Goldfranc, die Frankreich an Deutschland zahlen mußte, noch erheblich verstärkt worden. Die bereits vorher hohen Investitionen in den Eisenbahnbau waren von 1869 bis 1872 noch einmal um das Zweieinhalbfache gestiegen. Um die Jahreswende 1872/73 hatte das Kursniveau der Aktien seinen oberen Kulminationspunkt erreicht. Das breite Publikum in Deutschland wie in anderen Industriestaaten wurde im Oktober 1873 durch eine Kreditkrise in den USA verunsichert. Als Folge davon kam es zu panikartigen Rückzügen auf dem Kapitalmarkt und zu massenartigen Zusammenbrüchen zum Teil erst eben gegründeter Unternehmen, auch im Eisenbahnsektor. So stürzte das Imperium des „Eisenbahnkönigs“ Strousberg in den Abgrund.⁴⁵⁸ Die Krise führte zu einer langandauernden Deflation, die letztlich bis 1895 andauerte.⁴⁵⁹

Wenn der Eisenbahnbau auch erst sein Produktionsmaximum 1876 erreichte - wer das nötige Kapital hatte, baute natürlich begonnene Bahnen zu Ende -, stellten alle

⁴⁵⁷ Jonas an Brandt am 12. 11. 1874, in: ebd. Nr. 14; vgl. Fußnote 6

⁴⁵⁸ Gall, Lothar, Eisenbahnen in Deutschland, S. 25.

bestehenden Unternehmen ihre Investitionspläne auf den Prüfstand.⁴⁶⁰ Nun ruderte auch Neuhaus zurück. Er ließ den Vorstand beschließen, wegen der außerordentlich schwierigen Lage der Bahn nach Geestemünde könne die BHE nur bauen, wenn sie für die Strecke eine angemessene Subvention des preußischen Staates erhalte.⁴⁶¹ Preußen erhielt kaum Gelegenheit, diesen Antrag zu prüfen, denn bereits am 24. April 1875 beantragte die BHE, die Verhandlungen über die Konzessionierung zu vertagen.⁴⁶² Aus der Vertagung wurde die Einstellung, und die Strecke Buchholz-Geestemünde wurde erst mehr als zwanzig Jahre später als Staatsbahn in Angriff genommen und im Jahre 1902 dem Verkehr übergeben.

Zusammenfassung

Die Handelskammer Lüneburg hatte in ihrem Jahresbericht für 1869 der BHE vorgeschlagen, ihre Zweigbahn nach Geestemünde fortzuführen. Im Herbst 1871 sorgte der Handelsminister mit sanftem Druck dafür, daß sich der Vorstand der BHE umgehend zu dem Vorhaben bereit erklärte.

In der Hamburger Presse wurde das Vorhaben stark kritisiert. Die Bauerlaubnis durch den preußischen Handelsminister bedeute nichts anderes als die Erlaubnis, Geld für ein unrentables Unternehmen auszugeben. Wenn man aber partout bauen wolle, solle man den noch nicht begonnenen Bau der Bahn von Lüneburg nach Jesteburg aufgeben und - statt nach Geestemünde weiterzubauen - lieber die Strecke Harburg-Cuxhaven in Angriff nehmen.

Trotz dieser Proteste stimmten Hamburg und Mecklenburg dem Vorhaben zu und die Generalversammlung beschloß am 14. März 1872 den Bau bei nur vier Gegenstimmen

Nachdem am 1. Juli 1874 die Aktien Lit B vollständig amortisiert waren, hörten die Sonderrechte von Mecklenburg und Hamburg bei der BHE auf zu bestehen. Preußen bestritt beiden Regierungen eine Mitwirkung bei der Konzessionierung einer Bahn, die ganz auf preußischem Gebiet verlief. Nach Protesten Hamburgs lenkte Preußen

⁴⁵⁹ Vgl. dazu die Ausführungen auf S. 34.

⁴⁶⁰ Borchard, Knut, Wirtschaftliches Wachstum und Wechsellagen 1800-1914, in: Aubin, Hermann, Zorn, Wolfgang (Hrsg.), Handbuch S. 198-275, S. 264f.

⁴⁶¹ Auszug aus dem Protokoll der 295. Plenarsitzung der Direktion der Berlin-Hamburger Eisenbahngesellschaft v. 2. 2. 1875, in: StA HH, 111-1 Senat Cl. VII Lit. Ka Nr. 11 Vol. 13 Fasc. 260 Inv. 9.

⁴⁶² Jonas an Merck am 30. 4. 1875, in: ebd. Nr. 31.

ein und erklärte sich zu Verhandlungen über einen fünften Nachtrag zum Statut bereit.

Nach Verschlechterung der wirtschaftlichen Lage in Deutschland forderte die BHE, den geplanten Bahnbau zu subventionieren. Als Preußen nicht schnell genug auf das Ansinnen reagierte, beantragte die BHE am 24. April 1875 die Vertagung der Konzessionsverhandlungen. Die Strecke wurde erst 1902 als Staatsbahn dem Verkehr übergeben.

9 Auseinandersetzung um den Kreuzungspunkt mit der geplanten Staatsbahn in Jesteburg

Bereits im Jahre 1835 hatten die Engländer Taylor und Vignoles einen Plan für eine direkte Eisenbahn von Hannover nach Hamburg vorgelegt. Die Strecke sollte über Isernhagen, Hermannsburg durch das Lopautal auf Bahlburg zulaufen und von dort über Stelle und Wilstorf nach Harburg führen. Über die Elbe sollte es zunächst mit Dampfschiffen, später über eine Brücke gehen. Der Plan wurde nicht ausgeführt, dafür wurde später die Lehrte-Harburger Bahn über Uelzen und Lüneburg gebaut. Der Gedanke einer direkten Verbindung zwischen Hannover und Harburg blieb aber erhalten und gewann Anfang der 1870er Jahre an Boden. Das preußische Abgeordnetenhaus hatte 1873 die erforderlichen Mittel bewilligt. Zuvor waren die Vorarbeiten durch die „Hannoversche Staatsbahn“ zügig durchgeführt worden. Die Strecke sollte von Hannover über Schwarmstedt, Walsrode, Schneverdingen, Jesteburg nach Harburg führen. Von Hansahlen [Reinsehen] kommend, sollte die Bahn bei Wintermoor die Wümme kreuzen und zwischen Schierhorn und Holm in das Seevetal übergehen.⁴⁶³ Die Bahn war als Hauptstrecke, als sogenannte „Weltbahn“ vorgesehen. 1875 schrieb die Eisenbahnzeitung über das Vorhaben, die auf der Strecke liegenden Orte seien von völlig untergeordneter Bedeutung und maßgebend sei, daß die neue Bahn die Verbindung von Hamburg nach Süddeutschland um ca. 53 km verkürze. Dann ging es wörtlich weiter: „Durch diese Bahn wird - wenn vorläufig auch noch auf Umwegen - eine Verbindung zwischen der Nordsee und dem Adriatischen Meere geschaffen“.⁴⁶⁴

⁴⁶³ ZdVDEV, Jg 1873, S. 781.

⁴⁶⁴ ebd., Jg. 1875, S. 756.

Das Vorhaben kam nicht recht voran. Die Handelskammer Harburg vermutete in ihrem Jahresbericht 1875, daß die Orte an der Lehrte-Harburger Bahn, insbesondere Celle, gegen die neue Bahn agitierten.⁴⁶⁵ Ein Jahr später stellte die Kammer resigniert fest, daß kaum noch Hoffnung auf Realisierung bestehe.⁴⁶⁶ Das Projekt schief ein.

Die Planung sah vor, daß die Staatsbahn die Strecke Wittenberge-Geestemünde bei Jesteburg kreuzen sollte. Der preußische Handelsminister wollte hier einen sogenannten Turmbahnhof errichten lassen, um ein Umsteigen zu ermöglichen. Am 29. Juni 1872 teilte Neuhaus dem preußischen Eisenbahnkommissariat mit, daß man diesem Wunsche nicht folgen könne. Wegen der Geländeverhältnisse zwischen dem Seevetal und dem geplanten Anschlußpunkt der Zweigbahn an die Venlo-Hamburger Bahn sei es „unthunlich“, in der Nähe von Jesteburg eine Haltestelle anzulegen. Man müsse, wie bekannt, auf das hohe Plateau zwischen Seeve und Este, auf dem der Anschluß an die Venlo-Hamburger Bahn erfolgen solle. Um die erforderliche Höhe zu erreichen, müsse die stärkste zulässige Steigung der Zweigbahn bereits östlich vom Seevetal beginnen und an Jesteburg vorbei, das am westlichen Rand des Tales liege, ohne Unterbrechung bis zu dem geplanten Anschlußpunkt Buchholz fortgeführt werden. Die Einlegung einer Horizontalen bei Jesteburg würde zu unverhältnismäßigen Mehrkosten und Erschwerungen führen. Die Strecke quere das Tal fast rechtwinklig auf einem ca. 12 m hohen Damm. Im übrigen eigne sich das Tal, durch das ja die Staatsbahn führen solle, durchaus für einen Bahnhof an der Staatsbahn und werde diesen voraussichtlich auch bekommen. Damit sei Jesteburg hinreichend durch eine Bahn erschlossen.⁴⁶⁷

Die Führung der Hannoverschen Staatsbahn gab sich mit der Ablehnung der BHE nicht zufrieden und bat den Handelsminister, die Gesellschaft anzuweisen, den Bahnhof zu bauen. Die BHE verwies auf die in Kürze vorzulegenden speziellen Vorarbeiten. Bei diesen könne man auf den beigefügten Nivellements- und Situationsplänen leicht erkennen, daß die gewünschte Bahnhofsanlage nicht zu verwirklichen sei.⁴⁶⁸

⁴⁶⁵ Handelskammer Harburg, Jahresbericht 1875, Harburg 1876, S. 7.

⁴⁶⁶ dies., Jahresbericht 1876, Harburg 1877, S. 7.

⁴⁶⁷ Neuhaus an EB-Kommissariat am 29. 6. 1872, in: StA HH, ED-Liegenschaften-374-14 2006.

⁴⁶⁸ Neuhaus an EB-Kommissariat am 16. 11. 1872, in: ebd.

Nachdem im Juni 1873 v. Itzenplitz als Handelsminister durch Achenbach abgelöst worden war, bat Neuhaus diesen, nunmehr die noch ausstehende Planfeststellung für das letzte Teilstück nach Buchholz zu erteilen.⁴⁶⁹ Nochmals verwies er auf die Nachteile, die eine Haltestelle in Jesteburg verursachen würde. Die Einschlebung einer Anschlußstation auf der geneigten Strecke bedinge eine nochmalige Erhöhung des Dammes durch das Aue- und Seevetal. Außerdem betrage die Entfernung zwischen den beiden bereits genehmigten Stationen Marxen und Buchholz lediglich gut neun Kilometer. Durch die Einschlebung einer weiteren Station würde die Betriebsführung erschwert. Der neue Handelsminister möge der „Hannoverschen Staatsbahn“ auferlegen, ihre Strecke entweder in Marxen oder in Buchholz an die Zweigbahn der BHE anzuschließen.⁴⁷⁰

Das Handelsministerium folgte den Einwänden der BHE nicht. Am 31. Juli 1874 verfügte es:

- Bei Jesteburg ist auf einer Länge von 350 m ein Gefälle von nur 1:400 einzuhalten, damit dort ein Turmbahnhof errichtet werden kann. Diese Station soll aber erst nach Fertigstellung der Staatsbahn Hannover-Harburg gebaut werden.
- Weiterhin sind beide Bahnen mit einem Anschlußgleis für den übergehenden Güterverkehr zu verbinden. Die Zeit der Ausführung für dieses Vorhaben wird vom Handelsministerium nach dessen Ermessen bestimmt.
- Eine Unterführung für die Durchleitung der Staatsbahn ist sofort in Angriff zu nehmen. Die Kosten hierfür sind von der Hannoverschen Staatsbahn zu tragen.
- Die Kosten für den Turmbahnhof und das Anschlußgleis haben sich die Hannoversche Staatsbahn und die BHE zu teilen.⁴⁷¹

Da, wie ausgeführt, die Baumaßnahmen für die Staatsbahn eingestellt wurden, kam es weder zum Bau des Turmbahnhofs noch des Anschlußgleises. Jesteburg erhielt erst im Jahre 1887 einen Haltepunkt und mußte diesen z. T. auch noch mitfinanzieren.⁴⁷²

⁴⁶⁹ Über die fehlende Planfeststellung wird im nächsten Kapitel berichtet.

⁴⁷⁰ Neuhaus an Achenbach am 12. 8. 1873, in: ebd.

⁴⁷¹ Handelsministerium an EB-Kommissariat Berlin am 31.7.1874, in: ebd.

⁴⁷² Meyer, Carl, Jesteburg vor 80 Jahren, S. 33.

Durch die Auseinandersetzung um den Kreuzungspunkt verzögerte sich die Fertigstellung der Zweigbahn um sechs Monate. Sie wurde also nicht gleichzeitig mit der Venlo-Hamburger Bahn fertig, die bereits am 1. Juli 1874 in Betrieb ging.⁴⁷³

Wir haben es hier mit einem weiteren Beispiel zu tun, wie die preußische Bürokratie mit privaten Eisenbahnunternehmen umging. Zweifellos hätten die Gründe, die den Handelsminister sich gegen den Anschlußpunkt Jesteburg an die Venlo-Hamburger Bahn aussprechen ließen, auch für einen Anschluß der Staatsbahn in Buchholz gesprochen, wie es ja schließlich auch 1901 geschah. Die Mehrkosten für Bau und Betrieb der Privatbahnen hatten den Handelsminister aber nicht beeindruckt. Nun bei der Staatsbahn wählte man wie selbstverständlich die günstigste Linie durch das Seevetal und beharrte darauf, obwohl durch diese Lösung für die BHE erneut Mehrkosten anfielen.⁴⁷⁴ Schließlich mußten die erforderlichen Anschüttungen für die Überquerung der Seeve höher ausfallen, da ja die Steigung in der vorgesehenen Bahnhofslage mit 1:400 geringer ausfallen mußte, als auf der übrigen Strecke. Der Anstieg der Bahn, der sonst kontinuierlich bis Buchholz erfolgt wäre, mußte jetzt bereits bis Jesteburg bewältigt sein.

Drei Bilder im Anhang zeigen die z.T. gewaltigen Brückenbauwerke, die insgesamt erforderlich waren, um das Seevetal mit einer Steigung von nicht mehr als 1:200 zu queren und auf die Höhe des Buchholzer Bahnhofs zu gelangen. Die Überführung über die Straße war nicht wegen des Verkehrsaufkommens notwendig (es handelte sich damals lediglich um einen Sandweg) sondern um die nötige Höhe zu gewinnen.⁴⁷⁵

Zusammenfassung

Die geplante direkte Bahn Hannover-Harburg sollte die Zweigbahn Wittenberge-Buchholz in Jesteburg kreuzen. Hier sollte nach der Vorstellung des Handelsministeriums ein Übergangsbahnhof für den Personenverkehr gebaut werden, ein sogenannter Turmbahnhof.

⁴⁷³ Es sei nochmals daran erinnert, daß nach den Konzessionsbedingungen die Fertigstellung innerhalb von drei Jahren nach Konzessionierung erforderlich war. Aber offensichtlich war auch dem Handelsminister klar, daß die Auseinandersetzungen um den Anschlußpunkt Buchholz sowie den Kreuzungspunkt Jesteburg mehr vom Handelsministerium als von der BHE zu vertreten waren. Es ist kein Hinweis in den Akten zu finden, daß eine frühere Fertigstellung jemals angemahnt wurde.

⁴⁷⁴ Vgl. hierzu die Ausführungen von Neuhaus auf S. 188

⁴⁷⁵ S. hierzu Anhang, S. 276f.

Die BHE widersprach dem Vorhaben. Um auf das hohe Niveau des Anschlußpunktes Buchholz zu gelangen, müsse der Anstieg für die Bahn bereits östlich des Seevetals beginnen und kontinuierlich bis Buchholz fortgeführt werden. Die Einlegung einer Horizontalen für eine Bahnhofsanlage in Jesteburg würde zu unverhältnismäßigen Mehrkosten führen. Darüber hinaus sei es aus betriebswirtschaftlichen Gründen unsinnig, zwischen den Stationen Marxen und Buchholz, die nur gut neun Kilometer voneinander entfernt seien, eine weitere Station anzulegen. Die Staatsbahn könne auch in Marxen oder Buchholz anschließen. Das Handelsministerium folgte den Einwänden der BHE nicht und schrieb den Turmbahnhof sowie ein Anschlußgleis für den Güterverkehr vor. Da die Bauarbeiten für die Staatsbahn nicht weitergeführt wurden, unterblieb der Bau des geplanten Anschlusses.

Die Auseinandersetzungen um den Kreuzungspunkt verzögerten die Fertigstellung der Zweigbahn um sechs Monate.

10 Das Planfeststellungsverfahren

Die Planfeststellung bildete die Rechtsgrundlage für die Bauausführung. Sie beschränkte sich nicht auf die für den Eisenbahnverkehr nötigen Anlagen, vielmehr bestimmte sie über Lage, Gestaltung und Beschaffenheit der Bahnanlage, einschließlich aller ihrer Bestandteile sowie darüber, inwieweit es zum Ausgleich in Mitleidenschaft gezogener öffentlicher oder privater Interessen der Herstellung von Nebenanlagen bedurfte. Die Planfeststellung war an keine Form gebunden. Sie fand in der Regel durch die Genehmigung der Planzeichnungen und des Erläuterungsberichtes statt.⁴⁷⁶

Im Gegensatz zu den generellen technischen Vorarbeiten, die wie beschrieben vor Erlangung der Konzession durchzuführen waren, bedurfte es zur Planfeststellung ausführlicherer (spezieller) Vorarbeiten. In aller Regel reichten dafür die vor der Konzessionierung eingereichten Unterlagen nicht aus. Zu den speziellen Vorarbeiten gehörten

- eine nähere Darstellung der Situation und des Nivellements der Bahn;
- Entwürfe zu den Futtermauern, den Wegübergängen und Brücken;
- Entwürfe zu Tunnels und sonstigen außerordentlichen Bauwerken;

- die Darstellung des Oberbaus;
- Entwürfe zu den Bahnhöfen und Haltestellen;
- ein ausführlicher Erläuterungsbericht.

Zusätzlich war ein Verzeichnis der öffentlichen Wege vorzulegen, die durch den Eisenbahnbau geändert werden sollten und der neuen zusätzlichen Wege, bei denen anzugeben war, ob diese öffentlichen oder privaten Charakter haben sollten.⁴⁷⁷

Die speziellen Vorarbeiten mußten in einer Genauigkeit vorgelegt werden, die eine Prüfung vom Standpunkt der wirtschaftlichen, der eisenbahntechnischen und der Interessen der Landesverteidigung ohne weiteres ermöglichte. Die Prüfung unter dem Gesichtspunkt weiterer Interessen setzte dagegen die deren Erörterung und der zu ihrer Berücksichtigung erforderlichen Maßnahmen voraus. Weil dabei sowohl landespolizeiliche als auch örtliche Belange zu bedenken waren, erfolgte die Erörterung durch die höhere Landespolizeibehörde, nämlich durch den Regierungspräsidenten, respektive Landdrosten und wurde „Landespolizeiliche Prüfung“ genannt. Dem Landdrosten stand die Erörterung zu, nicht aber die Entscheidung darüber, in welcher Weise die polizeilichen Interessen zu berücksichtigen waren. Dies oblag dem Handelsminister.⁴⁷⁸

An der Prüfung nahm auch das zuständige Eisenbahnkommissariat teil, das für die eisenbahntechnische Seite des Prüfverfahrens zuständig war.

Bei der Landespolizeilichen Prüfung mußten alle polizeilichen Gesichtspunkte erörtert werden, die sonst unerörtert geblieben wären. Gegenstände, die einer anderweitigen Prüfung unterlagen, wie z. B. Hochbauten durch die Baupolizei, blieben unerörtert. Die Prüfung bezog sich auf die Lage und die Höhenverhältnisse der Gleisanlagen, der Stationen und Haltestellen, die Dimension der Durchleitung von Gewässern und Wegen.⁴⁷⁹

Für das Verfahren der landespolizeilichen Prüfung gab es keine Vorschriften. Ihre Zweckbestimmung erforderte, daß an Ort und Stelle mit allen Beteiligten eine Erörterung darüber stattzufinden hatte, in welcher Weise der Bahnbau in fremde Interessen eingriff. Der Termin für die Erörterung mußte in üblicher Weise bekannt ge-

⁴⁷⁶ Gleim, Wilhelm, Das Eisenbahnbaurecht, S. 341.

⁴⁷⁷ ebd., S. 342f.

⁴⁷⁸ ebd., S. 353.

⁴⁷⁹ ebd., S. 355.

macht werden, und die Trasse mußte vor dem Termin abgesteckt und ausgepfählt werden. Dafür bedurfte es keiner sonst erforderlichen öffentlichen Auslegung der Baupläne. An der Erörterung konnte jedermann teilnehmen, der sich von dem Bau der Strecke betroffen fühlte. Dies waren vornehmlich die Amtshauptleute und Gemeindevorsteher, aber auch jeder beliebige Privatmann, z. B. Grundstücksbesitzer in der Nähe der Bahn.⁴⁸⁰

Das über die landespolizeiliche Prüfung aufgenommene Protokoll bildete in der Regel die Unterlage für die ministerielle Feststellung der Baupläne. Diese konnte erst erfolgen, wenn der Kriegsminister zu den militärischen Interessen Stellung genommen hatte. Sie war auch nicht in allen Fällen die endgültige Feststellung des Eisenbahnbauplans. Bedurfte es beispielsweise zum Erwerb des erforderlichen Grund und Bodens der Ausübung des Enteignungsrechts, so fand in dem dazu eingeleiteten Verfahren eine nochmalige Prüfung und Feststellung statt. Die ministerielle Genehmigung der Baupläne erhielt deshalb den Vermerk der Prüfung und vorläufigen Feststellung.⁴⁸¹ Erst, wenn die bauende Gesellschaft nachgewiesen hatte, daß eine erneute Planfeststellung nicht erforderlich war bzw. zu keinen Änderungen geführt hatte, war die Feststellung endgültig.

Letzteres galt allerdings nur in den altpreußischen Provinzen. In der Provinz Hannover gab es nur eine, nach der Landespolizeilichen Prüfung vorgenommene und endgültige Planfeststellung. Hierauf wird im nächsten Kapitel eingegangen.

Die Feststellung war ein Verwaltungsakt. Nur in der durch die Planfeststellung bestimmten Art durfte das Baurecht ausgeübt werden und der Verpflichtung zum Bau nachgekommen werden, soweit dafür nicht andere Stellen zuständig waren. Dies war z. B. bei öffentlichen Wegen der Träger der Wegebauast.

Änderungen des festgestellten Plans waren nicht unbedingt ausgeschlossen. Zwar war dieser gegen Anfechtungen Dritter durch seinen Charakter als staatshoheitliche Anordnung geschützt, und es gab keinen Rechtsweg zur inhaltlichen Nachprüfung und zu eventueller Änderung, aber natürlich konnte und mußte der Handelsminister

⁴⁸⁰ ebd., S. 356ff.

⁴⁸¹ ebd., S. 362f.

die Feststellung ändern, wenn Änderungen in den zugrunde liegenden Verhältnissen eintraten.⁴⁸²

Die Erläuterungsberichte zu den speziellen Vorarbeiten an der Zweigbahn sind nicht auffindbar. Aus dem vorliegenden entsprechenden Erläuterungsbericht für die Venlo-Hamburger Bahn ist ersichtlich, daß er gesondert für jeden Regierungsbezirk, bzw. für die Landdrostei Lüneburg erstellt wurde. Er ist offensichtlich an keine Form gebunden und handelt die Punkte

- A) Richtung der Bahn,
- B) Steigungs- und Krümmungsverhältnisse,
- C) Bahnhöfe und Haltestellen und
- D) Bauwerke ab.

Der Erläuterungsbericht für die Landdrostei Lüneburg muß im Laufe des ersten Halbjahres 1871 erstellt worden sein, denn die ersten Landespolizeilichen Prüfungen (sie fanden für jede Stadt bzw. jeden Amtsbezirk statt), erfolgten bereits am 14. September 1871 für das Amt und die Stadt Dannenberg. Die Inhalte der Protokolle sind für den Fortlauf des in dieser Arbeit geschilderten Verfahrens überwiegend uninteressant. Es geht hauptsächlich um örtliche Belange, wie Durchleitungsgrößen von Gewässerdurchlässen, die Anlegung bzw. Verlegung von Wegen und die Erörterung, ob Bahnübergänge niveaugleich oder mittels Tunnels oder Brücken auszuführen waren.

Lediglich das Protokoll der Landespolizeilichen Prüfung im Amt Harburg, die am 25. Januar 1873 in Jesteburg stattfand, ist behandelenswert, weil in ihr die Anlage eines Bahnhofs in Jesteburg gefordert wurde.

Der Kreis- und Amtshauptmann v. d. Osten führte aus, daß es mit Rücksicht auf die Bedeutung Jesteburgs als Mittelpunkt einer größeren Anzahl von Ortschaften völlig unangemessen sei, hier keinen Bahnhof zu planen. Die anwesenden Vertreter der Gemeinde Jesteburg schlossen sich diesem Urteil an und hoben hervor, daß ihnen bei Gelegenheit der Verhandlung über die Linie der Venlo-Hamburger Bahn die Behörden einen Bahnhof an der Wittenberge-Geestemünder Bahn zugesagt hätten. Der Vertreter der BHE wies auf die bereits im vorigen Kapitel beschriebenen Schwierig-

⁴⁸² ebd., S. 364f.

keiten einer solchen Bahnanlage hin. Diese Schwierigkeiten bestätigte der Vertreter des Eisenbahnkommissariates Berlin.⁴⁸³

Die der Landespolizeilichen Prüfung folgenden Planfeststellungsbeschlüsse waren bis auf einen für den Bahnbau nicht hinderlich. Beispielhaft ist im Anhang der veröffentlichte Planfeststellungsbeschuß für das Gebiet des Amtes Dannenberg dargestellt.⁴⁸⁴

Der Planfeststellungsbeschuß für die letzte Teilstrecke bis Buchholz bestimmte, daß in Buchholz ein Inselbahnhof anzulegen sei und beide Bahnen mit einer Unter- bzw. Überführung zu versehen seien.⁴⁸⁵

Das Teilstück Jesteburg wurde von der Planfeststellung ausdrücklich ausgenommen, weil auf einen Bahnhof dort nicht verzichtet werden könne, die Staatsbahn jedoch noch nicht festgestellt sei.⁴⁸⁶

Neuhaus forderte am 12. August, die noch ausstehende Feststellung unverzüglich nachzuholen. Es könne nicht sein, daß ein bereits seit drei Jahren konzessioniertes Unternehmen in seiner Ausführung aufgehalten werde, weil die Linie für ein anderes, weit jüngeres Projekt noch nicht festgelegt sei.⁴⁸⁷

Nachdem die BHE zugesagt hatte, alle für einen nötigen Anschluß an die Staatsbahn in Jesteburg nötigen Änderungen vorzunehmen, genehmigte das Handelsministerium am 24. November 1873 die Fortführung der Arbeiten und die Einleitung des Expropriationsverfahrens.⁴⁸⁸

Im Laufe des Planfeststellungsverfahrens hatten mehrere Gemeinden, u.a. Wilsede, in einer Eingabe gefordert, die Richtungslinie von Lüneburg nach Geestemünde nach Süden zu verschieben und die Orte Kirchgellersen, Luhmühlen, Eyendorf, Wilsede, Heimbuch, Welle und Wistedt zu berühren. Dagegen verwahrte sich die BHE entschieden. Gerade zwischen Lüneburg und Welle sei, wie genügend nachgewiesen,

⁴⁸³ Protokoll der Landespolizeilichen Prüfung der Zweigbahn Wittenberge-Geestemünde im Bereich des Amtes Harburg am 25. 1. 1873 zu Jesteburg, in: StA HH, ED-Liegenschaften-374-14 2004.

⁴⁸⁴ S. Anhang S.277.

⁴⁸⁵ Die Zweigbahn wurde erst im Jahre 1974 durch die Canteleu-Brücke überführt, die einen bis dahin niveaugleichen Übergang ersetzte.

⁴⁸⁶ Handelsministerium an EB-Komm. Berlin am 24. 4. 1873, in: ebd.

⁴⁸⁷ Neuhaus an Achenbach am 12. 8. 1873, in: ebd. 2007; die Dringlichkeit einer schnellen Feststellung ergab sich daraus, daß zur Einleitung des Enteignungsverfahrens die Feststellung erfolgt sein mußte. Hierauf wird bei der Beschreibung des Grunderwerbs in Buchholz noch eingegangen werden.

die Streckenführung so schwierig wie sonst nirgendwo. Der Verkehr auf der vorgeschlagenen Route sei auch nicht größer als der auf der direkten Linie über Buchholz. Das gehe schon daraus hervor, daß die Petenten in ihrer Vorstellung vorzugsweise das Dorf Schneverdingen hervorhoben. Hierbei finde der Umstand Erwähnung, daß dort dreißig Schuster mit je zwei bis drei Gesellen arbeiteten. Dies beweise wohl zur Genüge die außergewöhnlich geringe Bedeutung des Verkehrs.⁴⁸⁹

In seinem Feststellungsbeschluß vom 13. November 1872 wies das Handelsministerium das Ansinnen der Petenten zurück.⁴⁹⁰

Es sei nochmals auf den Planfeststellungsbeschluß für die letzte Teilstrecke bis Buchholz zurückgekommen. Hier wurde ja bestimmt, daß auch die Zweigbahn Wittenberge-Buchholz mit einer Über- oder Unterführung zu queren sei. Wie ist es zu erklären, daß diese Anordnung erst 100 Jahre später ausgeführt wurde?

Nun, Buchholz hat sich herzlich wenig um seinen Anschluß an die Eisenbahn bemüht. Der Buchholzer Heimatforscher Walter Kludas irrte, als er schrieb: „...H.H. Eggers' Weitblick ermöglichte es, daß in Buchholz der Bau der Eisenbahn begrüßt und von den Bewohnern gefördert werden konnte. Der Gegensatz ist in Hittfeld und Tostedt zu sehen, wo man durch Eingaben und Bittschriften erreichte, daß der Bahnhof möglichst weit vom Ort entfernt erbaut worden ist...“⁴⁹¹ Hans Heinrich Eggers war Gemeindevorsteher von Buchholz in der Zeit von Anfang 1869 bis Ende 1873. Es ist höchst unwahrscheinlich, daß er sich für die Bahn eingesetzt hat. Wie im nächsten Kapitel zu berichten sein wird, war er der einzige, der im Expropriationsverfahren die Feststellung des Amtes Harburg über die Entschädigung seiner Grundstücke nicht anerkennen wollte. Auch Hinrichs unterlief der gleiche Irrtum wie Kludas. Er berief sich auf die mündliche Überlieferung, als er schrieb, Buchholzer Bürger hätten so fortschrittlich gedacht, daß sie ohne Widerspruch wertvolles Ackerland für den Bahnbau hergegeben hätten. Sogar die Mattensche Kleinkate Nr. 13, an deren Stelle heute der Bahnhof stehe, hätten sie eingehen lassen. Auch Hinrichs unterstellt, daß

⁴⁸⁸ Handelsministerium an BHE am 24. 11. 1873, in: ebd. 2004; diese Genehmigung war nicht gleichbedeutend mit der Planfeststellung. Diese erfolgte erst ein Jahr später am 24. 11. 1874, also fünf Wochen vor Inbetriebnahme der Strecke [!] (ebd. 2007.)

⁴⁸⁹ BHE an EB-Komm. Berlin am 11. 7. 1872, in: ebd. 2006.

⁴⁹⁰ Handelsministerium an EB-Komm. Berlin am 13. 11. 1872, in: Stadtarchiv Lbg., AA E3 Nr. 36 Vol. I.

⁴⁹¹ Kludas, Walter, Vor 100 Jahren der erste Zug: Buchholz und die Eisenbahn, in: Harburger Kreiskalender 1976, S. 64f, S. 64f.

Hittfeld den Bahnhof möglichst weit vom Ort hätte haben wollen.⁴⁹² Bei allen Nachforschungen konnte nicht ein einziges Dokument gefunden werden, das die Annahmen der beiden Buchholzer Autoren stützte, wohl aber einige, die das Gegenteil beweisen.

Daß sich Hittfeld und Tostedt um den Bahnanschluß sehr wohl bemüht hatten, ist in Kapitel 7.3 nachgewiesen.⁴⁹³ Buchholz dagegen machte beim Grunderwerb, wie im nächsten Kapitel zu zeigen sein wird, alle nur erdenklichen Schwierigkeiten.

Unter dem 5. März 1875 bat Buchholz die Landdrostei Lüneburg, ihm eine Kopie des Protokolls der Landespolizeilichen Prüfung zukommen zu lassen. Der Ortsvorsteher habe gewechselt, man könne das Protokoll nicht auffinden und wisse nun nicht, welche Zusagen seinerzeit der Gemeinde gemacht worden seien.⁴⁹⁴ Hätten die Buchholzer nur auch eine Kopie des Planfeststellungsbeschlusses angefordert, die spätere Canteleu-Brücke wäre möglicherweise 100 Jahre früher fertig gewesen.

Zusammenfassung

Die Planfeststellung bildete die Rechtsgrundlage für die Bauausführung. Die eingereichten Unterlagen mußten eine Prüfung unter wirtschaftlichen, eisenbahntechnischen und verteidigungspolitischen Gesichtspunkten erlauben. Für die Prüfung weiterer Gesichtspunkte fand eine sogenannte Landespolizeiliche Prüfung durch den zuständigen Regierungspräsidenten, resp. Landdrosten statt. Sie bildete die Grundlage für die Planfeststellung durch den Handelsminister. An ihr konnten sich vor Ort alle Interessenten beteiligen. Gegen die Planfeststellung gab es keine Rechtsmittel.

Im Planfeststellungsbeschluß für die letzte Teilstrecke bis Buchholz wurde zunächst Jesteburg ausgespart bis zur Planfeststellung für die Staatsbahn. Erst als klar wurde, daß die fehlende Planfeststellung den Fortgang der Arbeiten für die Zweigbahn unangemessen verzögerte, wurde eine Baugenehmigung für das strittige Teilstück erteilt.

Eine Petition von Wilsede und anderen Gemeinden, die Trasse nach Süden zu verschieben, fand im Handelsministerium keine Zustimmung.

⁴⁹² Hinrichs, Diedrich, Wie Buchholz Eisenbahnknotenpunkt wurde, S. 111; das Bahnhofsgrundstück gehörte den Bammannschen Erben (Vermessungsregister der zu erwerbenden Ländereien in der Feldmark Buchholz v. 15. Juni 1874, in: StA HH, ED-Liegenschaften-374-14 1031.).

⁴⁹³ s. dazu Fußnote 425 und S. 192.

⁴⁹⁴ Ortsvorsteher von Buchholz an Landdrostei Lbg. am 5. 3. 1875, in: Nds. HStA Hannover, Hann. 80 Lbg I 894.

Buchholz kümmerte sich nie aktiv um den Anschluß an die Bahnen, machte hingegen beim erforderlichen Grunderwerb außerordentliche Schwierigkeiten.

11 Der Grunderwerb für die Zweigbahn in der Feldmark Buchholz

11.1 Die rechtlichen Grundlagen für das Enteignungsverfahren

Bei der Annexion Hannovers im Jahr 1866 erweiterte die preußische Regierung den Geltungsbereich einiger Gesetze auf die neue Provinz. So galt z. B. das Eisenbahngesetz von 1838 ab dem Jahr 1867 auch für die Provinz Hannover.⁴⁹⁵ Andere hannoversche Gesetze dagegen wurden zunächst beibehalten. Da Preußen erst ab dem Jahr 1874 über ein eigenes Enteignungsgesetz verfügte, galt für alle Enteignungen für den Bahnbau, die vor dem Stichtag des Gesetzes⁴⁹⁶ rechtshängig geworden waren, das alte hannoversche Recht. Dies traf auf alle hier geschilderten Enteignungsverfahren zu.

Kodifiziert waren die Bestimmungen im „Gesetz, die Veräußerungs-Verpflichtung behufs Eisenbahn-Anlagen betreffend“ vom 17. September 1840,⁴⁹⁷ novelliert am 14. August 1844.⁴⁹⁸ Das Gesetz hob zwar in seinen Bestimmungen auf den Bau von Staatsbahnen ab, bestimmte aber zum Schluß, daß Privatunternehmer, sofern ihnen die Anlegung von Bahnen gestattet wurde, sowohl in Beziehung auf die zu verlangende Abtretung oder Nutzung von Grundeigentum oder anderer Rechte als auch hinsichtlich der Ermittlung der Entschädigungsleistung in die Befugnisse und Verbindlichkeiten der Staatsverwaltung eintraten.⁴⁹⁹

Im folgenden sollen die relevanten Bestimmungen behandelt werden:

Über die Richtung der Bahn war ein möglichst genauer Plan über ihre Anlage und Richtung bekanntzumachen. Diese Bestimmung entspricht der preußischen Planfeststellung.⁵⁰⁰ War die Bekanntmachung erfolgt, durfte die erforderliche Abtretung von öffentlichem und privatem Grundeigentum nicht verweigert werden.⁵⁰¹

⁴⁹⁵ Gleim, Wilhelm, Das Eisenbahnbaurecht S. 35.

⁴⁹⁶ Gesetz über die Enteignung von Grundeigentum v. 11. 7. 1874, in: Pr.GS, JG 1874, S. 221-237.

⁴⁹⁷ Gesetz-Sammlung für das Königreich Hannover, JG. 1840, S. 371-382.

⁴⁹⁸ ebd., JG. 1844, S. 153-156.

⁴⁹⁹ ebd., JG. 1840, Art. 61, S. 382.

⁵⁰⁰ ebd., Art. 2, S. 372.

⁵⁰¹ ebd., Art. 5, ebd.

Vom gleichen Zeitpunkt an war es der Bahngesellschaft gestattet, das Grundeigentum zu nutzen und mit Dienstbarkeiten zu belasten.⁵⁰²

Vorrangig sollte beim notwendigen Grunderwerb eine gütliche Einigung herbeigeführt werden.⁵⁰³ Sollte dies nicht gelingen, so war durch das Innenministerium unter Ausschluß des Rechtsweges über eine Enteignung zu entscheiden. An Stelle des hannoverschen Innenministerium war seit 1866 das preußische Handelsministerium zuständig.⁵⁰⁴

Jeder, der Grundeigentum abzutreten hatte, konnte für alle daraus entstehenden Vermögensnachteile vollständige und in der Regel vorher zahlbare Entschädigung verlangen.⁵⁰⁵

Sollte mit dem Verzug der Übergabe von Grundeigentum ein unwiederbringlicher Nachteil für die Bahnverwaltung verbunden sein, konnte diese vom Handelsministerium die Übergabe verlangen, bevor der Entschädigungsbetrag ermittelt worden war.⁵⁰⁶ Die Eisenbahngesellschaft war in diesem Fall verpflichtet, gleichzeitig mit der Übergabe des Grundeigentums die ihr „angemessen erscheinende“ Entschädigungssumme zur Auszahlung an den Entschädigungsberechtigten der zuständigen Amtsverwaltung auszuhändigen.⁵⁰⁷ Das Amt hatte in einem solchen Fall eine öffentliche Bekanntmachung vorzunehmen, in der der Entschädigungsberechtigte bzw. andere Personen, die Ansprüche auf die Entschädigungssumme erheben konnten, aufgefordert wurden, diese Ansprüche innerhalb von vier Wochen geltend zu machen.⁵⁰⁸ Wurden keine Ansprüche von Dritten geltend gemacht, mußte die Entschädigungssumme innerhalb von acht Tagen nach Ablauf der Anmeldefrist ausgezahlt werden.⁵⁰⁹ Der Entschädigungsberechtigte konnte das gesetzliche Schätzverfahren beantragen, wenn er mit der Höhe der Entschädigung nicht einverstanden war.⁵¹⁰

⁵⁰² ebd., Art. 6, ebd.

⁵⁰³ ebd., Art. 12, S. 373; es handelte sich hierbei nicht etwa um einen freihändigen Kauf, sondern um ein Verfahren im Rahmen dieses Gesetzes. Diese gütliche Einigung, die bei Staatsbahnen das zuständige Amt zu versuchen hatte, lag noch im Tätigkeitsbereich der privaten Eisenbahngesellschaft gem. Art. 64 dieses Gesetzes. Das weitere Verfahren wurde durch die zuständige Amtsverwaltung betrieben.

⁵⁰⁴ ebd., Art. 13, S. 374.

⁵⁰⁵ ebd., Art. 15, ebd.

⁵⁰⁶ ebd., Art. 16, ebd.

⁵⁰⁷ ebd., JG. 1844, zu Art. 16, 1., S. 153.

⁵⁰⁸ ebd., zu Art. 16, 2., S. 154.

⁵⁰⁹ ebd., zu Art. 16, 3., ebd.

⁵¹⁰ ebd., zu Art. 16, 5., ebd.

Der zu Entschädigende konnte wählen, ob der Schätzung der Kapital- oder der Ertragswert zugrunde liegen sollte.⁵¹¹ Die Schätzung nach dem Kapitalwert war unter Berücksichtigung der örtlichen Kaufpreise und Verhältnisse auf den Wert zu richten, welchen das Grundstück bei Verkäufen zu haben pflegte.⁵¹² Zusätzlich war der besondere Wert in Anschlag zu bringen, den die Sache für den Entschädigungsberechtigten nach seinen Verhältnissen hatte, ebenso wie besondere Nachteile oder Verluste, die ihm durch die Abtretung entstanden. Keinesfalls wurde jedoch ein Liebhaberwert zugrunde gelegt.⁵¹³

Wenn bei der Abtretung eines Grundstücksteils ein Reststück übrigblieb, das kleiner als 12,5 a war, konnte der Eigentümer die Abnahme des ganzen Grundstücks verlangen.⁵¹⁴ Machte er davon keinen Gebrauch, war ihm die Wertminderung infolge der Verkleinerung oder Zerstückelung zusätzlich zu ersetzen.⁵¹⁵ Betrug diese Wertminderung mehr als ein Viertel des Wertes, den der übriggebliebene Teil in der Verbindung mit dem Ganzen gehabt hatte, konnte die Eisenbahngesellschaft die Übertragung des Ganzen verlangen, wenn sich der Eigentümer mit der Zahlung des Viertels nicht zufrieden gab.⁵¹⁶

Falls erforderlich, wurde das abzutretene Grundstück durch einen vereidigten Geometer vermessen.⁵¹⁷ Die Schätzung selbst wurde durch drei Sachverständige vorgenommen, die Kenntnis von der Örtlichkeit und dem abzuschätzenden Grundstück haben mußten.⁵¹⁸ Einer der Sachverständigen wurde durch die innerhalb einer Gemarkung beteiligten Entschädigungsberechtigten ein und der selben Art bestimmt, der zweite durch die Eisenbahngesellschaft und der dritte durch die zuständige Amtsverwaltung.⁵¹⁹ Aufgrund einer Verhandlung der drei Sachverständigen und des daraufhin zu berechnenden Durchschnitts der Schätzungen stellte die Amtsverwaltung den Entschädigungsbetrag fest.⁵²⁰ Gegen die Feststellung konnte die Partei, die mit der Entschädigungssumme nicht einverstanden war, entweder eine Wieder-

⁵¹¹ ebd., JG. 1840, Art. 29, 30, S. 375f.

⁵¹² ebd., Art. 31, S. 377.

⁵¹³ ebd., Art. 32, ebd.

⁵¹⁴ ebd., Art. 35A., S. 378.

⁵¹⁵ ebd., Art. 35, ebd.

⁵¹⁶ ebd., Art. 36, ebd.

⁵¹⁷ ebd., Art. 37, ebd.

⁵¹⁸ ebd., Art. 38, ebd.

⁵¹⁹ ebd., Art. 39, ebd.

holung der Schätzung verlangen oder aber den Rechtsweg beschreiten.⁵²¹ Wurde eine neue Schätzung beantragt, so wurden drei neue Sachverständige nach dem bereits beschriebenen Verfahren bestimmt.⁵²² Von den älteren und neuen Sachverständigen wurde die Schätzung gemeinschaftlich in der Weise vorgenommen, daß ein älterer und ein neuerer Sachverständiger eine sogenannte Schürze bildeten.⁵²³ Die Feststellung der Entschädigungssumme, die der erneuten Schätzung folgte, war unanfechtbar.⁵²⁴

11.2 Der Versuch einer gütlichen Einigung beim Grunderwerb in Buchholz bis Frühjahr 1875

Die Eisenbahngesellschaften bedienten sich für den benötigten Grunderwerb sogenannter Grunderwerbskommissare. Diese führten die Verhandlungen mit den Grundeigentümern über eine gütliche Einigung, vertraten aber auch im Enteignungsverfahren ihre Gesellschaften bei Behörden und Gerichten. Für die BHE war der Lüneburger Senator Keferstein, für die KME der Domänenpächter Apel als Grunderwerbskommissare eingesetzt.⁵²⁵

Im April 1873 setzte sich Keferstein mit seinem Kollegen Apel ins Benehmen, um ein gemeinsames Vorgehen beim Grunderwerb abzustimmen. Die KME hatte etwas früher mit dem Grunderwerb in Buchholz beginnen können als die BHE, weil die exakte Linienführung für die Zweigbahn nicht rechtzeitig vorlag. Obwohl Apel sogar höhere Maßstäbe für die Entschädigung angesetzt hatte als der von der KME beauftragte Sachverständige Ebell, konnte er einen gütlichen Abschluß bei keinem Grunderwerbsgeschäft verzeichnen und mußte die Einleitung des amtlichen Schätzverfahrens beantragen. Er mutmaßte, daß auch die BHE wohl in Buchholz zu keinem gütlichen Erwerb kommen werde. Aus Zweckmäßigkeitsgründen hatte Apel seitens der KME im Expropriationsantrag auch die Grundstücksabschnitte mitbenannt, die die BHE für ihren Anschluß an die Venlo-Hamburger Bahn benötigte. Damit konnte ein zweimaliges Verfahren über die gleichen Grundstücke vermieden werden. Die ent-

⁵²⁰ ebd., Art. 43, S. 379.

⁵²¹ ebd., Art. 44, ebd.

⁵²² ebd., Art. 46, ebd.

⁵²³ ebd., Art. 47, ebd; „Schürze“ bedeutete, daß beispielsweise beide Sachverständigen, die eine Partei benannt hatte, ein gemeinsames Gutachten verfaßten.

⁵²⁴ ebd., Art. 49, S. 380.

⁵²⁵ Keferstein an BHE am 16. 4. 1873, in: StA HH, ED-Liegenschaften-374-14 1031.

sprechenden Grundstücksteile konnten später zum Selbstkostenpreis an die BHE weitergegeben werden. Es handelte sich insgesamt um eine Fläche von 2,8 ha.⁵²⁶ Keferstein erbat von der Direktion vorsorglich die Ermächtigung zur Einleitung des Expropriationsverfahrens, damit er nach Feststellung der Linie (sie erfolgte am 24. April 1873) umgehend tätig werden konnte.⁵²⁷ Wie Keferstein noch 1875 mitteilte, weigerten sich alle Buchholzer, ihr Land zu den Preisen, die der Schätzer Ebell für die BHE ermittelt hatte, abzutreten.⁵²⁸ Dies hätte nach Artikel 16 des Enteignungsgesetzes bedeutet, daß eine Überweisung der Grundstücke an die BHE durch den Handelsminister hätte erfolgen müssen. Tatsächlich hat die Gesellschaft dies aber nur für ein Grundstück gefordert, nämlich für das des Abbauern Carstens⁵²⁹ [die BHE nennt ihn in ihrem Schreiben an den Handelsminister „Anbauer Karstens“]. Das kann nur bedeuten, daß die übrigen Grundeigentümer sich außerhalb des Expropriationsverfahrens mit der BHE auf die Nutzung ihrer Grundstücke verständigt hatten. Dies ist allerdings durch die Quellen nicht zu belegen. In dem Fall des Abbauern Carstens beantragte Friedrich Neuhaus, gemäß Artikel 16 des hannoverschen Gesetzes vom 8. September 1840 das entsprechende Grundstück an die BHE zu übertragen, nachdem die vorläufige Feststellung der zu zahlenden Entschädigung durch das Amt Harburg erfolgt sei. Die notwendige Begründung dafür, daß ein Verzug einen unwiederbringlichen Nachteil für die BHE bedeutete, gab Neuhaus wie folgt: Die Eröffnung der Bahn Bremen-Hamburg sei für das Frühjahr 1874 zu erwarten und zum gleichen Zeitpunkt müsse auch die eigene Bahn in Betrieb gehen. Der für die Eröffnung in der Konzessions- und Bestätigungsurkunde [der Termin steht in Wirklichkeit im 4. Nachtrag zum Statut] genannte Termin sei ohnehin um mindestens ein halbes Jahr überschritten und eine weitere Verzögerung sei nicht hinzunehmen. Sollte der Handelsminister dem Antrag nicht folgen, sei mit einer Einstellung der Erdarbeiten auf der Strecke zu rechnen. Es sei dann gar nicht abzusehen, wann die Arbeiten dann wieder aufgenommen werden könnten, weil nach dem hannoverschen Expropriationsgesetz der zu Enteignende es in der Hand habe, den

⁵²⁶ Oberbauleiter Funk (KME) an Oberbauleiter Neuhaus (BHE) am 8. 4. 1875, in: ebd.

⁵²⁷ Keferstein an BHE am 16. 4. 1873, in: ebd.

⁵²⁸ Keferstein an BHE am 13. 2. 1875, in: ebd.

⁵²⁹ Abbauer = Nebenerwerbslandwirt

Abschluß des Verfahrens und die wirkliche Enteignung des entsprechenden Grundstücks sehr erheblich zu verzögern.⁵³⁰

Als Grund dafür, daß man sich mit dem Grundeigentümer nicht habe einigen können, gab Neuhaus an, die Forderungen Carstens' [u.a.] überstiegen so sehr jedes Maß, daß es mit Rücksicht auf die noch schwebenden Verhandlungen mit Grundbesitzern, die zwar die Baugenehmigung auf ihren Grundstücken erteilt hätten, sich aber noch nicht mit der BHE über die Höhe der Entschädigung geeinigt hätten, nicht möglich sei, auf diese Forderungen einzugehen.

Ein erhellendes Beispiel dafür, wie man das Enteignungsverfahren verzögern konnte und für die mangelnde Kooperationsbereitschaft der Buchholzer Gemeindevertretung und der Grundeigentümer bietet eine Stellungnahme zu Buchholzer Beschwerden gegenüber der KME. Die Stellungnahme wurde von dem Grunderwerbskommissar der KME, Apel und dem Abteilungsbaumeister Creutzfeldt abgegeben:

Die Buchholzer forderten zunächst die Änderung eines Weges, der entsprechend der Landespolizeilichen Prüfung rechtmäßig angelegt worden war. Apel und Creutzfeldt äußerten hierzu die feste Überzeugung, daß, wenn man dem Wunsch der Gemeinde nachkomme, diese danach mit neuen Forderungen kommen werde.

Weiterhin beanstandeten die Buchholzer die Verschleppung des Expropriationsverfahrens. Hierzu führten die beiden aus:

Von ihrer Seite war alles geschehen, um das Verfahren zu beschleunigen. Im ersten Verfahrenstermin am 3. April 1873 wurden von allen Grundeigentümer unannehmbar Gebote gemacht. Zum Teil forderten sie das Vier bis Fünffache des tatsächlichen Wertes ihrer Grundstücke. Im selben Termin wurde für die KME sofort die Einleitung des gesetzlichen Enteignungsverfahrens beantragt. Leider kam es erst im Februar 1874 zu der ersten Sitzung in diesem Verfahren, in dem die Schätzer bestimmt werden sollten. Der von der Gemeinde Buchholz gewählte Schätzer, der Mühlenbesitzer Meyer aus Karopsbostel, wurde von der Amtsverwaltung wegen eines kürzlich erstatteten, nicht ausreichend anerkannten Gutachtens als nicht sachverständig zurückgewiesen. Das Amt riet den Buchholzern, noch in der Sitzung einen anderen Schätzer zu benennen, um das Verfahren nicht zu verschleppen. Entgegen

⁵³⁰ Neuhaus an Achenbach am 2. 7. 1873, in ebd., 2007; Das Schreiben befaßte sich auch mit Grundstücken in anderen Feldmarken. Deshalb ist nicht sicher, ob die Androhung, die Erdarbeiten einzu-

diesem Rat legte Buchholz gegen die Ablehnung Berufung ein, zunächst bei der Landdrostei Lüneburg, dann beim Handelsministerium. Beide Berufungen wurden zwar zurückgewiesen, aber so konnte es erst am 2. Dezember 1874 zur Nachwahl eines Schätzers kommen. Inzwischen war sich die KME mit ca. 90% aller Eigentümeren handelseinig geworden. Zu den sechs noch unerledigten Fällen gehörte der des Gemeindevorstehers Koch, der unumwunden zugab, er hoffe, durch einen hartnäckigen, langandauernden Widerstand eine möglichst hohe Entschädigung zu bekommen. Man hatte den Gemeindevorsteher Koch, er war im Hauptberuf Gastwirt, als jemanden kennengelernt, der seinen besonderen Ehrgeiz darin setzte, durch Querulanz und prinzipielle Opposition gegen Behörden und Eisenbahnverwaltungen seiner Gemeinde zu zeigen, daß er deren Interessen besser wahrnahm als sein Vorgänger, den er vor einem Jahr abgelöst hatte [seine Wahl lag mithin im Dez. 1873]. Er hatte allerdings durch seine Handlungsweise nichts erreicht und sich beim größten Teil der Gemeinde lächerlich gemacht.⁵³¹

Auch im Grunderwerbsverfahren der BHE verzögerten die Buchholzer. So bestritten sie die Rechtmäßigkeit des Enteignungsverfahrens, da die nach dem Expropriationsgesetz erforderliche Veröffentlichung der Richtungslinie der Bahn noch nicht erfolgt sei.⁵³² Zwar hatten sie formal recht, doch da das Versäumnis behoben wurde, blieb eben nur eine Verzögerung.

Nun kann man keinem Grundbesitzer übelnehmen, wenn er für sein Grundstück so viel wie möglich erzielen möchte. Doch ganz gewiß spricht die Haltung der Buchholzer, insbesondere die des Gemeindevorstehers, nicht dafür, daß sie sich für die Bahnen in ihrem Gemeindegebiet besonders engagiert hätten, wie das ja Kludas und Hinrichs behauptet hatten.

Am 5. Oktober 1874 legte der von der BHE bestellte Schätzer Ebell sein Gutachten vor.

Im Vorbericht führte er aus, daß er bei der Beurteilung der Grundstücke deren Belegenheit berücksichtigt habe, aber auch auf die örtlichen und persönlichen Verhältnisse der Berechtigten Rücksicht genommen habe. Neben dem Schätzpreis für den Grund- und Boden waren auch sogenannte „Inconvenienzen“ zu vergüten. Damit

stellen, sich auch auf das Buchholzer Grundstück bezieht.

⁵³¹ Apel und Creutzfeldt an KME am 23. 11. 1874, in: ebd. 1028.

waren Unbequemlichkeiten gemeint, die z. B. bei der Teilenteignung eines Ackers auftraten, weil dieser geteilt wurde. In Buchholz wurden insgesamt 5,64 ha für den Bahnbau der BHE benötigt, die sich in den Händen von neun Besitzern befanden.⁵³³

Im Detail soll hier ein Fall aufgeführt werden:

Großköthner Hans Heinrich Rehm,

Acker 3 Morgen, 30 Ruthen [85,11 a] taxiert auf 200 rt/Morgen

An Inconvenienzen:

Die Koppel war schräg durchschnitten, die Durchschneidungslinie betrug 68 Ruthen.

Die Ruthe berechnet sich mit 4 rt, macht bei 68 Ruthen 272 rt.

Ein Umweg von 26 Ruthen nach 17 Morgen Acker à Ruthe und Morgen

4 sg= 58 rt;

20 Ruthen Umweg nach 15 Morgen à Ruthe und Morgen 4 sg= 40 rt;

Weidestörung, 400 Ruthen Umweg, um von einem Teil des Ackers nach dem anderen zu gelangen in Summa 66 rt;

Gesamt für Inconvenienzen: 436 rt.

Ferner wurde abgetreten: Acker 3 Morgen, 13 Ruthen [81,47 a].

Wert pro Morgen 170 rt, jedoch in Berücksichtigung der günstigen Lage zum Hof taxiert pro Morgen zu 200 rt.

An Inconvenienzen:

Verkürzung der Stücke um 373 Ruthen à Ruthe Entschädigung 2 sg beträgt 25 rt.

10 Ruthen Umweg nach 12 Morgen à Ruthe und Morgen 4 sg= 16 rt

Summe für Inconvenienzen: 41 rt.⁵³⁴

⁵³² Ein Mitarbeiter des EB-Komm. Berlin an seinen Chef Jonas am 5. 9. 1874, in: ebd. 2007.

⁵³³ Dies waren: Großköthner Hans Peter Rehm, Nr. 7; Abbauer Joachim Maack, Nr. 18; Großköthner Joachim Peter Behrens, Nr. 6, Kleinköthner Johann Heinrich Cohrs, Nr. 14; Großköthner Christoph Behr, Nr. 8; Abbauer Heinrich Carstens, Nr. 25; Abbauer Hans Heinrich Meier, Nr. 22; Großköthner Hans Heinrich Eggers, Nr. 9 und Kleinköthner Bammansche Erben, Nr. 13. (Vermessungsregister der zu erwerbenden Ländereien in der Feldmark Buchholz, Landdrostei Lüneburg, Amt Harburg v. 15. 6. 1874, berichtigt am 8. 9. 1874, in: ebd. 1031.)

⁵³⁴ Schätzung der zur Zweigbahn Wittenberge-Geestemünde erforderlichen Grundstücke in der Feldmark Buchholz des Amts Harburg v. 5. 10. 1874, in: ebd.

11.3 Der Fortgang der Ereignisse nach dem ersten Termin im Enteignungsverfahren am 12. April 1875

Die Verhandlungen mit den Grundeigentümern über eine gütliche Einigung blieben völlig ergebnislos. Keiner wollte zu der Ebellschen Taxe abschließen.⁵³⁵ Daraufhin wurde von Keferstein das Expropriationsverfahren beantragt. Mit amtlicher Bekanntmachung vom 1. April 1875 wurden die zur Expropriation anstehenden Buchholzer Grundstücke aufgelistet und Betroffene unter Hinweis auf Art. 21 bis 25 des Gesetzes v. 8. September 1840 betr. Veräußerungspflicht behufs Eisenbahnanlagen aufgefordert, sich am 12. April im Amt Harburg einzufinden.⁵³⁶

Die Protokolle der Termine sind leider nicht erhalten. Einzelheiten der dort verhandelten Angelegenheiten können somit nur den Berichten des Grunderwerbskommissars an die Direktion der BHE entnommen werden.

So halsstarrig sich die Buchholzer gegenüber den Wünschen der Bahngesellschaften auch zeigten, so wußten sie durchaus die Vorteile der Bahnanbindung zu nutzen. Rund um den Bahnhof erfolgte eine erhebliche Wertsteigerung der Grundstücke.

Das hannoversche Enteignungsrecht zwang die Bahngesellschaften, bei Grundstücken, die nur zum Teil benötigt wurden, das gesamte Grundstück zu übernehmen, wenn die Restfläche kleiner als 12,5 a bliebe. Nun erkannten die Eigentümer, daß man auch auf kleineren Flächen als 1250 qm durchaus ein Haus bauen konnte und weigerten sich folgerichtig, die Restflächen mit abzutreten. Keferstein berichtete von dem ersten Termin im Enteignungsverfahren, daß er befürchtete, „die Eingesessenen von Buchholz [bekämen] ganz übertriebene Vorstellungen von dem gestiegenen und steigenden Werthe ihrer dem Bahnhofe angrenzenden Grundflächen.“

Die BHE hatte Keferstein beauftragt, sich um ein Grundstück in Bahnhofsnähe zum Bau eines Eisenbahnerwohnhauses zu bemühen. Dieser warnte die BHE davor, dieses Vorhaben in Buchholz vorzeitig publik zu machen. Da nach dem Enteignungsrecht für den vorgesehenen Zweck nicht enteignet werden dürfe, komme nur ein freihändiger Ankauf in Frage. Hierbei würden die Preisforderungen ins Unermeßliche steigen. Ein billiger Erwerb sei nach den in Buchholz vorliegenden Verhältnissen unter keinen Umständen zu erwarten. Er empfahl, lieber im Expropriationsverfahren darauf zu sehen, inwieweit ein enteignetes Grundstück für den vorgesehenen Zweck

⁵³⁵ Keferstein an BHE am 26. 10. 1874, in: ebd.

⁵³⁶ Harburger Anzeigen und Nachrichten v. 13.4.1875; S. 1.

genutzt werden könne. Im Verfahren würden Wertsteigerungen, die erst durch den Bahnbau bewirkt worden seien, nicht berücksichtigt. Nach Artikel 36 des Enteignungsgesetzes müßten aber Restflächen, die mehr als ein Viertel ihres Wertes durch die Abtrennung verlören, von den Eigentümern mit übertragen werden, wenn diese sich mit der Entschädigung von 25% des ursprünglichen Wertes nicht zufrieden geben sollten.⁵³⁷

Übrigens zeigte sich der Gemeindevorsteher Koch gegenüber der BHE nicht ganz so störrisch wie gegenüber der KME. Er trat ein Grundstück in gütlicher Vereinbarung ab und sorgte als Schulvorsteher auch dafür, daß benötigtes Land, daß der Schule gehörte, freiwillig abgetreten wurde.⁵³⁸

Es stellte sich heraus, daß insgesamt erheblich mehr Land von der BHE benötigt wurde, als in der Ebellschen Taxe berücksichtigt worden war, beispielsweise für die Verlegung von Wegen. So mußte der ursprünglich durchgehende Weg von Steinbeck nach Seppensen [heute Steinbecker und Seppenser Mühlenweg] verlegt werden, um die Länge des erforderlichen Tunnels möglichst kurz halten zu können.

Eine Zusammenstellung der in der Feldmark Buchholz zur Bahnanlage erforderlichen Flächen vom 16. September 1876 führte folgende Eigentümer auf:

1. Großköthner Hans-Peter Rehm mit insgesamt drei Flächen
2. Abbauer Joachim Maack mit zwei Flächen
3. Großköthner Joachim Peter Behrens mit einer Fläche
4. Halbhöfner Johann Heinrich Koch [der Gemeindevorsteher] mit zwei Flächen
5. Kleinköthner Johann Heinrich Cohrs mit einer Fläche
6. Großköthner Christoph Behr mit einer Fläche
7. Abbauer Heinrich Karstens [gemeint ist Carstens] mit einer Fläche
8. Abbauer Hans Heinrich Meyer mit einer Fläche
9. Großköthner Hans Heinrich Eggers mit vier Flächen
10. Kleinköthner Bammanns Erben mit zwei Flächen
11. Vollhöfner Hans Peter Meyer mit zwei Flächen
12. Vollhöfner Stövers Erben mit einer Fläche
13. Halbhöfner Heinrich Kröger aus Emmelndorf mit zwei Flächen

⁵³⁷ Keferstein an BHE am 29. 5. 1875, in: StA HH, ED-Liegenschaften-374-14 1031.

⁵³⁸ Keferstein an BHE am 18 .5. 1875, in: ebd.

14. Großköthner Peter Maack mit einer Fläche

15. Die Schule zu Buchholz mit einer Fläche ⁵³⁹

Bei Nachverhandlungen gelang es der BHE, einige Flächen noch auf gütlichem Wege zu bekommen,⁵⁴⁰ im Fall des Abbauern Joachim Maack sogar zur Ebellschen Taxe.⁵⁴¹ Für diese Fälle liegt die entsprechende Auszahlungsliste vom 15. September 1875 vor. Leider läßt sich aus dieser Liste nicht erkennen, ob die ausgezahlten Summen mit der Ebellschen Taxe übereinstimmen, weil die abgetretenen Flächen von den dort genannten Maßen abweichen und in der Liste nur der Gesamtbetrag der Auszahlung aufgeführt ist. Es handelt sich um folgende Enteignungsfälle, die so ihre Erledigung fanden:

1. Joachim Maack, Abbauer
2. Christoph Behr
3. Heinrich Carstens, Abbauer ⁵⁴²
4. Hans Peter Meyer, Vollhöfner
5. Johann Heinrich Koch, Halbhöfner
6. Peter Maack, Großköthner
7. Die Schule ⁵⁴³

Eine letzte gütliche Einigung gelang 1877 mit der Witwe des Halbhöfners Heinrich Kröger aus Emmelndorf im Expropriationstermin am 14. September auf dem Amt Harburg.⁵⁴⁴ Die restlichen Fälle mußten in das amtliche Schätzverfahren. Dies waren.

1. Hans Peter Rehm
2. Joachim Behrens
3. Johann Heinrich Cohrs
4. Abbauer Hans Heinrich Meyer
5. Großköthner Hans Heinrich Eggers

⁵³⁹ Zusammenstellung der in der Feldmark Buchholz provisorisch und dann durch die Schlußvermessung definitiv ermittelten, zur Bahnanlage erforderlichen Flächen. Aufgestellt am 16. September 1876, berichtet am 27. September 1876, in ebd.

⁵⁴⁰ Keferstein an BHE am 19. 6. 1875, in: ebd.

⁵⁴¹ Keferstein an BHE am 17. 6. 1875, in: ebd.

⁵⁴² Dies ist der Fall, für den Neuhaus beim Handelsminister die zwangsweise Besitzeinweisung beantragt hatte, weil Carstens der BHE keine Baugenehmigung erteilen wollte.

⁵⁴³ Berlin-Hamburger Eisenbahn, Zweigbahn Wittenberge-Lüneburg-Buchholz, V. Bauabteilung, Zusammenstellung der vor dem Königlichen Amte Harburg in dem auf den 15. September 1875 anberaumten Termin ausgezahlten Entschädigungsgelder für an die Bahn abgetretene Ländereien in der Feldmark Buchholz v. 15. 9. 1875, in: ebd.

6. Bammanns Erben

7. Stövers Erben.

Als Sachverständige fungierten Poppelbaum für die Grundeigentümer, Knop für die BHE und Schirmer für das Amt Harburg. Die Schätzungen von Poppelbaum und Knop wichen eklatant von einander ab, im Durchschnitt um 46 Prozent, während Schirmer im Schnitt nur um 5 Prozent höher lag als Knop.⁵⁴⁵

Keferstein nimmt gegenüber der BHE zu den Gutachten wie folgt Stellung:

Die Direktion könne sich natürlich erst entscheiden, ob sie gegen eine ihr nicht genehme Entscheidung des Amtes Harburg den Rechtsweg beschreite oder eine neue Schätzung beantrage, wenn das amtliche Ergebnis vorliege. Dies sei z. Z. noch nicht der Fall. Dennoch wolle er schon den Rat geben, die zu erwartenden Resultate in keinem Fall anzufechten.

In den Fällen Meyer und Stöver stimme der Durchschnitt der amtlichen Schätzer fast genau mit der Ebellschen Taxe überein. Bei Cohrs liege der Durchschnitt nur um 200 M darüber und bei Eggers sogar unter der Schätzung von Ebell.

Bei Rehm bleibe Ebell um ca. 2.000 M, bei Behrens und Bammann ca. 1.000 M unter dem Durchschnitt. Hierfür sei die übermäßige Schätzung von Poppelbaum verantwortlich. Er liege bei Rehm um ca. 1.000 M, bei Behrens und Baumann um je ca. 500 M über der annähernd übereinstimmenden Schätzung von Knop und Schirmer.

Selbst wenn man unterstelle, daß man im Rechtswege eventuell auf die Werte der Schätzung von Ebell herunterkomme, empfehle dieser sich nicht, weil die Prozeßkosten sich in jedem Falle auf ca. 1.000 M belaufen würden und unter Umständen sogar eine Erhöhung der Wertschätzung um 15% dabei herauskommen könne. Eine Wiederholung der Schätzung könne auch keinen rechten Erfolg bringen, weil ja den neuen Sachverständigen die alten zugeordnet würden und mit einem ähnlichen Ergebnis zu rechnen sei.⁵⁴⁶

Am 3. Oktober 1878 fand im Amt Harburg der Termin statt, in dem die Ergebnisse der Gutachter vorgestellt und amtlich festgestellt wurden. Außer Eggers unterwar-

⁵⁴⁴ Keferstein an BHE am 15. 9. 1877, in: ebd.

⁵⁴⁵ Kreishauptmann v. d. Osten, Durchschnittsberechnung der Taxate für abgeschätzte Grundstücke in der Feldmark Buchholz, aufgestellt vom Amt Harburg am 4. Juli 1878, in: ebd; v. d. Osten war als dienstältester Amtshauptmann gleichzeitig Kreishauptmann. (s. hierzu Fußnote 74.)

⁵⁴⁶ Keferstein an BHE am 4. 3. 1878, in: ebd.

fen sich alle Enteigneten noch im Termin der Feststellung des Amtes Harburg. Auch Keferstein gab namens der BHE sein Einverständnis. Eggers behielt sich seine Zustimmung vor, weil er mit der Entschädigungsberechnung für eine Wiese nicht einverstanden war.⁵⁴⁷ Nach öffentlicher Bekanntmachung am 3. Oktober wurde die Auszahlung der Entschädigungsgelder in einem Termin am 28. Oktober 1878 vorgenommen. Eggers hatte sich bis dahin noch nicht entschieden. Der Ausgang seines Verfahrens konnte nicht weiter verfolgt werden, weil Quellen dazu fehlen.

Für die übrigen Enteigneten endete das Verfahren endgültig am 26. Januar 1884 mit der Auszahlung der Restentschädigung für Mehrflächen nach der amtlichen Vermessung sowie für Zinsen ab 15. Mai 1872, dem Tag, an dem die BHE die Flächen erstmals für sich beansprucht hatte. Es handelte sich nur noch um geringe Summen. Insgesamt wurden 633,03 M ausgezahlt.⁵⁴⁸

11.4 Die feuergefährdete Lage des Wohnhauses des Abbauern Hans Heinrich Meyer

Zum Schluß der Darstellung des Grunderwerbsverfahrens in Buchholz bleibt ein Fall zu schildern, in dem ein Grundbesitzer wider seinen Willen nicht enteignet wurde und der zu einer unerwarteten Lösung führte.

Im Expropriationstermin am 12. April 1875 erhob der Abbauer Meyer den Anspruch auf Abnahme seines Wohnhauses durch die BHE, eventuell Ausgleich der Nachteile, die ihm daraus entstanden, daß sein Wohnhaus weniger als 38 m vom Schienenstrang entfernt stand.⁵⁴⁹

Er ließ durch seinen Vertreter geltend machen, daß die Polizeiverordnung der Landdrostei Lüneburg vom 10. Januar 1875 für weichgedeckte Häuser einen Abstand von mindestens 38 m vorschreibe, womit erwiesen sei, daß ein geringerer Abstand gefährlich sei.

Das Amt Harburg stellte sich auf die Seite von Meyer und es stand zu erwarten, daß mindestens eine Inconvenienzentschädigung für ihn beschlossen würde. Eine Ecke des Wohnhauses lag ca. 32 m von der nächsten Schiene entfernt und deshalb unter-

⁵⁴⁷ Keferstein an BHE am 3. 10. 1878, in: ebd.

⁵⁴⁸ Zahlungsliste über die am 28. Januar 1884 von den heute zu Harburg den Grundbesitzern in der Feldmark Buchholz noch zu zahlenden Restentschädigungen, aufgestellt am 26. 1. 1884, in: ebd; aus dem Fehlen des Namens Eggers in der Liste ist zu schließen, daß dessen Enteignungsverfahren immer noch lief.

stellte das Amt ohne weiteres, daß für das Haus Feuergefahr durch Funkenflug bestand. Die BHE sollte diese Feuergefahr ausschließen. Keferstein protestierte namens der BHE, da die Gesellschaft die Folgen der Polizeiverordnung nicht zu vertreten habe, diese auch nur für Neubauten Geltung habe und daß schon aus dem Umstand der Landespolizeilichen Abnahme der Strecke hervorgehe, daß eine Feuergefahr von der Landdrostei nicht gesehen werde.

Meyer hatte nach Ansicht Kefersteins keinen Anspruch auf Abnahme des Hauses, sondern lediglich einen Schadenersatzanspruch, wenn wegen des Bahnbetriebs ein Brandschaden an dem Gebäude eintreten würde.

Dennoch schlug Keferstein der Direktion vor, Meyer aus Billigkeitsgründen eine Entschädigung zu zahlen. Das Haus lasse sich wegen der mangelnden Tragkraft der Wände nicht mit einem an sich nötigen Hartdach eindecken und bei einer möglichen polizeilichen Auflage zur Sicherung seines Hauses würde Meyer zu einem Neubau gezwungen sein. Er schlug eine Billigkeitsentschädigung von 450 - 600 M vor. Sollte die BHE zur Abnahme gezwungen werden, käme trotz der Baufälligkeits des Hauses leicht eine Entschädigung von 1.800 – 2.400 M in Frage.⁵⁵⁰

Anstatt nun einfach das Meyersche Haus zu übernehmen, schließlich wurde ja ein Grundstück für ein Beamtenwohnhaus benötigt, wies man Keferstein an, neben dem Meyerschen Objekt auch noch das Grundstück der Bammannschen Erben und das des Abbauern Carstens für diesen Zweck zu prüfen.⁵⁵¹

Das Amt Harburg wartete nicht länger ab und verpflichtete die BHE, das Wohnhaus Meyers entweder mit einer harten Bedachung zu versehen, oder diesen zu entschädigen. Gegen diesen Beschluß legte Keferstein Berufung beim Amt Harburg ein. Als Begründung führte er u.a. an, im Expropriationsverfahren dürften nur solche Nachteile eines Grundeigentümers verhandelt werden, die ihm durch die Enteignung entstünden. Keinesfalls sei es zulässig, eine Entschädigung für Gefahren aus fremden Grundstücken anzusetzen. Dies sei aber hier geschehen.⁵⁵² Das Amt Harburg reichte die Berufung zur Entscheidung an die Landdrostei Lüneburg weiter.

⁵⁴⁹ S. Skizze im Anhang S.278.

⁵⁵⁰ Keferstein an BHE am 18. 5. 1875, in: ebd.

⁵⁵¹ BHE an Keferstein am 21. 5. 1875, in: ebd.

⁵⁵² Keferstein an den Kreishauptmann v. d. Osten am 28. 8. 1875, in: ebd.,

Im Dezember 1875 berichtete Keferstein an die Direktion, daß er nochmals ein Gespräch mit Meyer wegen einer gütlichen Einigung geführt habe. An diesem Gespräch habe auf Wunsch Meyers auch der Gemeindevorsteher Koch teilgenommen. Leider sei es zu keiner gütlichen Einigung gekommen, weil die Forderung Meyers von 3.000 M entschieden zu hoch sei.⁵⁵³

In dem Berufungsverfahren gab die Landdrostei der BHE recht und hob die Entscheidung des Amtes Harburg auf.⁵⁵⁴

Daraufhin erschien Meyer im Beisein des Gemeindevorstehers Koch beim Buchholzer Polizeiposten, dem Fußgendarm Bause und beantragte zu Protokoll, das Amt Harburg möge für die Beendigung des feuergefährdeten Zustandes an seinem Wohnhaus sorgen.⁵⁵⁵ Der Amtshauptmann beauftragte den Bauinspektor Liegener mit einer Expertise. Dieser stellte bei einer Besichtigung in Buchholz fest, daß das Wohnhaus exakt 34,84 m vom ersten Schienenstrang entfernt stand und nicht durch junge Bäume und Sträucher gegen Funkenflug gesichert sei, wie man dies offensichtlich hätte tun können. Er konnte das Gebäude nicht als ungefährdet ansehen, kam aber zu dem Vorschlag, daß es angemessen und zweckmäßig sei, es mit Dachpappe einzudecken.⁵⁵⁶

Die Landdrostei Lüneburg hielt nach dem Bericht des Amtes Harburg eine Besichtigung des Objekts für erforderlich.⁵⁵⁷ Nachdem diese durchgeführt worden war, beschied die Landdrostei die Gesellschaft, entsprechend deren Vorschlag solle sie die dem Meyerschen Hause nächstgelegene Schiene um 4,35 m verlegen, damit der vorgeschriebene Sicherheitsabstand eingehalten werde.⁵⁵⁸ Am 11. November sprach Meyer im Amt Harburg vor und beschwerte sich, daß die BHE die ihr gemachte Auflage noch nicht erfüllt habe.⁵⁵⁹

Der Abteilungsbaumeister der BHE, Ritter, hatte seiner Direktion einen Anschlag darüber vorgelegt, was das Aufnehmen und Neuverlegen des betreffenden Gleises kosten würde. Der Direktion schienen die Kosten zu hoch. Es bedürfe auch nicht des

⁵⁵³ Keferstein an BHE am 19. 12. 1875, in: ebd.

⁵⁵⁴ Keferstein an BHE am 24. 1. 1876, in: ebd.

⁵⁵⁵ 10. Gendarmeriebrigade, Lüneburger Offizierdistrict, Lüneburger Beritt an Amt Harburg am 29. 1. 1876, in: ebd.

⁵⁵⁶ Bauinspektor Liegener an Kreishauptmann v.d. Osten am 27. 2. und 1. 3. 1876, in: ebd.

⁵⁵⁷ Landdrostei Lbg. an BHE am 4. 4. 1876, in: ebd.

⁵⁵⁸ Landdrostei Lbg. an BHE am 7. 9. 1876, in: ebd.

Abbaus des Gleises, man könne es einfach verschieben. In diesem Fall seien die Kosten erheblich niedriger als die veranschlagten und als der Betrag, den man voraussichtlich an Meyer als Entschädigung hätte zahlen müssen.⁵⁶⁰

Abgesehen davon, daß für einen Laien die Verlegung der Schienen als überraschende und amüsante Lösung des Problems erscheint, verwundert es doch, mit welchen Kleinigkeiten sich Direktion, Grunderwerbskommissar und verschiedene Behörden über Jahre hinweg hatten beschäftigen müssen. Wenn man in Relation setzt, wie großzügig Neuhaus bei der Einreichung der Vorarbeiten die Kostenschätzung von gut neun auf zwölf Millionen Taler aufgerundet hatte,⁵⁶¹ war selbst die gewiß überzogene Forderung Meyers auf 3.000 M Entschädigung eher ein zu vernachlässigender Wert, zumal man dessen Grundstück für den Bau des geplanten Beamtenwohnhauses durchaus benötigt hätte. Der einzige Sinn des sturen Verhaltens der BHE mag darin liegen, daß man einen Präzedenzfall vermeiden wollte. Es liefen ja noch anderen orts, z. B. in Brackel, Expropriationsverfahren.

11.5 Zusammenfassung

Abweichend von dem Verfahren in den preußischen Altprovinzen wurde in der Provinz Hannover noch nach dem alten hannoverschen Recht enteignet. Zuständig für das Verfahren waren die Amtsverwaltungen.

Sowohl KME als auch BHE kamen in der Feldmark Buchholz zu keiner gütlichen Einigung mit den Grundbesitzern, weil diese stark überhöhte Forderungen stellten. Deshalb mußte das förmliche Verfahren eingeleitet werden. Während des Verfahrens gelangen noch gütliche Abschlüsse mit einigen Grundeigentümern. Für die restlichen wurde das Schätzverfahren durchgeführt. Der daraufhin vom Amt Harburg festgesetzten Entschädigungssumme unterwarfen sich alle Beteiligten mit Ausnahme des ehemaligen Gemeindevorstehers Hans-Heinrich Eggers.

Wegen der Anlage eines Bahnhofes auf Buchholzer Gebiet stiegen in dessen Umgebung die Grundstückspreise stark an. Deshalb weigerten sich einige Eigentümer, der eigentlich in deren Interesse gedachten Abtretung von Restflächen unter 12,5 a zuzustimmen.

⁵⁵⁹ Protokoll des Amtes Harburg v. 11. 11. 1876, in: ebd.

⁵⁶⁰ BHE an Abt. Baumstr. Ritter am 5. 3. 1877, in: ebd.

⁵⁶¹ S. hierzu S. 73.

Buchholzer Grundeigentümer und Gemeindevorsteher förderten den Bahnbau nicht, wie es örtliche Heimatforscher wissen wollen. Hans Heinrich Eggers war im Gegenteil der einzige Grundeigentümer, der sich noch über Jahre hinweg weigerte, die festgestellte Entschädigungssumme zu akzeptieren.

Der Abbauer Hans Heinrich Meyer wünschte, daß die BHE sein Wohnhaus gegen Entschädigung übernahm, weil es mit einem weichen Dach eingedeckt war und im feuergefährdeten Bereich der Gleisanlage lag. Obwohl Keferstein der BHE vorgeschlagen hatte, Meyers Haus aus Billigkeitsgründen zu entschädigen, zumal man das Grundstück für ein zu bauendes Eisenbahnerwohnhaus gebrauchen konnte, weigerte sich die Direktion, dem Vorschlag zu folgen. Eine entsprechende Verfügung des Amtes Harburg, Meyer zu entschädigen, wurde von der BHE angefochten und von der Landdrostei Lüneburg aufgehoben.

Nunmehr forderte Meyer die Amtsverwaltung auf, aus feuerpolizeilichen Gründen dafür zu sorgen, daß die Feuergefahr für sein Haus beseitigt werde. Nach einem Ortstermin durch die Landdrostei Lüneburg forderte diese die BHE auf, für Abhilfe des feuergefährdeten Zustandes zu sorgen. Die BHE folgte dieser Aufforderung, indem sie das entsprechende Gleis verlegen ließ, so daß nunmehr der erforderliche Sicherheitsabstand gewährleistet war.

12 Die Rentabilität der Zweigbahn und die Gründe für ihren Bau

Obwohl Friedrich Neuhaus lange behauptet hatte, die neue Strecke werde rentabel zu betreiben sein, hatte sein Sohn, Max Neuhaus, dies bereits im Herbst 1868 gegenüber dem Lüneburger Oberbürgermeister Fromme als nicht erreichbar dargestellt.⁵⁶²Nun, nach Fertigstellung der Bahn am 31. Dezember 1874 sollte das eine oder das andere bewiesen werden.

Die Anstrengungen der Gesellschaft, die Voraussetzung für eine gedeihliche Entwicklung der Strecke zu schaffen, waren allerdings nicht sehr ausgeprägt. Ganze drei Zugpaare wurden ab 1875 zwischen Wittenberge und Buchholz eingesetzt, davon zwei Personenzüge und ein sogenannter „gemischter Zug“, der sowohl Güter

⁵⁶² S. hierzu S. 110.

als auch Passagiere beförderte. Die Reisezeit betrug ca. viereinhalb Stunden.⁵⁶³ Auch noch im Jahr 1880 verkehrten übrigens nur drei Zugpaare.⁵⁶⁴

Ein Schnellzug, der Berlin mit Bremen direkt hätte verbinden können, scheiterte angeblich daran, daß die KME sich weigerte, diesen in Buchholz zu übernehmen.⁵⁶⁵ Eine solche Direktverbindung ist auf der Strecke nie zustande gekommen.

Es stellte sich schnell heraus, daß die Argumente, die die Gegner des Vorhabens im Herbst 1869 in der Presse angeführt hatten, nahezu vollständig zutrafen.

Hier seien nochmals die wichtigsten Argumente der Gegner mit den Ergebnissen nach der Inbetriebnahme der Bahn verglichen:

1. Die Stammbahn sei der Konkurrenz überlegen, weil sie eine eigene Verwaltung für die gesamte Strecke habe. - Die Richtigkeit des Arguments wird durch die Betriebsergebnisse nach 1874 bestätigt.
2. Selbst wenn die Zweigbahn wenigstens ihre Betriebskosten erwirtschaftete, würde sich das Betriebsergebnis um die Kosten der Anleihe verschlechtern. - Es kam schlimmer, weil die Zweigbahn nicht einmal die Betriebskosten erwirtschaftete.
3. Die BHE mache sich selbst Konkurrenz, weil sie mit der Zweigbahn Verkehr von der Stammbahn abziehe. - Diese Prognose bestätigte sich insofern nicht, weil von der Stammbahn nicht nennenswert Verkehr abgezogen wurde.
4. Die Zweigbahn sei extrem teuer und deshalb der Konkurrenz mit der Strecke Langwedel-Uelzen nicht gewachsen. - Die Anlagekosten beeinflußten natürlich das Betriebsergebnis. Dennoch gelang es mit der Stammbahn, diesen negativen Aspekt zu kompensieren. Um wieviel mehr hätte die BHE ihr Gesamtbetriebsergebnis ohne die Zweigbahn gesteigert?
5. Die KME werde keinen Verkehr an die Zweigbahn heranführen. - Diese Prognose trat ein. Da von 1880 an die Betriebsführung sowohl der KME als auch der MHE in die Hände des preußischen Staates übergang, wurde der Verkehr vom Westen über Langwedel-Uelzen-Stendal nach Osten geleitet.

⁵⁶³ Öffentlicher Fahrplan für die Wittenberge-Buchholzer Zweigbahn, für 1875, Berlin und Hamburg 1874.

⁵⁶⁴ Kursbuch der Deutschen Reichs-Postverwaltung, bearbeitet im Kursbureau des Reichs-Postamtes, Berlin 1880; der erste Fahrplan ist im Anhang S.279 dargestellt.

⁵⁶⁵ Neuhaus an Ausschuß am 7. 5. 1875, in: StA HH, 111-1 Senat Cl. VII Lit. Ka Nr. 11 Vol. 13b Fasc. 8 Inv. 5.

Trotz der Belastung durch die Zweigbahn gelang es der BHE, mit der Stammbahn sowohl die Einnahmen als auch die Betriebsüberschüsse zu steigern. Der Geschäftsbericht für das Jahr 1876 wies aus, daß sich die Betriebsüberschüsse wie folgt entwickelt hatten:

1874	2 897 239 M
1875	4 388 475 M
1876	4 572 375 M

Der Vorstandsvorsitzende Neuhaus bemerkte in dem Bericht, die Bestrebungen zur Hebung des Verkehrs auf der Zweigbahn hätten auch 1876 keinen Erfolg gehabt. Die Erträge der Hauptbahn hätten nicht nur den gesamten erforderlichen Betrag für die Verzinsung und Amortisation des Anlagekapitals leisten müssen, sondern ebenfalls einen beträchtlichen Zuschuß zu den Betriebsausgaben.⁵⁶⁶ Dieses niederschmetternde Ergebnis kam zustande, obwohl die MHE für die Konkurrenzbahn, nämlich die Zweigbahn Stendal-Uelzen, auf der Verbindung Berlin-Hamburg im wesentlichen die Tarifsätze der Berlin-Hamburger Bahn übernommen hatte.⁵⁶⁷

Bereits im Geschäftsbericht für 1874 hatte Neuhaus die Erwartung einiger Aktionäre zurückgewiesen, nach Amortisation der Aktien Lit B werde die Dividende für die Aktien Lit A entsprechend steigen. Die Zweigbahn werde in den ersten Jahren sicher keinen Gewinn abwerfen. Sie durchschneide menschenleere Gegenden und habe viele Konkurrenzstrecken. Dennoch sei der verfolgte Zweck erreicht worden, nämlich die Konkurrenz in angemessenen Grenzen zu halten.⁵⁶⁸ Er vergaß dabei aber zu erwähnen, daß dieser Erfolg mit der Stammbahn erreicht wurde und ohne die Zweigbahn sehr viel größer gewesen wäre.

Eine Übersicht der Einnahmen der BHE aus Personen- und Güterverkehr zeigt, daß sich nach Aufnahme des Betriebs der Zweigbahn bis 1880 die Einnahmen nur um magere 8,4% erhöht hatten, obwohl sich das Streckennetz der Gesellschaft sich von

⁵⁶⁶ Geschäftsbericht der Direction der Berlin-Hamburger Eisenbahn-Gesellschaft für das Jahr 1876, Berlin 1877.

⁵⁶⁷ Protokoll der Plenarsitzung der Direction am 4. 3. 1873,, in: StA HH, 111-1 Senat Cl. VII Lit. Ka Nr. 11 Vol. 13 Fasc. 245c.

⁵⁶⁸ Geschäftsbericht der Direction der Berlin-Hamburger Eisenbahn-Gesellschaft für das Jahr 1874, Berlin 1875.

299 km um ca. 48% auf 442 km ausgedehnt hatte.⁵⁶⁹ Hierbei ist allerdings zu berücksichtigen, daß sich gerade in dieser Zeit wegen der herrschenden Deflation alle Preise nach unten bewegten. Ein Beleg dafür ist die Gesamtleistung der Bahn im Güterverkehr. Sie stieg von 1874 mit 170.518 Tonnenkilometern um 23,6% auf 210.762 Tonnenkilometer in 1880.⁵⁷⁰

Auf den Bahnhöfen der Zweigbahn wurden im ersten Jahr des Betriebs abgefertigt (Angaben in Tonnenkilometern, Ankunft und Abgang):

Lenzen	902
Dömitz	900
Dannenberg	708
Hitzacker	72
Göhrde	23
Dahlenburg	39
Vastorf	3
Lüneburg	1.782
Mechtersen	600
Wulfsen	19
Marxen	3
Buchholz	939

Zum Vergleich: Hamburg 47.033⁵⁷¹

Man sieht, daß sich die Bedeutung der Bahn für den Lokalverkehr in engen Grenzen hielt.

Bereits in einem Schreiben an die Landdrostei Lüneburg im März 1875 bezeichnete Neuhaus die Ergebnisse der Zweigbahn als katastrophal. So seien in den ersten beiden Betriebsmonaten im Tagesdurchschnitt eingenommen worden:

⁵⁶⁹ Fremdling, Rainer, Federspiel, Ruth, Kunz, Andreas (Hrsg.), Statistik der Eisenbahnen in Deutschland 1835-1989, St. Katharinen 1995, S. 278, 405f.

⁵⁷⁰ ebd., S. 405.

⁵⁷¹ Geschäftsbericht der Direction der Berlin-Hamburger Eisenbahn-Gesellschaft für das Jahr 1875, Berlin 1876.

Bahnhof	Einnahmen im Personenverkehr	Einnahmen im Güter- und Viehverkehr
Mechtersen	3 M	0,22 M
Wulfsen	8 M	2 M
Marxen	6 M	0 M
Buchholz	28 M	9 M ⁵⁷²

Die Rentabilität der Zweigbahn wurde auch in den folgenden Jahren nicht besser. Eher nahmen die Schwierigkeiten zu. Bereits 1879 wurde bei der BHE befürchtet, daß mit der Übernahme der Betriebsführung der Zweigbahn Stendal-Uelzen durch den preußischen Staat ab 1880⁵⁷³ die Destination Berlin –Hamburg über diese Route erheblich bevorzugt werden würde. Dies gelte auch für den Verkehr mit Bremen und Bremerhaven/Geestemünde. Es lasse sich absehen, daß die Buchholzer Route von der Beteiligung am schlesischen und preußischen Verkehr künftig gänzlich ausgeschlossen werde. Da auch der Verkehr aus dem Rheinland und aus Westfalen über Buchholz erheblich reduziert werde, würden die Aussichten auf eine allmähliche Steigerung des Verkehrs auf der Zweigbahn mehr und mehr schwinden.⁵⁷⁴

In der Begründung des Gesetzentwurfs vom 31. März 1884 für den weiteren Erwerb von Eisenbahnen für den Staat heißt es zur Strecke Wittenberge-Buchholz: „...Von geringem Wert hat sich die in den Jahren 1873 und 1874 dem Verkehr übergebene Zweigbahn von Wittenberge nach Buchholz erwiesen. Die an den Ausbau dieser Linie geknüpfte Hoffnung auf eine gewinnbringende Beteiligung an dem Verkehr mit den Weserhäfen ist in Folge des Ausbaus der kürzeren directen Linie über Uelzen größtentheils unerfüllt geblieben...“⁵⁷⁵

Auch als Staatsbahn wurde der Ertrag der Bahn nicht besser. Sie hatte immer nur regionale Bedeutung. Schon Richard Haas schrieb 1940, die als Hauptbahn gebaute Strecke habe nur noch nebensächliche Bedeutung. Besonders sei die Strecke Lüne-

⁵⁷² Neuhaus an Landdrostei Lbg. am 6. 3. 1875, in: Nds. HstA Hannover, Hann. 80 Lbg I 936.

⁵⁷³ Aufgrund des ersten Eisenbahnverstaatlichungsgesetzes.

⁵⁷⁴ Geschäftsbericht der Direction der Berlin-Hamburger Eisenbahn-Gesellschaft für das Jahr 1879, Berlin 1880.

⁵⁷⁵ Gesetzentwurf an das preußische Abgeordnetenhaus betr. den weiteren Erwerb von Eisenbahnen für den Staat v. 31. 3. 1884, abgedruckt in: Bley, Peter, 150 Jahre, S. 70 ff.

burg-Buchholz in ihrer jetzigen Linienführung vollkommen überflüssig. Der Durchgangsverkehr Berlin-Bremen gehe ausschließlich über Stendal-Uelzen.⁵⁷⁶

Wie der Verfasser der Rubrik in „Neumanns Ortslexikon“ zu seiner Ansicht kam, bleibt völlig unerfindlich.⁵⁷⁷

Nachdem 1945 die Dömitzer Elbbrücke zerstört worden war, wurde die Strecke von Wittenberge nach Dömitz demontiert und das Material als Reparationsleistung an die Sowjetunion abgeliefert.⁵⁷⁸ Der Personenverkehr auf der Teilstrecke Lüneburg-Buchholz wurde am 27. September 1981 eingestellt, der Güterverkehr folgte in den Jahren 1989 bis 1994.⁵⁷⁹ Mit dem Bau des Rangierbahnhofs Maschen gelang der Teilstrecke Buchholz-Marxen der erneute Aufstieg zur Hauptbahn - Jahrzehnte wurde die gesamte Strecke nur als Nebenbahn betrieben -, die hier in eine Neubaustrecke eben nach Maschen mündet.⁵⁸⁰ Die Verbindung Lüneburg-Dannenberg hat heute vor allem Bedeutung durch die hierauf abgewickelten Atommülltransporte nach Gorleben. Es findet aber auch noch Personenverkehr statt.

Die Frage, warum sich Neuhaus für den Bau der Zweigbahn entschieden hat, ist nicht endgültig zu beantworten. Seine eigenen Aussagen hierzu sind kritisch zu bewerten. Bei der Umsicht, die er jahrzehntelang bei der Unternehmensführung unter Beweis gestellt hatte, ist zu vermuten, daß er mit der Entwicklung der Zweigbahn, wie sie sich später ergeben hat, durchaus rechnete. Daß er seine Pläne darauf ausrichtete, mit seiner Planung das Konkurrenzunternehmen der MHE zu verhindern, darf getrost ausgeschlossen werden, auch wenn er dies das eine oder andere Mal verkündet hatte. Wenn das der Grund für seine Handlungen gewesen wäre, hätte er sein Projekt in dem Augenblick begraben müssen, in dem feststand, daß Bremen auf seine Kosten den Streckenschluß zwischen Uelzen und Langwedel realisieren würde. Auch hatte er die Verhinderung des Konkurrenzvorhabens nicht nachdrücklich genug betrieben. Es sind hierzu weder Gespräche mit der MHE noch mit dem Bremer Senat belegt. Auch aus seiner Begründung, mit der er Merck von dem Nutzen für

⁵⁷⁶ Haas, Richard, Die Abhängigkeit, S. 398.

⁵⁷⁷ S. hierzu die Abbildung im Nachtrag S. 280.

⁵⁷⁸ Die Eisenbahn in und um Dömitz. Auszüge aus einem Manuskript von 1988 aus dem Archiv der RBD Schwerin, S. 21; s. Abbildung im Anhang S. 281.

⁵⁷⁹ Grieger, Alfred, Eine Reise von Buchholz (Nordheide) über Lüneburg, Dömitz und Ludwigslust nach Wittenberge, S. 1.

⁵⁸⁰ ebd.

Hamburg überzeugen wollte, nämlich durch die Zweigbahn die Möglichkeit der Tarifgestaltung zu behalten, ist ersichtlich, daß es für Bremen nur diese eigene Bahn möglich machte, unabhängig vom Konkurrenten Hamburg zu agieren. Es ist schwer vorstellbar, daß Neuhaus die Interessen Bremens mißinterpretierte.

Was aber war dann der Grund? Ganz sicher stand für Neuhaus nicht das „Shareholder Value“ zur Debatte. Eine im Verhältnis zu anderen Gesellschaften angemessene Dividende sah er bei der Höhe der in der Vergangenheit gezahlten Beträge. Dies schien er auch für die Zukunft garantieren zu können.

Es ist zu vermuten, daß Neuhaus den Einfluß seines Unternehmens innerhalb der Eisenbahngesellschaften Deutschlands angesichts der Tatsache schwinden sah, daß alle größeren Unternehmen eine Ausweitung ihres Schienennetzes betrieben. Die BHE war vor Eröffnung der Zweigbahn mit einem Schienennetz von 299 km und Einnahmen von gut 5.000 Talern im Jahr 1874 ein eher kleines Unternehmen.⁵⁸¹ Offensichtlich war Größe auch damals ein Wert an sich. Wohin hätte die BHE sich rentabler ausdehnen können? Eine weitere Bahn irgendwo in Deutschland hätte den Verwaltungsaufwand erheblich in die Höhe getrieben, ohne die Gewähr zu liefern, daß sie wirtschaftlich betrieben werden könnte. Mit der Zweigbahn ermöglichte Neuhaus der BHE, ihr Schienennetz zu erweitern ohne eine nennenswerte Ausweitung der Verwaltung. Davon, daß auch bei einer Unrentabilität der Zweigbahn das Geschäftsergebnis der Gesellschaft ansehnlich bleiben würde, war Neuhaus gewiß überzeugt. Auch bei anderen Gesellschaften waren einzelne Strecken unrentabel. Aber dadurch, daß die Betriebsergebnisse nicht für die einzelnen Bahnen, sondern für das jeweilige Netz einer Gesellschaft ermittelt wurden, konnte dieser Tatbestand verschleiert werden. Bei den hervorragenden Renditen, die insbesondere die BHE erwirtschaftete, war der Zwang zu Sparmaßnahmen nicht sonderlich ausgeprägt, jedenfalls nicht vor der Wirtschaftskrise von 1873. Es war ja für die Zukunft auch nicht ausgeschlossen, daß sich die Hafenaktivitäten Geestemündes so entwickelten, daß es für die BHE interessant werden konnte, die unterbrochenen Konzessionsverhandlungen für die Fortführung der Strecke nach Geestemünde wiederaufzunehmen.

⁵⁸¹ Fremdling, Rainer, Federspiel, Ruth, Kunz, Andreas (Hrsg.), Statistik der Eisenbahnen in Deutschland, S. 278, 405f.

Wer hätte Neuhaus' Pläne stoppen sollen? Die Interessen Mecklenburgs und Hamburgs für die Zweigbahn sind hinlänglich deutlich geworden. Preußen konnte von einer Bahn, für die es selbst nichts aufwenden mußte, hinsichtlich seiner Infrastruktur auch nur profitieren. Und welches Interesse hatten die Aktionäre?

Wie anlässlich der Pressekampagne vor der entscheidenden Generalversammlung 1869 deutlich wurde, galten die Aktien der BHE nicht als spekulative Anlage. Wer diese Aktien hielt, war an einer kontinuierlich hohen Dividende interessiert, ohne Gefahr laufen zu müssen, die Sicherheit seiner Papiere gefährdet zu sehen. Hierfür galt die BHE unter Neuhaus und auch unter seinem Nachfolger als Garant. Man vertraute ihm nahezu blind, wie auch die Abstimmungsergebnisse bei den beiden Generalversammlungen 1869 und 1872 zeigten. Sie waren trotz massiver öffentlicher Einflußnahme dagegen die zustande gekommen. Welche Wertschätzung Neuhaus genoß, zeigt auch der Vorgang anlässlich seiner Kündigung im Jahre 1873. Obwohl er bereits 76 Jahre alt war, wollte man ihn nicht verlieren, und der Ausschuß und die beteiligten Länder Mecklenburg und Hamburg folgten seiner Forderung, die Direktion um zwei Direktorenposten auszuweiten.⁵⁸²

Neuhaus wurde den in ihn gesetzten Erwartungen auch nach der Betriebsaufnahme der Zweigbahn gerecht. Seine Gesellschaft blieb eines der rentabelsten Eisenbahnunternehmen in Deutschland. Dies wird deutlich an der Entwicklung der Dividenden:

Die Entwicklung von Aktienkurs und Dividendenhöhe der BHE 1869-1875

Jahr	Höchster Aktienkurs	Dividende in %
1869	161,9	10,5
1870	156 B.	10
1871	177,25B.	12
1872	239,5	12
1873	230G.	10
1874	205B.	12,5
1875	184,6B.	11 ⁵⁸³

⁵⁸² Vgl. hierzu S. 44.

In den allermeisten Jahren lag der Börsenkurs der Aktien unter dem Nominalwert von 200 Talern. Dies galt durchaus auch für andere bedeutende Eisenbahnunternehmen. Da die Dividende sich auf den Nominalwert bezog, lag die Rendite des eingesetzten Kapitals noch erheblich darüber. Leider liegen für die Jahre nach 1875 keine Angaben vor. Der V. Jahrgang des Jahrbuches von 1883 weist diese Angaben nicht mehr aus. Immerhin wird deutlich, daß sich trotz der 1873 eingetretenen Rezession und trotz der Betriebsaufnahme bei der Zweigbahn die Dividenden auf hohem Niveau hielten. Steimle schreibt für das Jahr 1883 sogar von einer Dividende von 24,75%.⁵⁸⁴ Hierbei spielt aber sicher eine Rolle, daß dies das letzte Betriebsjahr mit selbständiger Verwaltung war und man den höchstmöglichen Gewinnanteil an die Aktionäre ausschüttete, während die Rücklagen auf den statutenmäßig geringstmöglichen Betrag reduziert wurden.

Die Durchschnittsdividende aller preußischen Privatbahnen lag zwischen 1860 und 1869 bei siebeneinhalb, zwischen 1870 und 1879 bei sechs Prozent.⁵⁸⁵

Bei der Liquidierung der BHE im Jahr 1886 wurden die verbliebenen Aktien im Nominalwert von 15 Millionen Mark zum Kurs von 412,5 in Staatsschuldverschreibungen umgewandelt. Zusätzlich erhielten die Aktionäre eine Barabfindung von 1,5 Millionen Mark. Die Verzinsung und Tilgung der restlichen Prioritätsanleihen oblag jetzt dem Staat. Insgesamt mußte Preußen für die Übernahme der Bahn 112.522.500 M aufbringen.⁵⁸⁶ Aus den Zahlen von Steimle ist der Schluß zu ziehen, daß 1. zu einem Zeitpunkt nach 1875 das Statut der Gesellschaft erneut geändert wurde und die Aktien auf einen Nominalwert von 100 M umgestellt wurden, 2. im Gegensatz zu der Zeit bis 1875 die Aktien weit über ihrem Nominalwert gehandelt wurden. Dies hängt mit Sicherheit damit zusammen, daß die Anleger sich nur ungern und nur zu einem hohen Preis von ihren Papieren zu trennen bereit waren. Dies ist ein letztes Anzeichen dafür, welcher Wertschätzung sich die Gesellschaft bei Anlegern erfreute.

⁵⁸³ Jahrbuch für die amtliche Statistik des preußischen Staates, IV. Jg. (Erste Hälfte), Berlin 1876, S. 513f; vgl. hierzu die Angaben in der „Hamburgischen Börsenhalle“ Nr. 17890 v. 17. 11. 1869 auf S. 144.

⁵⁸⁴ Steimle, Holger, Ein Bahnhof auf dem Abstellgleis. Der ehemalige Hamburger Bahnhof in Berlin und seine Geschichte, Berlin 1983, S. 20.

⁵⁸⁵ Tilly, Richard, Verkehrs- und Nachrichtenwesen, Handel, Geld-, Kredit- und Versicherungswesen, in: Aubin, Hermann, Zorn, Wolfgang (Hrsg.), Handbuch, S. 563-596, S. 570.

⁵⁸⁶ Bley, Peter, 150 Jahre, S.72.

Zusammenfassung

Die Zweigbahn war von Anfang an unrentabel, und die BHE tat wenig, dies zu ändern. Es verkehrten nur drei Zugpaare auf der Strecke und eine Expreßverbindung zwischen Berlin und Bremen kam nie zustande. Die Gegner des Streckenbaus behielten mit ihren Argumenten weitgehend recht. Obwohl die Stammbahn nicht nur die Zinsen und die Amortisation des Baukapitals, sondern auch noch einen großen Teil der Betriebskosten der Zweigbahn erwirtschaften mußte, gelang es Neuhaus und seinem Nachfolger, Einnahmen und Betriebsüberschüsse der Gesellschaft zu steigern.

Die Zweigbahn hatte auch später als Staatsbahn nur geringe lokale Bedeutung. Der Verkehr wurde nach dem zweiten Weltkrieg auf dem größten Teil der Strecke eingestellt.

Der wahre Grund für Neuhaus, trotz ungünstiger Prognosen die Zweigbahn zu bauen, scheint in der Tatsache zu liegen, daß die BHE im Vergleich mit anderen Eisenbahnen Preußens eher klein war und auch damals die Unternehmensgröße ein Wert an sich gewesen zu sein scheint. Das Vertrauen der Anleger in die Schaffenskraft des Vorstandes und vor allem in die von Friedrich Neuhaus wurde nicht enttäuscht. Bis zu ihrer Liquidierung im Jahr 1886 blieb die BHE ein solides und rentables Unternehmen, das Dividenden weit über dem Durchschnitt aller preußischen Privatbahnen ausschüttete. Der Preis, den Preußen für die Übernahme der Gesellschaft zahlen mußte, ist Ausweis der Beliebtheit, die die BHE bei ihren Anlegern genoß.

13 Schluß

Die Geschichte als Stadt ist für Buchholz in der Nordheide eng verknüpft mit der Geschichte des Eisenbahnbaus in den letzten Jahrzehnten des neunzehnten Jahrhunderts. Buchholz wandelte sich in dieser Zeit vom unbedeutenden Bauerndorf zu einer regelrechten Eisenbahnerstadt, in der noch 1950 ca. 40% der Einwohnerschaft unmittelbar von der Bahn abhängig waren. Zählt man Handel, Gewerbe und Dienstleistung für diesen Bevölkerungsanteil hinzu, war weit mehr als die Hälfte aller Buchholzer Bürger irgendwie mit der Bahn verbunden.

Diese Entwicklung war von dem Bau zweier Bahnen abhängig, nämlich von dem der Venlo-Hamburger Bahn und von dem der Wittenberge-Lüneburg-Buchholzer

Zweigbahn. Letztere bewirkte, daß Buchholz mit dem Anschlußpunkt an die Venlo-Hamburger Bahn einen Bahnhof erhielt und die angesprochene Entwicklung beginnen konnte. Deshalb ist die Geschichte dieses Bahnbaus grundlegend wichtig. Gleichzeitig ist sie ein typisches Beispiel für den privaten Bahnbau in Preußen in den 60er und 70er Jahren des neunzehnten Jahrhunderts.

Die königlich-hannoversche Regierung hatte sich Anfang 1866 für einen Anschluß einer geplanten Bahn von Salzwedel an die Staatsbahnstrecke Lehrte-Harburg in Uelzen statt in Lüneburg entschieden, höchstwahrscheinlich aus Kostengründen. Den Verfechtern eines Anschlußpunktes Lüneburg kamen die politischen Umstände des Sommers 1866 entgegen, die zu einer Annexion des Königreichs Hannover durch Preußen führten. Die Stimmung bei dem in den Kommunen maßgeblichen liberalen Teil der Bürger gegen ihren Souverän, gegen die Kleinstaaterei und für einen Anschluß an Preußen schuf die Voraussetzung dafür, daß der Magistrat von Lüneburg sein Projekt, das bereits gescheitert schien, bei den neuen Machthabern in Hannover erneut vertreten konnte.

Der Lüneburger Eisenbahnausschuß setzte sich bereits im September 1866, als die Annexion Hannovers noch nicht rechtskräftig war, bei den neuen Herren in Hannover für eine Revision der früheren Entscheidung ein. Für den Fortgang der Geschichte spielte eine Rolle, daß zum damaligen Zeitpunkt in Preußen Bahnen überwiegend als Privatbahnen gebaut wurden. Hierfür war die preußische Eisenbahnpolitik seit den 1830er Jahren maßgeblich.

Diese schwankte zwischen der Hinwendung zum Staatsbahnsystem und dem Verbleiben beim Privatbahnsystem. Letzteres war beim Bau der ersten Bahnen erforderlich, weil die preußische Regierung zur Aufnahme von Staatsanleihen die Zustimmung der Ständeversammlung benötigte. Eine solche aber gab es im Preußen, wie es aus dem Wiener Kongreß entstanden war, nicht. Später bewirkten die an der Regierung beteiligten Liberalen, daß es überwiegend beim Bau privater Bahnen blieb. Erst 1879 gelang es Bismarck, mit einem ersten Verstaatlichungsgesetz diesen Zustand zu ändern.

Die BHE war unter den Privatbahnen in Preußen eine der kleineren. Ihre Hauptstrecke war die Verbindung Berlin über Ludwigslust nach Hamburg. Durch gesetzliche Vorgaben, nämlich das Eisenbahngesetz von 1838, den Staatsvertrag zwischen

den beteiligten Regierungen von 1841 sowie das Statut mit seiner Revision durch den 3. Nachtrag, war die Gesellschaft in ihrer Entscheidungsfreiheit stark eingeschränkt. Neben den Aktien besitzenden Staaten Hamburg und Mecklenburg-Schwerin bestimmten die beteiligten Staaten über Eisenbahnkommissare das Gesellschaftsgeschehen mit.

Die BHE hatte mit ihrem Vorstandsvorsitzenden Neuhaus eine ungewöhnliche Persönlichkeit an ihrer Spitze. Neuhaus leitete die Gesellschaft von 1850 bis zu seinem Tode 1876 im achtzigsten Lebensjahr. Nach zeitgenössischer Auffassung, die aber auch durch die Ergebnisse dieser Arbeit bestätigt wird, lenkte er die Verwaltung der Gesellschaft nahezu allein, allerdings nur, soweit Statut und andere gesetzliche Regelungen den Spielraum dafür ließen.

Nach der Annexion Hannovers durch Preußen verbündete er sich mit dem Lüneburger Eisenbahnausschuß, um sein Ziel einer Zweigbahn von Wittenberge nach Bremen realisieren zu können.

Eisenbahnausschüsse gab es an vielen Orten Deutschlands, seit Friedrich List sich um die Planung eines Eisenbahnnetzes in Deutschland verdient gemacht hatte. Die Ausschüsse waren mit Mitgliedern der örtlichen Bürgervertretungen, aber auch mit interessierten Leuten aus Handel, Wirtschaft und Industrie besetzt. Sie betrieben Lobbyarbeit für Bahnen in dem von ihnen vertretenen Gebiet, besorgten Kapital für den Bahnbau und gründeten z. T. auch Aktiengesellschaften zum Bau und Betrieb von Bahnen.

Im Lüneburger Eisenbahnausschuß hatte der Fabrikant und Vorsitzende der Handelskammer Lüneburg, Conrad Ferdinand Heyn, die Zügel in der Hand. Der Ausschuß sollte das entsprechende Bremer Komitee dazu bewegen, das eigene Projekt mitzutragen und dafür auf eine geplante Bahn von Bremen nach Uelzen zu verzichten, um die Rentabilität der Strecke von Wittenberge zu sichern. Dies gelang allerdings nicht.

Um den Schwierigkeiten zu entgehen, die der Bau einer Zweigbahn mit sich brachte – Genehmigungen dreier Regierungen und Zustimmung der Generalversammlung mit Zweidrittelmehrheit -, erreichte Friedrich Neuhaus zunächst, daß der Berliner Bankier und stellvertretende Ausschußvorsitzende der BHE, Paul Mendelssohn-Bartholdy, sich um eine Konzession bemühte. Formal hätte die BHE dann nur die

Betriebsführung für die neue Bahn übernommen. Als dies Vorhaben zu scheitern drohte, brachte Neuhaus den Ausschuß dazu, am 30. November 1866 zu beschließen, daß die Gesellschaft selbst Konzessionsträger werden und zur Finanzierung des Baus eine Prioritätsanleihe über elf Millionen Taler begeben werden sollte. Zum Zwecke der Genehmigung dieses Vorhabens sollte eine außerordentliche Generalversammlung einberufen werden. Diese trat allerdings erst drei Jahre später zusammen.

Im Gegensatz zu ersten Planungen entschied sich die BHE nach Beendigung der allgemeinen technischen Vorarbeiten für die Linie Wittenberge-Lüchow –Lüneburg-Jesteburg. Nach Ansicht der Gesellschaft hätte die Linie über Dannenberg durch hochwassergefährdetes Gebiet geführt. Darüber hinaus erwies sich das Hügelland zwischen Jeetzel und Ilmenau als ungeeignet für einen rentablen Streckenbau. Ohne umfangreiche Erdarbeiten wäre keine Linie zustande gekommen, bei der Krümmungsradien und Neigungen den Vorgaben entsprochen hätten. Bei einer Führung über Dannenberg wäre die Strecke um ca. 6.640 Taler pro Kilometer teurer geworden. Bei der ausgewählten Strecke über Lüchow kam man auf geschätzte Gesamtkosten von 7.250.000 Talern. Bei Einreichung der Unterlagen an den Handelsminister erhöhte die Gesellschaft die Kostenschätzung auf 9.000.000 Taler, weil sie eine eventuelle Verbreiterung der Elbbrücke bei Wittenberge sowie Kostensteigerungen während der Bauzeit mit einkalkulierte. Ein Jahr später, als eine Linienführung über Dömitz beschlossen wurde, stiegen die geschätzten Kosten auf 12.000.000 Taler an.

Die Prüfung der Vorarbeiten durch die Landdrostei Lüneburg ergab, daß das gesamte Vorhaben Förderung verdiente. Die Linie über Lüchow bot die günstigsten Verhältnisse. Es wurde aber in Abrede gestellt, daß die Schwierigkeiten bei einer Führung über Dannenberg unüberwindbar wären. Die Landdrostei schlug dem Handelsminister vor, entweder den Bau der Zweigbahn über Dannenberg zu verfügen und gleichzeitig die bereits konzessionierte Linie Salzwedel-Uelzen über Lüchow führen zu lassen, oder aber eine Linie anzuweisen, die durch das Amt Lüchow unter Ausparung der Stadt Lüchow über Dannenberg nach Lüneburg führte. Anschlußpunkt an die Venlo –Hamburger Bahn sollte Jesteburg werden.

Den Bau einer Zweigbahn mußte die Generalversammlung der BHE billigen. Das Einbringen dieses Themas in die Versammlung bedurfte der Zustimmung der aktienhaltenden Regierungen von Hamburg und Mecklenburg-Schwerin.

Für die Zustimmung Hamburgs schilderte Neuhaus gegenüber dem Hamburger Eisenbahnkommissar Merck die Vorteile, die sich für die Hansestadt ergäben. Die Zweigbahn werde rentabel sein. Aber selbst, wenn dieses nicht der Fall sei, werde nicht die Dividendenzahlung für die Aktien Lit B gefährdet, sondern höchstens die sogenannte Superdividende. Die Folge wäre, daß die Amortisation der Aktien Lit B länger dauern und somit Hamburg auch länger Einfluß auf die Geschäftspolitik der Gesellschaft behalten würde. Weiterhin sei es für Hamburg gut, daß es auf die Tarifgestaltung einer Berlin-Bremer Strecke Einfluß nehmen könne. Hamburg machte seine Zustimmung davon abhängig, daß auch nach dem Bau der Zweigbahn seine statutenmäßigen Rechte bei der BHE erhalten blieben. Dies wurde von Preußen zugesichert.

Mecklenburg verweigerte seine Zustimmung, weil es für sich keine Vorteile erkennen konnte. Die Bahn berührte sein Hoheitsgebiet nicht, deswegen konnte man einer Einschränkung der mecklenburgischen Rechte auf die Geschäftspolitik und einer zu erwartenden Gewinnminderung nicht zustimmen.

Mecklenburg zweifelte sogar die Berechtigung der Generalversammlung an, über das Projekt entscheiden zu können. Es handele sich um keine Zweigbahn, da diese neue Bahn wegen der Mitnutzung der Wittenberger Elbbrücke, die einer anderen Gesellschaft gehörte, nicht mit der Stammbahn direkt verbunden sei.

Im späteren Verlauf der Ereignisse machte Mecklenburg eine Zustimmung davon abhängig, daß die Zweigbahn Tangermünde-Uelzen und eine Fortführung derselben nach Bremen dauerhaft verhindert werden könne.

Eine andere Forderung Mecklenburgs für seine Zustimmung war, daß die BHE auf ihre Kosten eine Bahn von Ludwigslust nach Parchim baue. Dieses Ansinnen wurde abgelehnt. Erst als sich die preußische Diplomatie einschaltete, vor allem aber, weil sich die BHE bereit erklärte, nicht in Wittenberge, sondern in Dömitz die Elbe zu queren und damit Mecklenburg einen Anschluß an die geplante Zweigbahn zu schaffen, stimmte die mecklenburgische Regierung dem Antrag der BHE zu.

Als Bedingung für die Führung der Bahn über Dömitz hatte die BHE verlangt, daß der zum Bahnbau benötigte Grund und Boden kostenfrei an sie abgetreten wurde.

Diese Forderung hatte nicht die erwünschte Resonanz. In Mecklenburg wurde zwar das gesamte benötigte Terrain kostenfrei übertragen, in Preußen aber stellten lediglich die Städte Wittenberge, Lenzen, Dannenberg, Hitzacker und Lüneburg sowie der Flecken Dahlenburg eigenen Boden zur Verfügung. Alle anderen Gemeinden, und vor allem private Grundbesitzer, lehnten das Ansinnen ab.

Über die Abgabe eigenen Bodens hinaus unterstützten Städte und Private das Vorhaben, indem sie zusätzliche Gelder zur Verfügung stellten. Diese Beträge machten allerdings nur einen Bruchteil der Gesamtkosten aus. Nach dem Wunsch der BHE wurden sie dazu verwandt, nicht kostenlos zur Verfügung gestellte Flächen anzukaufen.

Am 13. Oktober 1869 beschloß der Ausschuß der Gesellschaft mit knappster Mehrheit, die Generalversammlung einzuberufen, um über den Bau der Zweigbahn abzustimmen.

Die BHE versuchte, Preußen mittels eines Gutachtens ihres Syndikats davon zu überzeugen, daß für die bereits amortisierten Aktien Lit B das Stimmrecht auf der Generalversammlung erhalten bliebe. Auch Preußen habe Stimmrechte, weil es mit seiner Eisenbahnabgabe den Amortisationsfonds bedient habe. Der preußische Handelsminister lehnte die Forderung ab.

Heyn erwarb mit Geldern von der Stadt Lüneburg und von Privatleuten für den Zeitpunkt der Generalversammlung Aktien der BHE und vertrat dort immerhin 303 Stimmen. Auch die Gegner des Vorhabens sollen sich mittels Aktienkauf Einfluß auf das Abstimmungsverhalten beschafft haben.

Zur Beeinflussung der Aktionäre fand in der Presse der Großstädte Bremen, Hamburg und Berlin eine mehrwöchige Kampagne für und wider das Vorhaben der BHE statt. Die fünf wichtigsten Gründe, die für das Vorhaben genannt wurden:

1. Ohne die Zweigbahn müsse die BHE den Verkehr Berlin-Hamburg zukünftig mit der MHE teilen.
2. Ein Weiterbau der Konkurrenzbahn von Uelzen nach Langwedel würde der BHE sowohl den Bremer Verkehr als auch den aus den Niederlanden und England entziehen, wenn die eigene Zweigbahn nicht gebaut würde.

3. Der neue Bahnhof der Venlo-Hamburger Bahn auf dem Hamburger Grasbrook liege für den Übergang des Verkehrs vom Schiff auf die Bahn günstiger als der bisherige Bahnhof der BHE. Er könne von der Zweigbahn mitbenutzt werden.
4. Ein Bau der Strecke Uelzen-Langwedel würde ohne die eigene Zweigbahn Hamburg von jedem Einfluß auf die dort beschlossenen Tarife und die Fahrplangestaltung ausschließen und damit der Hamburger Wirtschaft schwer schaden.
5. Durch den Anschluß der geplanten Zweigbahn bei Jesteburg an die Venlo-Hamburger Bahn würde ihr und der Stammbahn zusätzlicher Verkehr durch die KME fast zwangsläufig zugeführt.

Die fünf wichtigsten Gründe, die gegen das Vorhaben vorgebracht wurden:

1. Die Stammbahn der BHE sei der Konkurrenz der Magdeburg-Halberstädter überlegen, weil sie eine eigene Verwaltung für die gesamte Strecke habe.
2. Selbst wenn die Zweigbahn wenigstens ihre Betriebskosten erwirtschaftete, würde das Betriebsergebnis der Gesellschaft sich wegen des Zinses für die benötigte Anleihe um mindestens 500.000 Taler verschlechtern.
3. Die BHE mache sich mit der Zweigbahn selbst Konkurrenz. Sie entziehe der Stammbahn Verkehr, aber damit auch der Berlin-Bergedorfer Bahn. Andererseits gebe sie Teile ihres Ertrages an der Zweigbahn an andere Unternehmen weiter.
4. Die Zweigbahn sei extrem teuer. Mit den fünffachen Baukosten gegenüber der Bahn Langwedel-Uelzen sei sie die teuerste Bahn, die je in Norddeutschland gebaut worden sei.
5. Die Köln-Mindener werde keinen Verkehr an die Zweigbahn heranzuführen, weil sie bereits eine Strecke von Syke nach Langwedel vermessen lasse. Somit werde der aus dem Westen erwartete Verkehr nach Osten den Weg über Uelzen und nicht über Lüneburg nehmen.

Der Verlauf der Generalversammlung am 24. November 1869 war völlig unspektakulär. Fast 85% der vertretenen Aktionäre stimmten für den Bau der Zweigbahn.

Die Konzessionsbedingungen in Preußen waren zu einem bestimmten Zeitpunkt für alle Bahnprojekte gleich. Die jeweiligen Bedingungen sollten nach Möglichkeit auf

bereits bestehende Bahnen einer Gesellschaft übertragen werden. Dies gelang nicht immer.

Bis zum Gesetz vom 11. Juli 1870 über die Einschränkung der Staatsaufsicht über die Aktiengesellschaften wurden die Konzessionsbedingungen in die Statuten der bauenden Gesellschaften aufgenommen. Nach dem 11. Juli wurden sie zusammen mit der Konzessionsurkunde veröffentlicht.

Die im Jahre 1868 den Beteiligten übersandten Konzessionsbedingungen der preußischen Regierung fanden keinen Widerspruch.

Nachdem Neuhaus am 4. Dezember 1870 die endgültige Konzession beantragt hatte, legte v. Itzenplitz neue Bedingungen vor, die in einen 4. Nachtrag zum Statut eingebaut werden sollten. Die Zweigbahn sollte innerhalb dreier Jahre ab Konzession fertiggestellt werden. Die Feststellung der Elbbrücke sollte dem preußischen Handelsminister vorbehalten bleiben.

Genehmigungen von Tarifen und Fahrplänen für die Zweigbahn wollten sich die drei beteiligten Regierungen vorbehalten. Die Gesellschaft sollte verpflichtet werden, auf Anforderung anderer Bahngesellschaften eingeräumte Sondertarife für alle Destinationen anzuwenden.

Mecklenburg sträubte sich gegen die Einschränkung seiner Souveränitätsrechte durch die Feststellung der Elbbrücke durch Preußen. Neuhaus machte schließlich den Bau der Zweigbahn davon abhängig, daß die Forderungen des § 7 über die Gewährung von Sondertarifen gestrichen würden. Nachdem die Stadt Lüneburg und die Landdrostei Lüneburg auf Forderung der dortigen Handelskammer beim Handelsminister interveniert hatten, lenkte dieser ein.

Mecklenburg wurde die Feststellung der Elbbrücke im Einvernehmen mit der preußischen Regierung zugestanden und aus dem § 7 wurden die strittigen Forderungen entfernt. So stand nichts mehr im Wege und die Konzession für die Zweigbahn wurde am 16. Juni 1870 in der preußischen Gesetzsammlung veröffentlicht.

Das Privileg vom 25. Juli 1870 regelte die Aufnahme des Baukapitals auf dem Kapitalmarkt. Vor dem Gesetz vom 11. Juli 1870 erteilte der Handelsminister die notwendige Genehmigung durch ein Nachtragsstatut. Nach dem 11. Juli wurde dafür ein Sondergesetz nötig. Die Gesellschaft verpfändete als Sicherheit für die Anleihe ihren gesamten Bahnkörper samt Zubehör.

Man beschloß, zunächst eine Tranche von 6 Millionen Talern aufzulegen. Ein Konsortium war bereit, diese Anleihe zu fünf Prozent bei einem Auszahlungskurs von 98% zu übernehmen.

Eine Verzögerung bei der Annahme des Kapitals ergab sich durch eine Unterbrechung der Planungen, begründet mit dem Ausbruch des Krieges zwischen Deutschland und Frankreich. Erst 1871 wurde die Anleihe von einem leicht veränderten Konsortium zu den alten Bedingungen zur Verfügung gestellt.

Ein Schwerpunkt bei den Auseinandersetzungen um den Bau der Bahn war der Streit um den Anschlußpunkt an die Venlo-Hamburger Bahn. Erst durch den Ausgang dieses Streits kam überhaupt Buchholz ins Spiel.

Von den drei von der KME als Route zwischen Bremen und Hamburg ausgesuchten Strecken entschied sich v. Itzenplitz ausgerechnet für die nördlichste über Zeven und Tostedt. Die KME protestierte gegen die Entscheidung, weil diese Route Mehrkosten von 4,4 Millionen Talern verursachte. Die vom Handelsminister vorgebrachten Gründe für die Entscheidung seien falsch und könnten widerlegt werden. Neuhaus legte ebenfalls für die BHE Beschwerde ein. Er argumentierte,

- die zu erbauende Bahn werde bei einem Anschluß bei Sprötze um gut neun Kilometer länger;
- es müsse eine Höhe von mehr als vierzig Metern nutzlos erklommen werden, und
- es müßten erhebliche Erdarbeiten vorgenommen werden. Die Anlagekosten stiegen um 650.000 Taler und die jährlichen Betriebskosten um 7.000 Taler.

In einer Denkschrift forderten die Gemeindevorsteher des Amtes Rotenburg die Strecke für sich, weil sich der Verkehr der Gegend traditionell nach Hamburg ausrichte und die als Ersatz angebotene Bahn Uelzen-Langwedel für diesen Verkehr nicht den geringsten Nutzen bringe.

Auch Hamburg machte sich für die Streckenführung über Rotenburg stark. Man habe zwar auf die Linienführung in Preußen keinen direkten Einfluß, weise aber auf die beträchtlichen Leistungen hin, die Hamburg für die Venlo-Hamburger Bahn erbracht habe. Man habe in nicht geringem Umfang Aktien gezeichnet und das Gelände für den Bahnhof in Hamburg kostenlos zur Verfügung gestellt. V. Itzenplitz blieb

zunächst bei der festgelegten Route, räumte aber eine Linienführung über Rotenburg statt über Zeven ein.

Eine Beschwerde der Gesellschaften KME und BHE beim Bundeskanzleramt blieb erfolglos, trotz des Arguments, daß der Staat als Bauherr für die geplanten Linien zum Wohle der Staatsfinanzen selbstverständlich die von der Natur vorgegebene Linie durch das Seevetal gewählt hätte.

Zu einem Zeitpunkt, an dem sich die KME schon mit der Nordroute abgefunden hatte, Bauvorbereitungen eingeleitet und Grundstücke erworben hatte, schwenkte v. Itzenplitz plötzlich um und gestattete die Linienführung über Jesteburg. Als Gründe nannte er die kürzere Bauzeit, die günstigeren Betriebsverhältnisse auf der Südroute und die um 700.000 Taler geringeren Baukosten.

Wohl auf Intervention der Landdrostei Lüneburg sollte eine Konferenz aller Beteiligten unter Vorsitz des Oberpräsidenten der Provinz Hannover nochmals Vor- und Nachteile sowohl der Süd- als auch der Nordroute erörtern.

Die Konferenz fand am 18. Januar 1872 statt.

Im Vorfeld hatte der Tostedter Amtshauptmann vorgeschlagen, die Routen zu verknüpfen, indem man von Rotenburg über Tostedt nach Jesteburg baue. Dadurch ergäbe sich zwar eine unwesentliche Streckenverlängerung, man fände aber günstigere Bodenverhältnisse vor. Die Betriebskosten würden sinken, weil KME und BHE die Strecke von Tostedt über Welle nach Jesteburg gemeinsam nutzen könnten. Die Landdrostei Lüneburg unterstützte diesen Vorschlag, offensichtlich kam er aber auf der Konferenz nicht ins Gespräch. Die Befürworter der Nordroute argumentierten, es seien wegen der als sicher zugesagten Bahn von Amtsversammlung und Privaten bereits finanzielle Verpflichtungen eingegangen worden. Die Gemeinde Todtglüsingem habe für die Bahnhofsanlage bereits ihren gesamten Forst roden lassen.

V. Itzenplitz schwenkte erneut um und legte am 15. Februar 1872 die Nordroute endgültig fest. Die KME wurde aufgefordert, sofort mit dem Bau zu beginnen. Der BHE wurde auferlegt, umgehend mit der KME über den Anschlußpunkt zu verhandeln. Beide Gesellschaften einigten sich auf den Anschlußpunkt Buchholz und den Bau eines gemeinsamen Stationsgebäudes dort.

Die Handelskammer Lüneburg hatte in ihrem Jahresbericht für 1869 der BHE vorgeschlagen, ihre Zweigbahn nach Geestemünde fortzuführen. Im Herbst 1871 sorgte

der Handelsminister mit sanftem Druck dafür, daß sich der Vorstand der BHE umgehend zu dem Bauvorhaben bereit erklärte.

In der Hamburger Presse wurde das Vorhaben stark kritisiert. Die Bauerlaubnis durch den preußischen Handelsminister bedeute nichts anderes als die Erlaubnis, Geld für ein unrentables Unternehmen auszugeben. Wenn man aber partout bauen wolle, solle man den noch nicht begonnenen Bau der Bahn von Lüneburg nach Jesteburg aufgeben und statt weiter nach Geestemünde zu bauen, lieber die Strecke Harburg-Cuxhaven in Angriff nehmen.

Trotz dieser Proteste stimmten Hamburg und Mecklenburg dem Vorhaben zu, und die Generalversammlung beschloß den Bau am 14. März 1872 bei nur vier Gegenstimmen.

Nachdem am 1. Juli 1874 die Aktien Lit B vollständig amortisiert waren, hörten die Sonderrechte von Mecklenburg und Hamburg bei der BHE auf zu bestehen. Preußen bestritt beiden Regierungen eine Mitwirkung bei der Konzessionierung einer Bahn, die ganz auf preußischem Gebiet verlief. Nach Protesten Hamburgs lenkte Preußen ein und erklärte sich zu Verhandlungen über einen fünften Nachtrag zum Statut bereit.

Nach Verschlechterung der wirtschaftlichen Lage in Deutschland forderte die BHE, den geplanten Bahnbau zu subventionieren. Als Preußen nicht schnell genug auf das Ansinnen reagierte, beantragte die BHE am 24. April 1875 die Vertagung der Konzessionsverhandlungen. Die Strecke wurde erst 1902 als Staatsbahn dem Verkehr übergeben.

Eine geplante direkte Bahn Hannover-Harburg [die heutige Heidebahn] sollte die Zweigbahn Wittenberge-Buchholz in Jesteburg kreuzen. Hier sollte nach der Vorstellung des Handelsministeriums ein Übergangsbahnhof für den Personenverkehr gebaut werden, ein sogenannter Turmbahnhof.

Die BHE widersprach dem Vorhaben. Um auf das hohe Niveau des Anschlußpunktes Buchholz zu gelangen, müsse der Anstieg für die Bahn bereits östlich des Seevertals beginnen und kontinuierlich bis Buchholz fortgeführt werden. Die Einlegung einer Horizontalen für eine Bahnhofsanlage in Jesteburg würde zu unverhältnismäßigen Mehrkosten führen. Darüber hinaus sei es aus betriebswirtschaftlichen Gründen unsinnig, zwischen den Stationen Marxen und Buchholz, die nur gut neun Kilometer

voneinander entfernt seien, eine weitere Station anzulegen. Die Staatsbahn könne auch in Marxen oder Buchholz anschließen. Das Handelsministerium folgte den Einwänden der BHE nicht und schrieb den Turmbahnhof sowie ein Anschlußgleis für den Güterverkehr vor. Da die Bauarbeiten für die Staatsbahn nicht weitergeführt wurden, unterblieb der Bau des geplanten Anschlusses.

Die Auseinandersetzungen um den Kreuzungspunkt verzögerten die Fertigstellung der Zweigbahn um sechs Monate.

Die Planfeststellung bildete die Rechtsgrundlage für die Bauausführung. Die eingereichten Unterlagen mußten eine Prüfung unter wirtschaftlichen, eisenbahntechnischen und verteidigungspolitischen Gesichtspunkten erlauben. Für die Prüfung weiterer Gesichtspunkte fand eine sogenannte Landespolizeiliche Prüfung durch den zuständigen Regierungspräsidenten, resp. Landdrosten statt. Sie bildete die Grundlage für die Planfeststellung durch den Handelsminister. An ihr konnten sich vor Ort alle Interessenten beteiligen. Gegen die Planfeststellung gab es keine Rechtsmittel.

Im Planfeststellungsbeschluß für die letzte Teilstrecke bis Buchholz wurde zunächst Jesteburg ausgespart bis zur Planfeststellung für die Staatsbahn. Erst als klar wurde, daß die fehlende Planfeststellung den Fortgang der Arbeiten für die Zweigbahn unangemessen verzögerte, wurde eine Baugenehmigung für das strittige Teilstück erteilt.

Eine Petition von Wilsede und anderen Gemeinden, die Trasse nach Süden zu verschieben, fand im Handelsministerium keine Zustimmung.

Buchholz kümmerte sich nie aktiv um den Anschluß an die Bahnen, machte hingegen beim erforderlichen Grunderwerb außerordentliche Schwierigkeiten.

Abweichend von dem Verfahren in den preußischen Altprovinzen wurde in der Provinz Hannover noch nach dem alten hannoverschen Recht enteignet. Zuständig für das Verfahren waren die Amtsverwaltungen.

Sowohl KME als auch BHE kamen in der Feldmark Buchholz zu keiner gütlichen Einigung mit den Grundbesitzern, weil diese stark überhöhte Forderungen stellten. Deshalb mußte das förmliche Verfahren eingeleitet werden. Während des Verfahrens gelangen noch Abschlüsse mit einigen Grundbesitzern. Für die restlichen wurde das Schätzverfahren durchgeführt. Der daraufhin vom Amt Harburg festgesetzten Ent-

schädigungssumme unterwarfen sich alle Beteiligten mit Ausnahme des ehemaligen Gemeindevorstehers Hans-Heinrich Eggers.

Wegen der Anlage eines Bahnhofes auf Buchholzer Gebiet stiegen in dessen Umgebung die Grundstückspreise stark an. Deshalb weigerten sich einige Eigentümer, der eigentlich in deren Interesse gedachten Abtretung von Restflächen unter 12,5 a zuzustimmen.

Im Gegensatz zu den Schilderungen örtlicher Heimatforscher förderten Buchholzer Grundeigentümer und Gemeindevorsteher den Bahnbau nicht. Hans Heinrich Eggers war z. B. der einzige Grundeigentümer, der sich noch über Jahre hinweg weigerte, die festgestellte Entschädigungssumme zu akzeptieren.

Der Abbauer Hans Heinrich Meyer wünschte, daß die BHE sein Wohnhaus gegen Entschädigung übernahm, weil es mit einem weichen Dach eingedeckt war und im feuergefährdeten Bereich der Gleisanlage lag. Obwohl Keferstein der BHE vorgeschlagen hatte, Meyers Haus aus Billigkeitsgründen zu entschädigen, zumal man das Grundstück für ein zu bauendes Eisenbahnerwohnhaus gebrauchen konnte, weigerte sich die Direktion, dem Vorschlag zu folgen. Eine entsprechende Verfügung des Amtes Harburg, Meyer zu entschädigen, wurde von der BHE angefochten und von der Landdrostei Lüneburg aufgehoben.

Nunmehr forderte Meyer die Amtsverwaltung auf, aus feuerpolizeilichen Gründen dafür zu sorgen, daß die Feuergefahr für sein Haus beseitigt werde. Nach einem Ortstermin durch die Landdrostei Lüneburg forderte diese die BHE auf, für Abhilfe des feuergefährdeten Zustandes zu sorgen. Die BHE folgte dieser Aufforderung, in dem sie das entsprechende Gleis verlegen ließ, so daß nunmehr der erforderliche Sicherheitsabstand gewährleistet war.

Die Zweigbahn war von Anfang an unrentabel und die BHE tat wenig, dies zu ändern. Es verkehrten nur drei Zugpaare auf der Strecke und eine Exprefßverbindung zwischen Berlin und Bremen kam nie zustande. Die Gegner des Streckenbaus behielten mit ihren Argumenten weitgehend recht. Obwohl die Stammbahn nicht nur die Zinsen und die Amortisation des Baukapitals, sondern auch noch einen großen Teil der Betriebskosten der Zweigbahn erwirtschaften mußte, gelang es Neuhaus

und seinem Nachfolger, Einnahmen und Betriebsüberschüsse der Gesellschaft zu steigern.

Die Zweigbahn hatte auch später als Staatsbahn nur geringe lokale Bedeutung. Der Verkehr wurde nach dem zweiten Weltkrieg auf dem größten Teil der Strecke eingestellt.

Der wahre Grund für Neuhaus, trotz ungünstiger Prognosen die Zweigbahn zu bauen, scheint in der Tatsache zu liegen, daß die BHE im Vergleich mit anderen Eisenbahngesellschaften Preußens eher klein war und auch damals die Unternehmensgröße ein Wert an sich gewesen zu sein scheint. Das Vertrauen der Anleger in die Schaffenskraft des Vorstandes und vor allem in die von Friedrich Neuhaus wurde nicht enttäuscht. Bis zu ihrer Liquidierung im Jahr 1886 blieb die BHE ein solides und rentables Unternehmen, das Dividenden weit über dem Durchschnitt aller preußischen Privatbahnen ausschüttete. Der Preis, den Preußen für die Übernahme der Gesellschaft zahlen mußte, ist Ausweis der Beliebtheit, die die BHE bei ihren Anlegern genoß.

Wer hat nun von dem Bau der Zweigbahn profitiert? Ganz sicher nicht die Aktionäre der BHE, denn wenn die Belastung durch die Zweigbahn nicht gewesen wäre, hätten die Dividenden zwangsläufig stark ansteigen müssen. Die BHE hätte unmöglich den zusätzlichen Gewinn im Unternehmen halten können, denn vor dem Bau der Zweigbahn hatte die Gesellschaft ihren Reservefonds bereits mit mehr als den satzungsgemäß zulässigen Einzahlungen bedacht.⁵⁸⁷

Auch die an der Bahn beteiligten Länder hatten ihren Vorteil. Hamburg gewann zusätzliche Schienenstränge nach Berlin und Magdeburg, Mecklenburg konnte Dömitz an das Eisenbahnnetz anschließen. Dies alles geschah, ohne daß eigenes Geld angefaßt werden mußte und ohne Ertragseinbuße, weil seit 1874 ohnehin keine Dividenden der BHE mehr flossen (die Aktien Lit B waren amortisiert). Preußen hatte einen zeitweiligen Vorteil, weil neue Landesteile an das Verkehrsnetz angeschlossen wurden. Nach der Verstaatlichung verwandelte sich der Vorteil allerdings in einen Nachteil, weil jetzt die unrentable Strecke aus Staatsmitteln subventioniert werden mußte.

⁵⁸⁷ s. hierzu S. 143.

Gewiß hatten auch die an der Strecke liegenden Orte einen, wenn auch nicht meßbaren, Vorteil.

Der größte Profiteur war allerdings Buchholz, und das, ohne daß Gemeindevertretung und Bürger die Bahn großartig gefördert hatten. Buchholz wäre ohne die Bahn ein unbedeutendes Bauerndorf geblieben und hätte allenfalls in jüngster Zeit, wie andere Dörfer der Umgebung, durch den Zuzug von Hamburgern, die einen Bauplatz im Grünen für einen relativ geringen Preis wünschten, seine Einwohnerzahl erhöhen können. Wäre die Anbindung der Wittenberge-Lüneburg-Buchholzer und der Venlo-Hamburger Bahn in Jesteburg erfolgt, wäre wahrscheinlich die Buchholzer Einwohnerentwicklung in Jesteburg vor sich gegangen. Aber selbst bei einer Führung der Venlo-Hamburger Bahn über Buchholz (bei einer Fortführung der Zweigbahn nach Geestemünde hätte diese schließlich auch bei Tostedt anbinden können, wie es der Tostedter Amtshauptmann vorgeschlagen hatte), hätte Buchholz keinen Bahnhof bekommen, jedenfalls nicht, wenn es nach den Wünschen der KME gegangen wäre. Der Bahnhof ist lediglich der Tatsache zu verdanken, daß hier die Zweigbahn an die Venlo-Hamburger Bahn anschloß. So hat die Zweigbahn, obwohl immer unrentabel und selbst für den örtlichen Verkehr ohne große Bedeutung, für den Aufstieg von Buchholz gesorgt. Der dortige Bahnhof ist heute noch wichtig als Einstiegstation für Buchholzer Bürger, die in Hamburg ihren Arbeitsplatz haben. Von über 7.000 arbeitstäglichen Auspendlern benutzten noch 1996 2.007 die Eisenbahn.⁵⁸⁸

⁵⁸⁸ Stadt Buchholz (Hrsg.), Daten, Fakten; Zahlen, Buchholz 2000, S. 16

Quellen- und Literaturverzeichnis

Unveröffentlichte Quellen

Commerzbibliothek Hamburg, z/429 (Jahresbericht der Handelskammer Hamburg für 1872 im Protokoll der Jahresversammlung „Eines Ehrbaren Kaufmanns“ v. 18. 12. 1872).

Brandenburgisches Landeshauptarchiv Potsdam, Pr. Br. Rep 2 A Reg. Potsdam Nr. 1954.

Geheimes Staatsarchiv PK Berlin, I. HA Rep 77 Ministerium des Innern Tit. 280, Nr. 1 Vol 13.

Landesarchiv Berlin, Rep 080 SU 17254.

Landeshauptarchiv Schwerin, 5.12-3/1 MDI 14099, 14100, 5.12-3/12 Eisenbahnkommissariat (1855-1945) 155.

Niedersächsisches Hauptstaatsarchiv Hannover, Hann. 80 Lbg I 863/1, 864, 867, 899/1, 908/1, 908/2.

Staatsarchiv Bremen, 2-R.20.b.3k.1, 2-R.20.b.3k.2.a, 2-R.20.b.3.h.2.a, 2-R.20.b.3.h.3.a.

Staatsarchiv Hamburg: ED-Liegenschaften-374-14 1028, 1031, 2004, 2006, 2007.

ebd., 111-1 Senat CL. VII Lit. Ka Nr. 11 Vol. 13 Fasc. 101, Fasc. 260 Inv. 2, 3, 4, 6, 7, 9, Fasc. 245 c (Direktionsprotokolle), Fasc. 266a, Vol. 13b Fasc. 1 Inv. 2a (Ausschußprotokolle 1855-1887), 2b (Außerordentliche Plenarbeschlüsse 1866-1879), 3b (Geschäftsberichte der Direktion 1855-1883).

Stadtarchiv Buchholz i.d. N., Nachlaß Walter Kludas.

Stadtarchiv Lüneburg, AA E3 Nr. 35, Nr. 36 Vol. 1, Nr. 50.

Gedruckte Quellen

Altmann, W. (Hrsg.), *Ausgewählte Urkunden zur brandenburg-preußischen Geschichte*, 2. Teil, 1. Hälfte 1806-1849, Berlin 1915.

An Königlich Preußische Landdrostei zu Lüneburg. *Ergebene Vorstellung der Handelskammer zu Lüneburg, betreffend: die Erbauung einer Eisenbahn Lüneburg–Wittenberge von Seiten der Berlin–Hamburger Eisenbahn–Gesellschaft.*, Lüneburg 1867.

Bremer Handelsblatt, Nr. 787 v. 10. 11. 1866

Concessions-und Bestätigungsurkunde für die Berlin-Hamburger Eisenbahn-Gesellschaft, nebst deren Statut vom 28. Juli 1843 und den darauf bezüglichen Staatsverträgen vom 8. November 1841, abgedruckt in: Beilage zu No. 10 des Großherzoglich Mecklenburg-Schwerinschen officiellen Wochenblattes vom 4. April 1845.

Darstellung einiger Verhältnisse in Beziehung auf die Hamburg-Hannoversche Eisenbahn, mit Angabe ihres großen allgemeinen Nutzens und ihrer besonderen Vortheile für das Königreich Hannover, Hannover 1835.

Die directe Eisenbahn von Hannover nach Harburg über Walsrode. Auf Veranlassung der beteiligten Comitées von Schwarmstedt, Walsrode und Schneverdingen vermessen und begutachtet, Walsrode 1972.

Fremdling, Rainer, Federspiel, Ruth, Kunz, Andreas (Hrsg.), *Statistik der Eisenbahnen Deutschlands 1835-1989*, bearbeitet von Federspiel, Ruth unter Mitarbeit von Hüchtker, Dietlind und Johansen, Angelus, St Katharinen 1995.

Geschäftsbericht der Direction der Berlin-Hamburger Eisenbahn-Gesellschaft für das Jahr 1874, Berlin 1875.

Ders. für das Jahr 1875, Berlin 1876.

Ders. für das Jahr 1876, Berlin 1877.

Ders. für das Jahr 1879, Berlin 1880.

Gesetzsammlung für die Königlich-Preußischen Staaten, Jahrgänge 1838, 1843, 1844, 1853, 1859, 1867, 1870, 1874.

Gesetz- Sammlng für das Königreich Hannover, Jg. 1840.

Dies., JG. 1844.

Großherzoglich Mecklenburg-Schwerinsches offizielles Wochenblattes No. 10 vom 4. April 1845, Beilage.

Hamburgische Börsenhalle, Nr. 17.862 v. 15. 10 1869.

Dies., Nr. 14.810 v. 29. 7. 1871.

Dies., Nr. 17.875 v. 30. 10. 1869.

Dies., Nr. 17.876 v. 1. 11. 1869.

Dies., Nr. 17.877 v. 2. 11. 1869.

Dies., Nr. 17.878 v. 3. 11. 1869.

Dies., Nr. 17.879 v. 4. 11. 1869.

Dies., Nr. 17.881 v. 6. 11. 1869.

Dies., Nr. 17.883 v. 9. 11. 1869.

Dies., Nr. 17.884 v. 10. 11. 1869.

Dies., Nr. 17.885 v. 11. 11. 1869.

Dies., Nr. 17.886 v. 12. 11. 1869.

Dies., Nr. 17.888 v. 15. 11. 1869.

Dies., Nr. 17.889 v. 16. 11. 1869.

Dies., Nr. 17.890 v. 17. 11. 1869.

Dies., Nr. 17.892 v. 19. 11. 1869.

Dies., Nr. 17.893 v. 20. 11. 1869.

Dies., Nr. 17.894 v. 22. 11. 1869.

Dies., Nr. 17.895 v. 23. 11. 1869.

Dies., Nr. 18.140 v. 16. 11. 1870.

Dies., Nr. 18.163 v. 6. 10. 1870.

Dies., Nr. 18.473 v. 12. 10.1871.

Dies., Nr. 18.476 v. 14. 10. 1871.

Dies., Nr. 18.478 v. 17. 10. 1871.

Dies., Nr. 18.562 v. 25. 1. 1872.

Dies., Nr. 18.564 v. 27. 1. 1872.

Dies., Nr. 19.281 v. 3. 6. 1874.

Hamburger Correspondent, Nr. 249 v. 20. 10. 1869.

Ders., Nr. 260 v. 2. 11. 1869.

Ders., Nr. 263 v. 5. 11. 1869.

Ders., Nr. 61 v. 12. 3. 1870.

Ders., Nr. 236 v. 4. 10. 1870.

Ders., Nr. 248 v. 21. 10. 1871.

Ders., Nr. 22 v. 26. 1. 1872.

Ders., Nr. 68 v. 20. 3. 1872.

Ders., Nr. 307 v. 29. 12. 1872.

Ders., Nr. 129 v. 4. 6. 1874.

Hamburger Fremden-Blatt Nr. 278 v. 19. 11. 1869, Beilage.

Hamburger Nachrichten, Nr. 262 v. 4. 11. 1869.

Dies., Nr. 266 v. 9. 11. 1869.

Dies., Nr. 267 v. 10. 11. 1869.

Dies., Nr. 269 v. 12. 11. 1869.

Dies., Nr. 272 v. 16. 11. 1869.

Dies., Nr. 273 v. 17. 11. 1869.

Dies., Nr. 274 v. 18. 11. 1869.

Dies., Nr. 276 v. 20. 11. 1869.

Dies., Nr. 277 v. 21. 11. 1869.

Dies., Nr. 278 v. 23. 11. 1869.

Handelskammer zu Harburg (Hrsg.), Jahresbericht pro 1873, Harburg 1874.

Dies., Jahresbericht pro 1875, Harburg 1876.

Dies., Jahresbericht pro 1876, Harburg 1877.

Handelskammer zu Lüneburg (Hrsg.), Jahresbericht der Handelskammer zu Lüneburg auf das Jahr 1867, Lüneburg 1868.

Dies., Jahresbericht 1868, Lüneburg 1869.

Dies., Jahresbericht 1869, Lüneburg 1870.

Dies., Jahresbericht 1872, Lüneburg 1873.

Dies., Jahresbericht 1874, Lüneburg 1875.

Dies., Jahresbericht 1877, Lüneburg 1878.

Harburger Anzeigen und Nachrichten v. 13. 4. 1875.

[http:// map.megatel.de/ Hamburg \(Stadtplan\)/ map.jsp;jsessionid=4f6yva1](http://map.megatel.de/Hamburg%20(Stadtplan)/map.jsp;jsessionid=4f6yva1).

Keil, Wilhelm, Neumanns Orts-Lexikon des Deutschen Reichs. Ein geographisch-statistisches Nachschlagebuch für deutsche Landeskunde. Dritte, neu bearbeitete und vermehrte Auflage, Leipzig und Wien 1894.

Königlich Preußisches statistisches Bureau (Hrsg.), Jahrbuch für die amtliche Statistik des preußischen Staates, II. Jahrgang, Berlin 1867.

Dass., Jahrbuch, III. Jahrgang, Berlin 1869.

Dass., Jahrbuch, IV. Jahrgang (erste Hälfte), Berlin 1876.

Lüneburgsche Anzeigen Nr. 38 v. 14. 2. 1872

Dies. Nr. 58 v. 8. 3. 1872.

Ministerialblatt für die gesammte innere Verwaltung in den Königlich-Preußischen Staaten, Jg. 1848.

Moellers Coursbuch v. 1875, Verzeichnis der Eisenbahnen in Nordwestdeutschland, mit den Anschlüssen bis Wien, Paris, London, Amsterdam, Schweiz u.s.w., Hannover 1875.

Nachtrag zum Statut der Berlin-Hamburger Eisenbahn-Gesellschaft, Bergedorf 1851.

Nationalzeitung Nr. 500 v. 26. 10. 1869.

Nekrolog des Geheimen Regierungsraths Friedrich Neuhaus, vorsitzenden, technischen und Betriebs-Directors der Berlin-Hamburger Eisenbahn-Gesellschaft, Berlin 1877.

Protokoll der außerordentlichen General-Versammlung der Actionaire der Berlin-Hamburger Eisenbahn-Gesellschaft am 24. November 1869 nebst Bericht des Ausschusses an dieselben, Berlin 1869.

Protokoll der außerordentlichen General-Versammlung der Actionaire der Berlin-Hamburger Eisenbahn-Gesellschaft am 14. 3. 1872 nebst Bericht des Ausschusses an dieselben, Berlin 1872.

Von Salzwedel auf Uelzen oder von Salzwedel auf Lüneburg. Bemerkungen zu dem Projekte einer Eisenbahn durch die Altmark zum Anschluß an die Lehrte-Harburger Bahn, unter besonderer Berücksichtigung der hannoverschen Interessen, Dannenberg 1866.

Statistik der in Betrieb befindlichen Eisenbahnen Deutschlands nach den Angaben der Eisenbahnverwaltungen, bearbeitet im Reichseisenbahnamt, Band III, Betriebsjahr 1882/1883, Berlin 1884.

Stenographische Berichte über die Verhandlungen des preußischen Abgeordnetenhauses, Jahrgang 1873.

Weserzeitung v. 1. 11. 1869.

[www. documentArchiv.de/nzjh/ndbd/verfndbd.html](http://www.documentArchiv.de/nzjh/ndbd/verfndbd.html)., S.1-20.

Darstellungen

AfE, Jahrgänge 1895, 1915, 1921, 1929, 1933, 1937, 1940, 1962.

Anonym, 10 Jahre Preußisch-Deutscher Eisenbahnpolitik, Leipzig 1876.

Aubin, Hermann, Zorn, Wolfgang (Hrsg.), Handbuch der deutschen Wirtschafts- und Sozialgeschichte, Bd. 2, Stuttgart 1976.

Bemerkungen über die Richtung der Hannoverschen Eisenbahn nach der Elbe, Hannover 1840.

- Bley, Peter**, 150 Jahre Eisenbahn Berlin-Hamburg. Auf der Strecke des technischen Fortschritts, Düsseldorf 1996.
- Borchert, Knut**, Wirtschaftliches Wachstum und Wechsellagen 1800-1914, in: Aubin, Hermann, Zorn, Wolfgang (Hrsg.), Handbuch der deutschen Wirtschafts- und Sozialgeschichte, Bd. 2, Stuttgart 1976, S. 198-275.
- Blum, Otto**, Eisenbahnbau, Heidelberg 1946.
- Ders.**, Das Eisenbahnnetz Niedersachsens, in: AfE 1933, S.317-344; 605-660; 913-940.
- Bracht, Klaus**, Der Bau der ersten Eisenbahnen in Preußen. Eine Untersuchung der rechtlichen Grundlagen und der bei der Gründung und dem Grunderwerb aufgetretenen Rechtsprobleme, Berlin 1998.
- Brosius, Dieter u.a.**, Heimatchronik des Kreises Harburg, Köln 1977.
- Buchholzer** Jahrbuch 1975.
- Die Eisenbahn** in und um Dömitz. Auszüge aus einem Manuskript von 1988 aus dem Archiv der RBD Schwerin; ergänzt durch DieterFuchs, in: Streckenarchiv Deutsche Eisenbahnen (Loseblattsammlung), Bd. 1, Freiburg o. D., S.(12a) 16-24.
- Ewald, Kurt**, 20.000 Schriftquellen zur Eisenbahnkunde, Kassel 1941.
- Fleck**, Die ersten Eisenbahnen von Berlin nach dem Westen der Monarchie. Ihre Begründung und ihre Entwicklung bis zum Jahre 1854. Ein Beitrag zur Geschichte des preußischen Eisenbahnwesens, in: AfE 1895, S. 693- 730.
- Franz, Günther**, Verwaltungsgeschichte des Regierungsbezirkes Lüneburg, Bremen-Horn 1955.
- Fremdling, Rainer**, Federspiel, Ruth, Kunz, Andreas (Hrsg.), Statistik der Eisenbahnen in Deutschland 1835-1989, St. Kathrinen 1995.
- Gall, Lothar, Pohl, Manfred** (Hrsg.), Die Eisenbahn in Deutschland. Von den Anfängen bis zur Gegenwart, München 1999.
- Gall, Lothar**, Eisenbahnen in Deutschland: Von den Anfängen bis zum ersten Weltkrieg, in: ebd., S. 13-70.
- Gleim, Wilhelm**, Das Recht der Eisenbahnen in Preußen, Erster Band, Erste Hälfte, Die allgemeinen Grundlagen des Preußischen Eisenbahnrechts, Berlin 1891.
- Ders.**, ebd., Erster Band, Zweite Hälfte, Das Eisenbahnbaurecht. Die rechtliche Begründung und der Bau der Eisenbahnen in Preußen, Berlin 1893.
- Gemeinde Buchholz** (Hrsg.), 500 Jahre Buchholz, Ein Festbuch zur 500-Jahrfeier, Buchholz 1950.
- Geschichts- und Museumsverein Buchholz und Umgebung** (Hrsg.), Unterrichtsmaterialien für die Klassen 4-6, Buchholz 1990.
- Giebelmann, Wilhelm**, Die Bundesbahn. Die Entwicklung der Eisenbahnen im Buchholzer Raum, in: Gemeinde Buchholz (Hrsg.),500 Jahre Buchholz, S. 138-140.
- Grieger, Alfred**, Eine Reise von Buchholz (Nordheide) über Lüneburg, Dömitz und Ludwigslust nach Wittenberge, in: Streckenarchiv Deutsche Eisenbahnen (Loseblattsammlung), Bd. 1, Freiburg o. D. (12a) S. 1-15
- Haas, Richard**, Die Abhängigkeit des deutschen Eisenbahnnetzes von seiner geschichtlichen Entwicklung, in: AfE 1940, S. 369-428.
- Hager, Bernhard**, Die Entwicklung der Eisenbahnverbindungen zwischen den preußischen Ost- und Westprovinzen bis 1866, in: Jahrbuch für Eisenbahngeschichte, Heft 22 (1990), S. 23-84.
- Hamburgs** Bahnhöfe, Verkehrstempel und Haltepunkte im Wandel. Fotografiert von Katharina Marut-Schröder mit Texten von Jan Schröder, Hamburg 1994,
- Harburger** Kreiskalender 1956.
- Ders.**, 1976.
- Helmke, Hans-Ingolf**, Der Verkehr im Raum zwischen Weser und Elbe im 19. Jahrhundert unter besonderer Berücksichtigung der Eisenbahnen (Diss.), Köln 1957.

- Hennings**, Peter, Wirtschaftsgeschichte, in: Brosius, Dieter u. a., Heimatchronik des Kreises Harburg, S. 137-180.
- Hinrichs**, Diedrich, Buchholz und die Eisenbahn, in: Harburger Kreiskalender 1956, S. 64 f.
- Ders.**, Wie Buchholz Eisenbahnknotenpunkt wurde, in: Buchholzer Jahrbuch 1975, S. 111-114.
- Hoyer**, Heinrich, Buchholz, in: Gemeinde Buchholz (Hrsg.), 500 Jahre Buchholz, S. 9-17.
- Inselmann**, Jörn, Entwicklung der Eisenbahnen im hamburgischen Staatsgebiet, Hamburg 1971. [maschienengeschriebenes Exemplar im Selbstverlag der hamburgischen Baubehörde]
- Jahrbuch** für Eisenbahngeschichte, Heft 22 (1990).
- Jansen**, Uwe-Jens, Die Eisenbahn in Hamburg: vom Nadelöhr zur leistungsfähigen Magistrale – historische Entwicklung und Zukunftsvision, Hamburg 1999.
- Kech**, Edwin, Geschichte der deutschen Eisenbahnpolitik, Leipzig 1911.
- Kellenbenz**, Hermann, Zahlungsmittel, Maße und Gewichte seit 1800, in: Aubin, Hermann, Zorn, Wolfgang (Hrsg.), Handbuch, S. 934-958.
- Keller**, Erich, Die verkehrsgeographischen Grundlagen der deutschen Eisenbahn-Umwege mit besonderer Berücksichtigung von Nord- und Mitteldeutschland, in: AfE 1929, S. 345-362 und S. 584-630.
- Klee**, Wolfgang, Preußische Eisenbahngeschichte, Stuttgart, Berlin, Köln, Mainz 1982.
- Klomfas**, Hermann, Die Entwicklung des Staatsbahnsystems in Preußen (Preußische Eisenbahnpolitik), Ein Beitrag zur Eisenbahngeschichte Deutschlands, Hamburg 1901.
- Kludas**, Walter, Vor 100 Jahren der erste Zug: Buchholz und die Eisenbahn, in: Harburger Kreiskalender 1976, S. 64 f.
- Ders.**, Buchholz, Gesicht und Geschichte eines Heide-Ortes, Hamburg 1981.
- Krieg**, Martin, Die Entstehung und Entwicklung der Amtsbezirke im ehemaligen Fürstentum Lüneburg, Neudruck der Ausgabe Göttingen 1922, Osnabrück 1975.
- Kutschik**, Dietrich, Sprang, Burkhard, Die Berlin-Hamburger Eisenbahn, Stuttgart 1996.
- Laue**, Heinrich, Meyer, Heinrich (Hrsg.), Zwischen Elbe, Seeve und Este. Ein Heimatbuch des Landkreises Harburg, Erster Band, Harburg 1925.
- Dies.**, Zweiter Band, Harburg 1925.
- Lawrenz**, Dirk, Eichmann, Lothar, Die Heidebahn. 85 Jahre durch die Lüneburger Heide von Buchholz über Schneverdingen nach Soltau, Freiburg 1986.
- Lehmann**, Helmut, Eisenbahnen in Preußen, Düsseldorf 1998.
- Leyen**, Alfred, v.d., Die Eisenbahnpolitik des Fürsten Bismarck, Berlin 1914.
- Lukner**, Bernward, Buchholz als Verkehrsmittelpunkt, in: Gemeinde Buchholz (Hrsg.), 500 Jahre Buchholz, S. 128-138.
- Maack**, Herbert u. a. (Hrsg.), Jesteburg in Wort und Bild, Jesteburg 1979.
- Masuhr**, Joachim, Die historische Entwicklung des Eisenbahnnetzes im Gebiet des Landes Niedersachsen, in: Neues Archiv für Niedersachsen, Band 9 (1957/58), Heft 5, S. 341-345.
- Mayer**, Arthur, v., Geschichte und Geographie der Deutschen Eisenbahnen von ihrer Entstehung bis auf die Gegenwart 1890, Berlin 1891, erstmaliges Faksimile der Ausgabe von 1891 mit einer Einführung von Erhard Born, Moers 1984.
- Meyer**, Carl, Jesteburg vor 80 Jahren, in: Maack, Herbert u. a. (Hrsg.), Jesteburg in Wort und Bild, S. 28-41.
- Metzeltin**, Günter H., Die Bahn, Literaturverzeichnis zum Schienenverkehr aus einer großen Privatbibliothek, Karlsruhe 1977.
- Mende**, Michael, Der fortgesetzte Wandel: Hannovers Industrialisierung und Infrastruktur vor und nach 1866, in: Sabelleck, Rainer (Hrsg.), Hannovers Übergang vom Königreich zur preußischen Provinz 1866. Beiträge zu einer Tagung am 2. November 1991 in Göttingen, Hannover 1995, S. 143 –171.
- Neues** Archiv für Niedersachsen, Band 9 (1957/58), Heft 5.
- Niedersächsisches** Jahrbuch, Bd. 38, 1966.

- Ottmann**, Karl, Die Industrie- und Handelskammern und das Eisenbahnwesen, in: AfE 1962, Heft 1, S.1-30.
- Overmann**, Die Hannoverschen Staatseisenbahnen (1843-1866). Ein Beitrag zur Staatsbahngeschichte Nordwestdeutschlands, in: AfE 1937, S. 303-326.
- Perrot**, F., Deutsche Eisenbahnpolitik, in: Deutsche Zeit- und Streitfragen. Flugschrift zur Kenntnis der Gegenwart, Jg. 1, Heft 3 und 4, Berlin 1872.
- Pietsch**, Helmut, Die Entwicklung der Eisenbahn im Raum Rotenburg (Wümme), in: Rotenburger Schriften, Heft 70/71, 1989, S. 61-138.
- Pitz**, Ernst, Deutschland und Hannover im Jahre 1866, in: Niedersächsisches Jahrbuch, Bd. 38, 1966, S. 86-158.
- Popper**, Josef, Geschichte, Entwicklung und Funktion der Bahnen niederer Ordnung im Verkehrswesen, in: AfE 1921, S. 732-764.
- Reichsbahndirektion** Altona (Hrsg.), 50 Jahre Eisenbahndirektion Altona 1884-1934, Altona 1934.
- Riegels**, Gustav, Die Verkehrsgeschichte der deutschen Eisenbahnen mit Einschluß der heutigen Verkehrslage. Zum fünfzigjährigen Jubiläum der ersten preußischen Eisenbahnen, Elberfeld 1889, Nachdruck Frankfurt/M 1986.
- Ritzau**, Hans-Joachim, Eisenbahngeschichte im Portrait Mitteldeutschlands, in: Ders., Deutsche Eisenbahngeschichte - Im Spiegel persönlicher Erinnerungen von Karl Ottmann-, Landsberg, 1975, S. 77-185.
- Ders.**, Deutsche Eisenbahngeschichte - Im Spiegel persönlicher Erinnerungen von Karl Ottmann-, Landsberg, 1975
- Renaud**, Theodor, Die Entwicklung des Eisenbahnwesens in Preußen seit dem Jahr 1888, Berlin 1914.
- Röll**, Victor, Enzyklopädie des Eisenbahnwesens, 10 Bände, Berlin, Wien 1912-1923.
- Rossberg**, Ralf Roman, Geschichte der Eisenbahn, Künzelsau 1977.
- Rotenburger** Schriften, Heft 70/71, 1989.
- Sabelleck**, Rainer (Hrsg.), Hannovers Übergang vom Königreich zur preußischen Provinz 1866. Beiträge zu einer Tagung am 2. November 1991 in Göttingen, Hannover 1995.
- Stadt** Buchholz i.d.N.(Hrsg.), Daten, Fakten, Zahlen, Buchholz 2000.
- Staisch**, Erich, Hamburg und seine Dampflokomotivzeit, Hamburg 1983.
- Stamann**, Claus, Streit um die Streckenführung der Bahn Bremen-Hamburg in den Jahren 1870-1874, in: Rotenburger Schriften, Heft 62 (1985), S. 93-111.
- Steimle**, Holger, Ein Bahnhof auf dem Abstellgleis. Der ehemalige Hamburger Bahnhof in Berlin und seine Geschichte, Berlin 1983.
- Streckenarchiv** Deutsche Eisenbahnen (Loseblattsammlung), Bd. 1, Freiburg o. D., (12a).
- Tilly**, Richard, Verkehrs- und Nachrichtenwesen, Handel, Geld-, Kredit- und Versicherungswesen, in: Aubin, Hermann, Zorn, Wolfgang (Hrsg.), Handbuch, S. 563-596.
- Trapp**, Wolfgang, Kleines Handbuch der Münzkunde und des Geldwesens in Deutschland, Stuttgart 1999.
- Wachtel**, F., Hundert Jahre preußisches Eisenbahngesetz. Zum 3. November 1938, in: ZdVMEEV, 78. Jg. (1938), S. 832-834.
- Wagner**, Adolf, Das hannoversche Eisenbahnwesen und einige daran sich anschließende Beziehungen, in: AfE 1915, S.1177.
- www.aknw.de/Service/Index/Bund1913Wohn.htm.
- www.altaktie.de/fernauktion.htm#Banken%20Deutschland.
- ZdVDEV**, Jg 1873.
- Dies.**, Jg.1874.
- Dies.**, Jg. 1875.
- ZdVMEEV**, Jg. 1938.

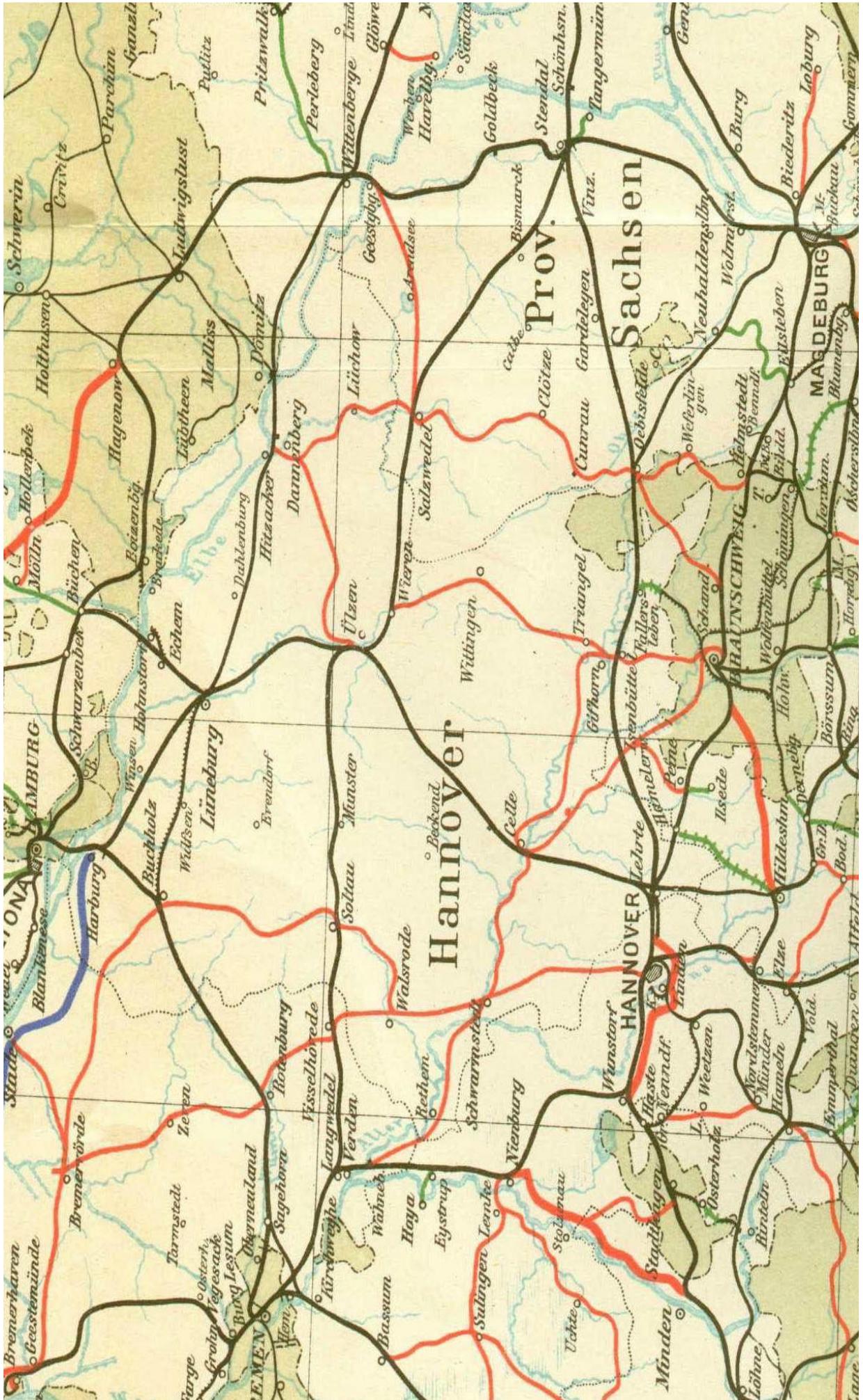
Anhang (Graphiken und Bilder)

Übersichtskarte über die Eisenbahnen zwischen Elbe und Weser (Jahr der Fertigstellung)

*Hannover-Bremen (1847); Braunschweig-Lehrte-Hannover-Minden (1847), Lehrte-Harburg (1847); (Berlin)-Stendal-Lehrte (1872); Stendal-Salzwedel-Uelzen-Langwedel (1873); Wittenberge-Lüneburg-Buchholz (1874); Buchholz-Bremervörde-Geestemünde (1902); (Venlo)-Bremen-Hamburg (1874).*⁵⁸⁹

S. Graphik auf der nächsten Seite.

⁵⁸⁹ Übersichtskarte über die Entwicklung des preußischen Eisenbahnnetzes seit dem Regierungsantritt S. Majestät des Kaisers und Königs Wilhelm II. [Ausschnitt], in: Renault, Theodor, Die Entwicklung des Eisenbahnwesens in Preußen seit dem Jahr 1888, Berlin 1914, Anlage.

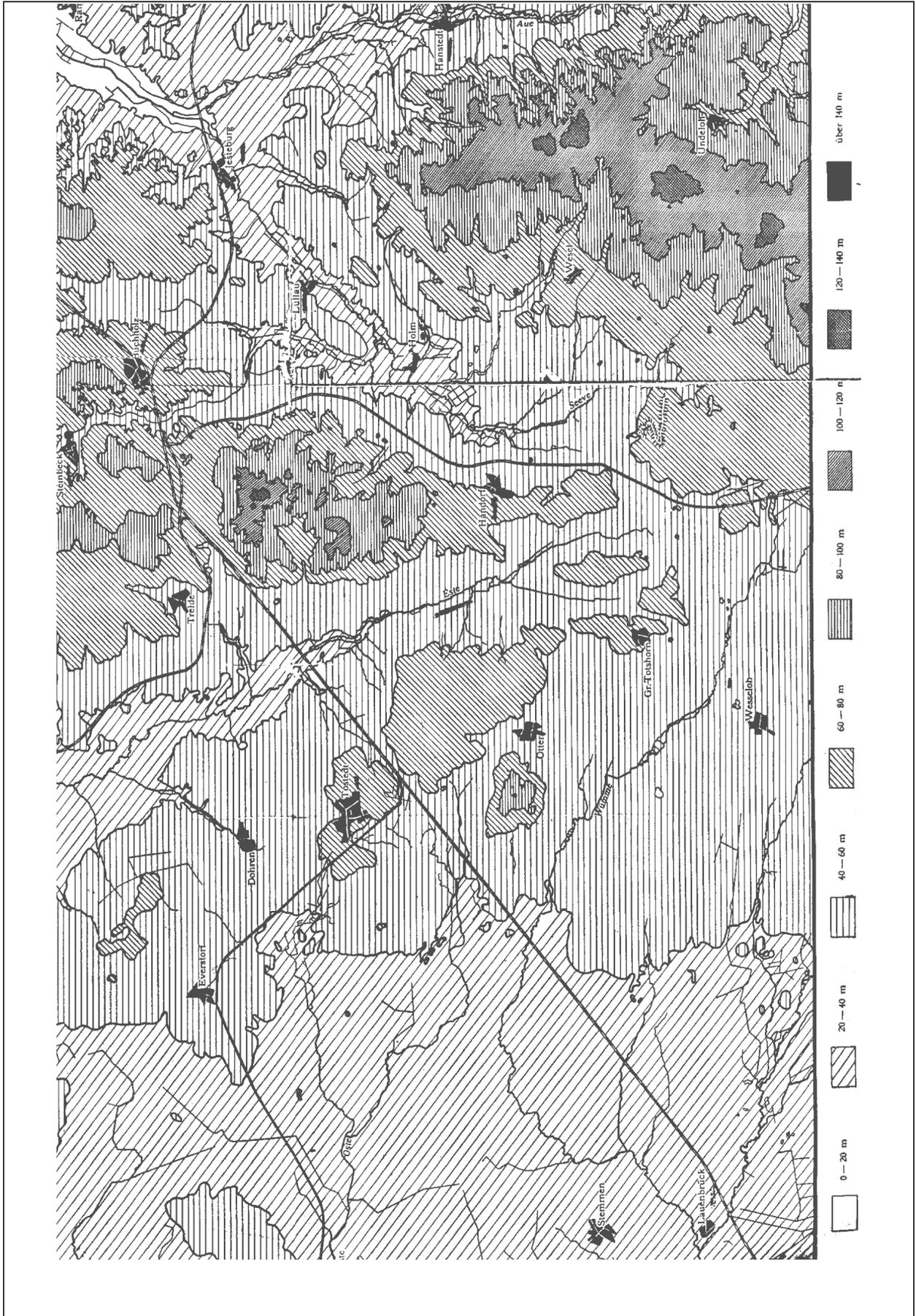


Höhenschichtenkarte des Landkreises Harburg ⁵⁹⁰

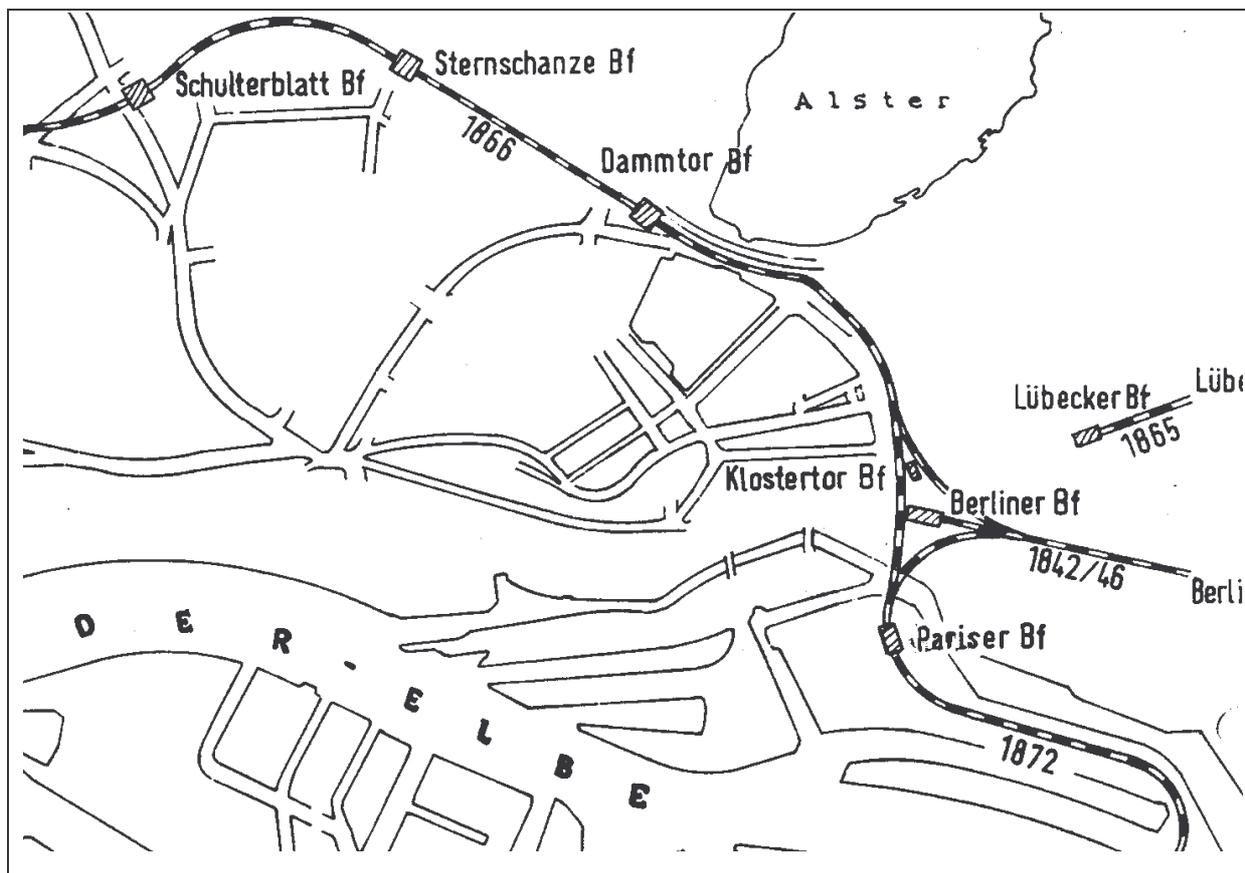
Zu Seite 82: deutlich ist der Bergrücken westlich von Hanstedt zu erkennen, der sich in einer Höhe von über 100 m einer Eisenbahntrasse entgegenstellt.

Zu Seite 181: Es ist zu erkennen, daß Buchholz auf einem Hochplateau liegt und für die Linieneinführung einer Bahn denkbar ungeeignet erscheint. (s. Graphik auf der nächsten Seite)

⁵⁹⁰ Laue, Heinrich, Meyer, Heinrich (Hrsg.), Zwischen Elbe, Seeve und Este. Ein Heimatbuch des Landkreises Harburg, Erster Band, Harburg 1925, Anhang, Tafel 1.



Lageskizze der hamburgischen Eisenbahnlinien, Stand 1872 ⁵⁹¹



Der Berliner Bahnhof lag dort, wo sich heute der Deichtorplatz befindet.⁵⁹² Er wurde am 1. Mai 1903 stillgelegt.⁵⁹³ Der Pariser Bahnhof der Venlo-Hamburger Bahn lag am heutigen Lohseplatz.⁵⁹⁴ (s. auch den folgenden Stadtplan)

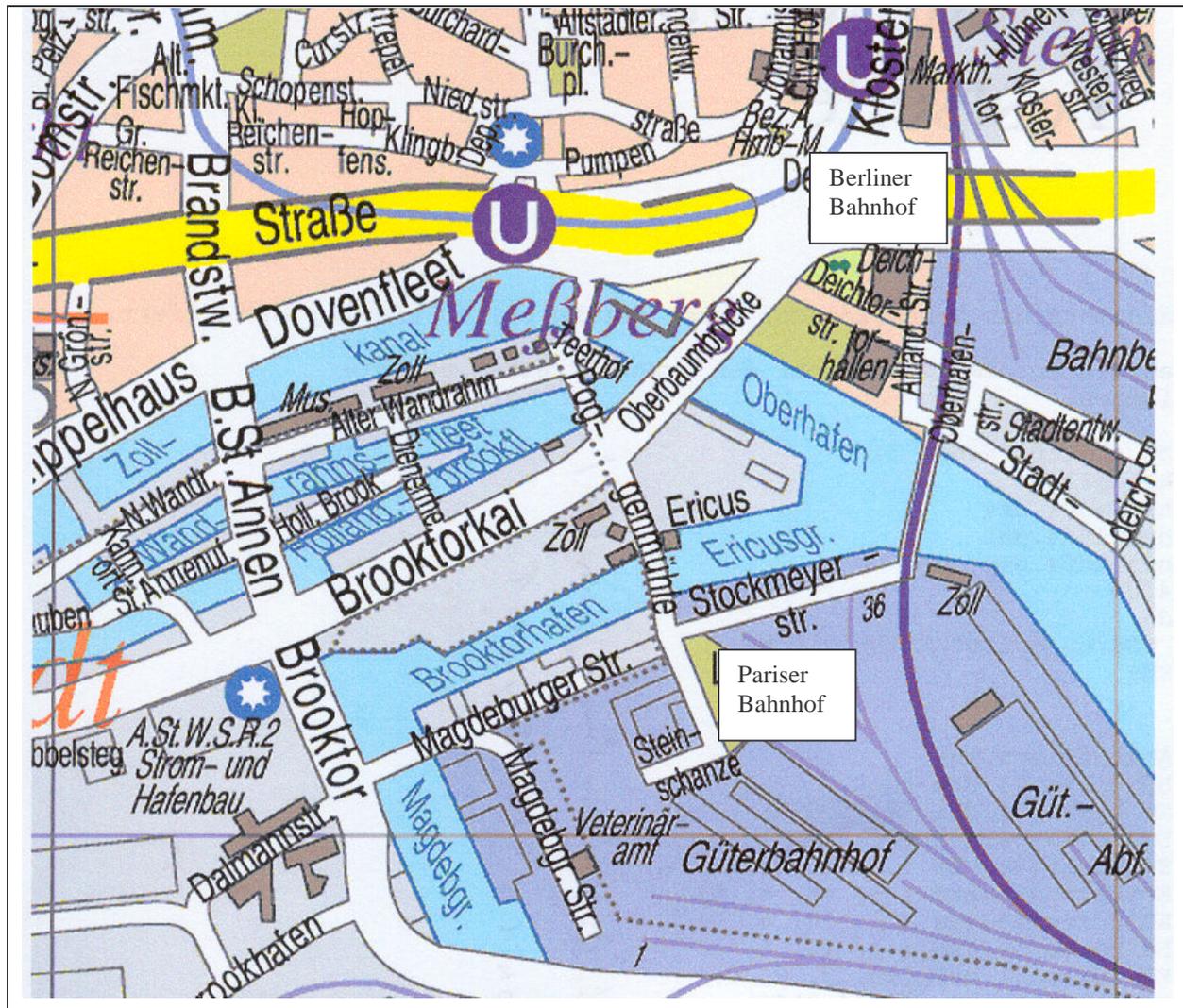
⁵⁹¹ Staisch, Erich, Hamburg und seine Dampflokzeit, Hamburg 1983, S. 353.

⁵⁹² Hamburgs Bahnhöfe, Verkehrstempel und Haltepunkte im Wandel. Fotografiert von Katharina Marut-Schröder mit Texten von Jan Schröder, Hamburg 1994, Bildtext S. 6; .

⁵⁹³ ebd., Bildtext S. 43; Uwe-Jens Jansen behauptet, der Platz vor dem ehemaligen Berliner Bahnhof hieße noch heute Bahnhofsplatz. Dies konnte durch den Stadtplan von Hamburg nicht verifiziert werden (Jansen, Uwe-Jens, Die Eisenbahn in Hamburg, S. 150.)

⁵⁹⁴ Hamburgs Bahnhöfe, Bildtext S. 28.

Der heutige Stadtplan von Hamburg (Ausschnitt) mit der Lage der Bahnhöfe von
BHE und KME⁵⁹⁵



Die Konzessions- und Bestätigungsurkunde ⁵⁹⁶

(Nr. 7685.) Konzessions- und Bestätigungs-Urkunde, betreffend den Bau und Betrieb einer Zweig-Eisenbahn von Wittenberge über Dömitz und Lüneburg bis zum Anschlusse an die Osnabrück-Bremen-Hamburger Eisenbahn, durch die Berlin-Hamburger Eisenbahngesellschaft, und einen Nachtrag zum Statut der letzteren. Vom 16. Juni 1870.

Wir Wilhelm, von Gottes Gnaden König von Preußen etc.

Nachdem die Berlin-Hamburger Eisenbahngesellschaft in der Generalversammlung ihrer Aktionaire vom 24. November 1869, den Bau und Betrieb einer Zweig-Eisenbahn von Wittenberge über Dömitz und Lüneburg bis zum Anschlusse an die Osnabrück-Bremen-Hamburger Eisenbahn beschlossen hat, wollen Wir der gedachten Gesellschaft zu dieser Erweiterung ihres Unternehmens bezüglich des diesseitigen Staatsgebietes Unsere landesherrliche Genehmigung auf Grund des beigefügten, hierdurch von Uns bestätigten Statutnachtrages ertheilen.

Zugleich wollen Wir der Gesellschaft das Recht zur Expropriation und vorübergehenden Benutzung der für die Bahnanlage erforderlichen Grundstücke nach Maßgabe der in den einzelnen Landestheilen bestehenden gesetzlichen Vorschriften hierdurch verleihen.

Die gegenwärtige Urkunde ist nebst dem Statutnachtrage durch die Gesetzsammlung zu veröffentlichen.

Urkundlich unter Unserer Höchsteigenhändigen Unterschrift und beigedrucktem Königlichen Insigne.

Gegeben Schloß Babelsberg, den 16. Juni 1870.

(L. S.) Wilhelm.

⁵⁹⁵ [http://map.megatel.de/Hamburg\(Stadtplan\)/map.jsp;jsessionid=4f6yva1](http://map.megatel.de/Hamburg(Stadtplan)/map.jsp;jsessionid=4f6yva1).

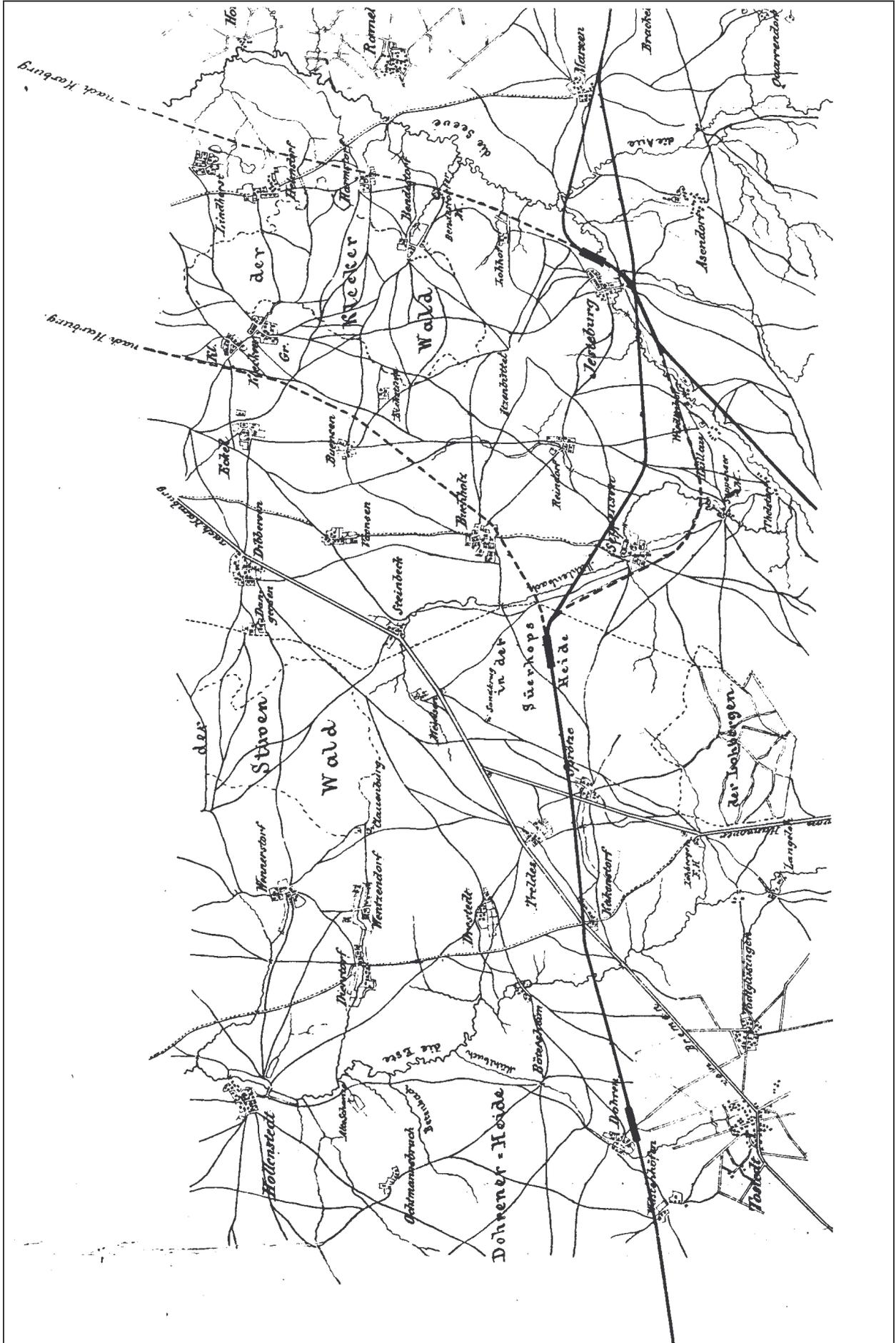
⁵⁹⁶ Pr. GS, Jg. 1870, S. 417; für Mecklenburg-Schwerin wurde natürlich die Konzession durch den Großherzog vergeben.

Varianten für den Anschlußbahnhof an der Venlo-Hamburger Bahn

Von der Venlo-Hamburger Bahn sind zwei Alternativrouten dargestellt. Eine läuft über Dohren-Sprötze-Buchholz nach Harburg und eine über Thelstorf und Jesteburg. Von der Zweigbahn der BHE sind drei Varianten zu sehen. Die erste sieht einen Anschluß in Jesteburg vor. Eine zweite führt von Marxen an Jesteburg vorbei, läßt Seppensen im Süden liegen und mündet in einen Anschlußpunkt, der in etwa in Brumhagen liegt. Die dritte Variante zeigt einen ähnlichen Streckenverlauf wie die zweite, läuft aber über Lüllau und südlich an Seppensen vorbei.⁵⁹⁷

S. Graphik auf der nächsten Seite.

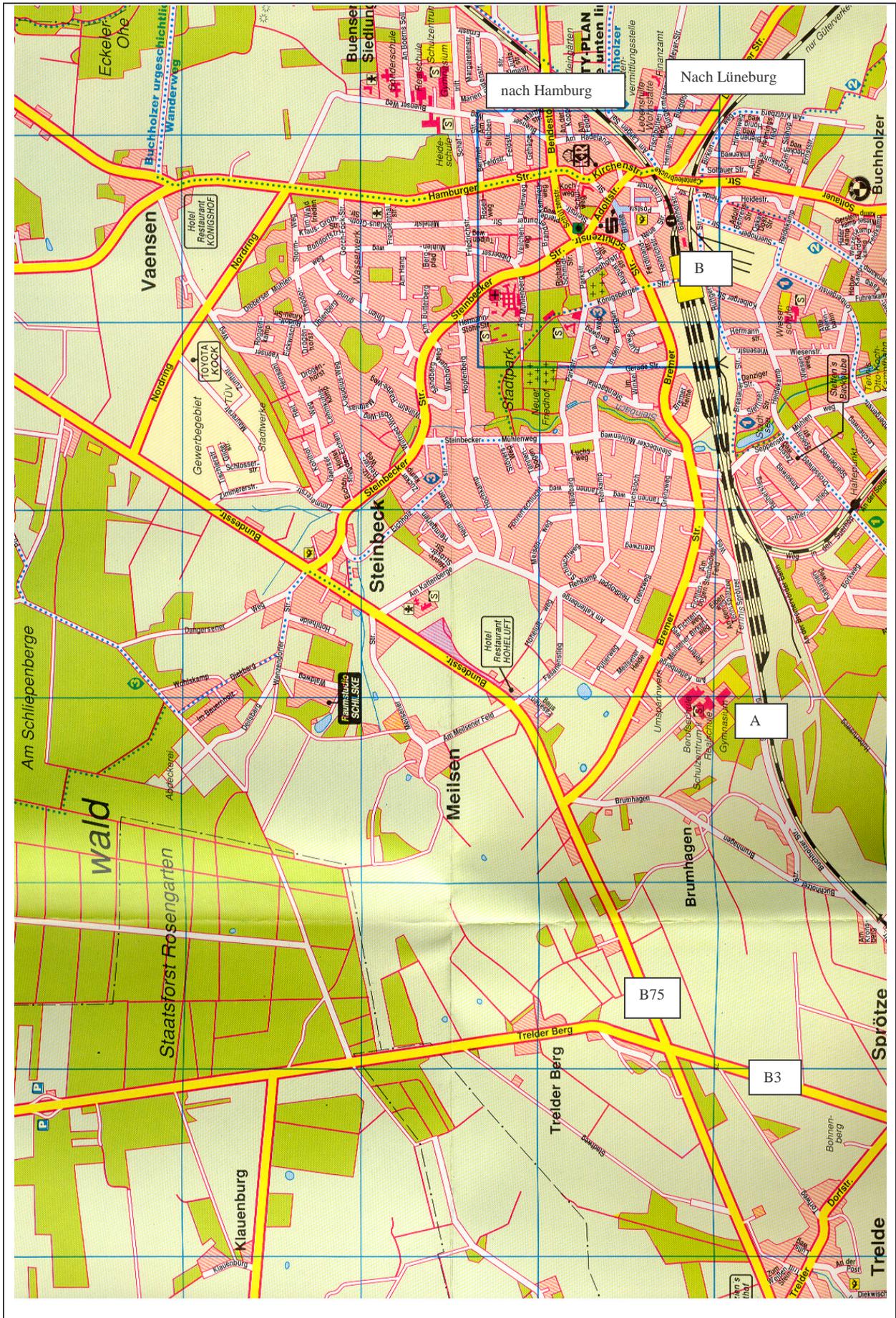
⁵⁹⁷ Die Karte lag als Einzelblatt in der Akte und ist somit keinem Urheber zuzuordnen. Da die BHE zu diesem Zeitpunkt (die Karte ist von 1870) noch energisch auf einem Anschluß in Jesteburg bestand, kann die Karte eigentlich nur aus dem Handelsministerium oder dem Eisenbahnkommissariat Berlin stammen. (StA HH, ED-Liegenschaften-374-14 2006.)



Stadtplan von Buchholz in der Nordheide⁵⁹⁸

Das Feld A zeigt die Stelle, an der Sprötze gern den Bahnhof gehabt hätte. Das Feld B zeigt den heutigen Bahnhof. S. Graphik auf der nächsten Seite.

⁵⁹⁸ Ausschnitt aus dem Stadtplan Buchholz des Verlages Hartmann-Plan in 24558 Henstedt-Ulzburg.



Die Überquerung des Seevetals



Die Brücke bei Marxen über die Hanstedter Aue Foto: Hartmut Kühne, Hamburg



Die Seevebrücke östlich von Jesteburg Foto: Hartmut Kühne, Hamburg

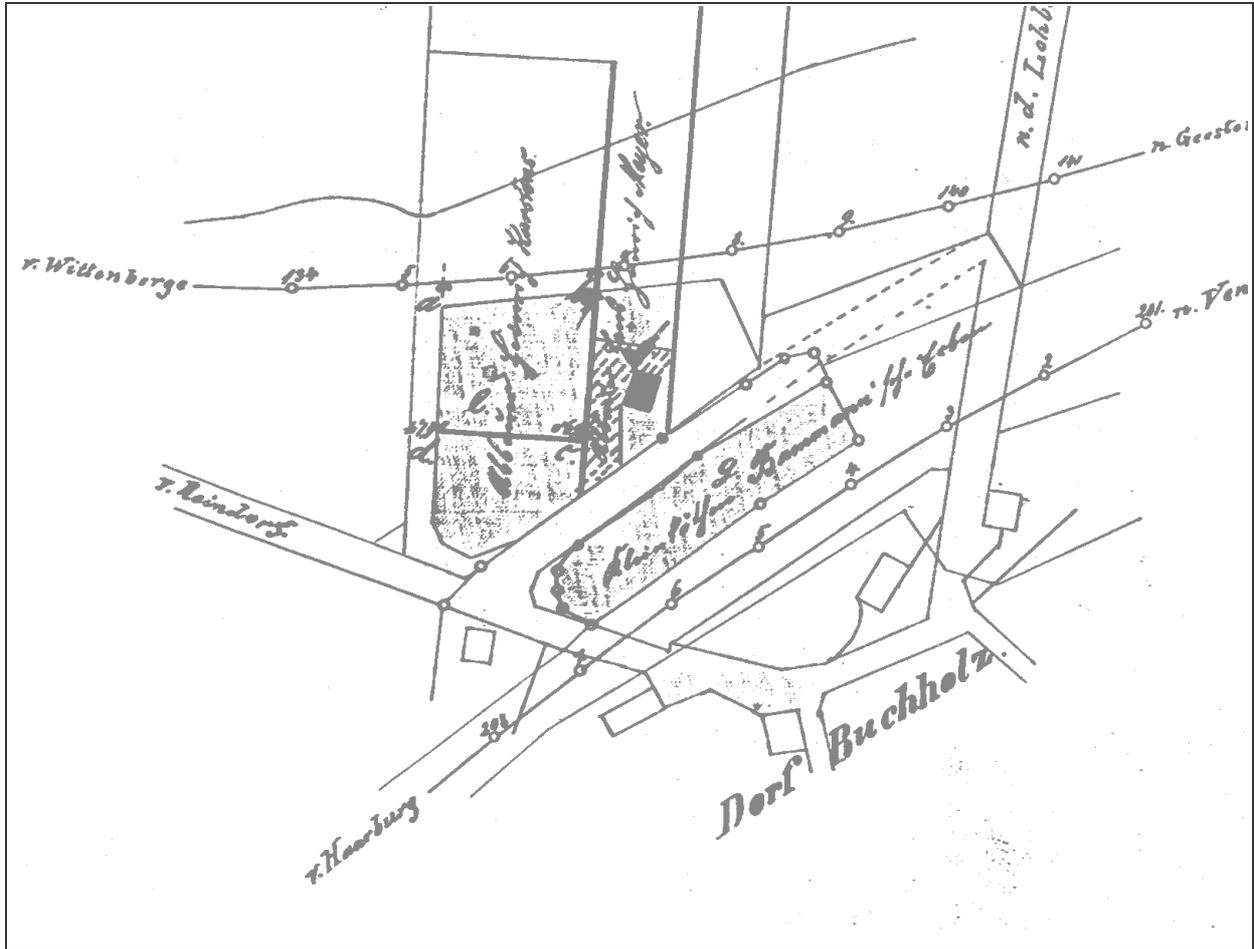


Brücke über die Straße Jesteburg-Hittfeld (westlich des Flusses) Foto: Hartmut Kühne, Hamburg

Der Planfeststellungsbeschluss für das Amt Dannenberg

<p style="text-align: center;">Lüneburg, den 12. Februar 1872. Bekanntmachung.</p> <p>Unter Bezugnahme auf den Art. 2 des hannoverschen Gesetzes vom 8. September 1840, die Veräußerungs-Verpflichtung behuf Eisenbahn-Anlagen betreffend, wird im Auftrage des Herrn Ministers für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten der von der Berlin-Hamburger Eisenbahn-Gesellschaft für die Wittenberge-Lüneburger Eisenbahn eingereichte und sodann geprüfte und festgestellte Plan über die Anlage und Richtung der genannten Bahn im Bezirke des Amtes Dannenberg damit öffentlich bekannt gemacht.</p> <p>Die Eisenbahn von Wittenberge nach Lüneburg durchschneidet nach ihrem Austritt aus der mecklenburgischen Domaine Kalkenhof zunächst das zur Provinz Hannover gehörige sogenannte Glastenland in Länge von 150 Metern, geht dann nochmals in Länge von 225 Metern durch ein zu Mecklenburg gehöriges Grundstück und tritt demnächst in die Provinz Hannover ein. Zunächst wird die südliche Ecke des dem Fiscus gehörenden Ochsenamps durchschnitten, dann geht die Linie durch den nördlichen Theil der Feldmark Quickborn und durchschneidet hier diejenige Grundstücke, welche unter dem Namen „der Wulffsahl“ bekannt sind; sodann durchschneidet die Bahn den südlichen Theil der fiskalischen Ländereien Gadau, geht dann noch einmal durch einen Theil der Feldmark Quickborn und tritt dann in die Feldmark Sippnis ein. Bei dem Dorfe Sippnis, welches links (südlich) dicht neben der Bahn liegt, wechselt letztere die bis dahin annähernd westliche Richtung, indem sie sich mehr nach Südwesten wendet. Dicht beim Dorfe Sippnis beginnt die Feldmark Gümse. Nachdem die Bahn die letztere Feldmark durchlaufen hat, geht sie durch die Feldmark Breesje in der Marsch, durchschneidet alsdann wieder die nördliche Ecke eines in die Feldmark Breesje hineintretenden Theils der Feldmark Gümse, geht dann in der Feldmark Breesje weiter, bis sie sich der Chaussee von Dömitz nach Dannenberg bis auf 190 Meter genähert hat und verändert demnächst die bisherige südwestliche Richtung in eine westliche. In dieser neuen Richtung durchläuft die Bahn die Feldmark Nebenstedt. Auf dieser Feldmark wird der Bahnhof für die Stadt Dannenberg, welche südlich von der Bahn liegt, angelegt; dann geht die Linie über den Winterdeich und verläßt hiermit den Dannenberger Leichverband und tritt in das Innundationsgebiet der Zeepel. Zunächst wird die Feldmark Besenberg durchschnitten, woselbst die Linie wieder die Richtung ändert, indem sie sich nach Nordwesten wendet. Dann geht die Bahn durch den östlichsten Theil der Feldmark Piffelberg und zwar durch die mit einem Sommerdeich umgebenen</p>	<p>Ackerstücke, durchschneidet dann in einer kurzen Strecke die Feldmark Dannenberg und geht demnächst in der Feldmark Piffelberg weiter und dicht nördlich an dem Dorfe Piffelberg vorüber; dann durchschneidet die Linie den nördlichsten Theil der Feldmark Rähmen und überschreitet innerhalb derselben den Zeepelfluß. Es folgt darauf die Feldmark Seerau; das Dorf Seerau liegt dicht rechts (nördlich) von der Bahn. An der Grenze der Feldmark Seerau und der folgenden Feldmark Marwedel wird die Landstraße von Dannenberg nach Hizaer mittelst einer Brücke unter der Bahn hindurch geführt. Auf der Feldmark Marwedel wird eine Eisenbahnstation für das Städtchen Hizaer, welches nördlich von der Bahn liegt, angelegt. Das Dorf Marwedel bleibt rechts liegen. Sodann wird der nordöstlichste Theil der Domaine Hagen durchschnitten. Auf der Grenze zwischen dieser Domaine und der folgenden Feldmark Dögingen (Rittergut) überschreitet die Bahn den Döginger Mühlbach und auf der Feldmark Dögingen die Landstraße von Hizaer nach Dahlenburg und zwar ebenfalls mittelst einer Brücke. Dicht in der Nähe des Punktes, wo die vorgenannte Chaussee mit der Eisenbahn zusammenstrift, zweigt von der Ersteren die Landstraße nach Bledede ab, welche später ebenfalls von der Bahn geschnitten wird. Diese Landstraße wird so verlegt, daß sie ganz auf der rechten Seite der Bahn bleibt. Auf die Feldmark Dögingen folgt die Feldmark Earchem. Auf diesen beiden Feldmarken ändert die Linie ihre bis dahin nordwestliche Richtung in eine genau westliche; sie durchschneidet alsdann die Feldmark Harlingen, indem sie über die nördlich vom Dorfe gelegenen Höhen fortgeht, durchläuft dann die wüste Mark Posade und geht demnächst durch die zur Forstinspektion Göhrde, Oberförsterei Rötthen, gehörenden Forstreviere Grünhagen und Leitstade. Der Forsthof Leitstade bleibt rechts, dicht an der Linie liegen; in der Nähe desselben erreicht die Bahn die Grenze zwischen der Königlichen Forst und der Feldmark Tangeloh. Diese Grenze bildet hier zugleich die Grenze zwischen den Amtsbezirken Dannenberg und Bledede.</p> <p style="text-align: center;">Königlich Preussische Landdroerei. B r a u e r.</p> <p>No. 2611.</p>
--	---

Die Lage des Wohnhauses des Abbauern Hans Heinrich Meyer ⁶⁰⁰



⁶⁰⁰ StA HH, ED-Liegenschaften-374-14 1031.

Der erste Fahrplan der Zweigbahn

Befanntmachung.



Wittenberge-Buchholzer Zweigbahn.

Am 31. d. M. werden wir die Wittenberge-Buchholzer Zweigbahn in ihrer ganzen Länge dem öffentlichen Verkehr übergeben und Personen und Güter u. nach folgendem Fahrplan befördern:

A. Richtung Wittenberge-Buchholz.				B. Richtung Buchholz-Wittenberge.			
Anschlüsse in Wittenberge.				Anschlüsse in Buchholz.			
von Berlin	8 11. — Wrg.	8 11. 30 Wrg. Näm.	—	von Rölln	8 11. — Wrg. Näm.	—	—
von Hamburg	7 11. 50 Wrg.	8 11. — Wrg.	—	von Danneberg	12 11. 40 Wrg. Näm.	6 11. 45 Wrg. Näm.	—
von Rellstedt	6 11. 25 Wrg.	11 11. 15 Wrg. Näm.	—	von Bremen	8 11. 15 Wrg.	10 11. 45 Wrg.	—
von Scherwin	9 11. 13 Wrg.	8 11. 45 Wrg. Näm.	—	(in Buchholz)	5 11. — Wrg.	1 11. 28 Wrg. Näm.	—
	Personenzug	Personenzug	Gemischter Zug		Personenzug	Personenzug	Gemischter Zug
	Nr. 46.	Nr. 47.	Nr. 50.		Nr. 46.	Nr. 45.	Nr. 50.
	I. II. III. u. IV. Cl.	I. II. und III. Cl.	I. II. III. u. IV. Cl.		I. II. III. u. IV. Cl.	I. II. und III. Cl.	I. II. III. u. IV. Cl.
	Nachmittags	Abends	Abends		Nachmittags	Nachmittags	Abends
Abfahrt von Wittenberge	12 11. 15 Wrg.	6 11. 40 Wrg.	5 11. 05 Wrg.	Abfahrt von Buchholz	7 11. 40 Wrg.	1 11. 55 Wrg.	—
„ „ „ „ „ „	12 11. 29 Wrg.	6 11. 54 Wrg.	6 11. 19 Wrg.	„ „ „ „ „ „	7 11. 54 Wrg.	2 11. 13 Wrg.	—
„ „ „ „ „ „	12 11. 58 Wrg.	7 11. 12 Wrg.	6 11. 38 Wrg.	„ „ „ „ „ „	8 11. 19 Wrg.	2 11. 35 Wrg.	—
„ „ „ „ „ „	1 11. 26 Wrg.	7 11. 33 Wrg.	7 11. 6 Wrg.	„ „ „ „ „ „	8 11. 33 Wrg.	2 11. 55 Wrg.	—
„ „ „ „ „ „	1 11. 54 Wrg.	7 11. 55 Wrg.	7 11. 34 Wrg.	Ankunft in Ebnenburg	8 11. 54 Wrg.	3 11. 10 Wrg.	—
„ „ „ „ „ „	2 11. 9 Wrg.	8 11. 6 Wrg.	7 11. 49 Wrg.	von Hamburg	7 11. 5 Wrg.	1 11. 35 Wrg.	8 11. 40 Wrg. Näm.
„ „ „ „ „ „	2 11. 32 Wrg.	8 11. 24 Wrg.	8 11. 12 Wrg.	in Ebnenburg	8 11. 29 Wrg.	2 11. 36 Wrg.	5 11. 8 Wrg.
„ „ „ „ „ „	2 11. 48 Wrg.	8 11. 40 Wrg.	8 11. 28 Wrg.	von Hamburg	9 11. 4 Wrg.	3 11. 25 Wrg.	5 11. 25 Wrg.
„ „ „ „ „ „	3 11. 7 Wrg.	8 11. 57 Wrg.	8 11. 47 Wrg.	in Ebnenburg	9 11. 21 Wrg.	3 11. 43 Wrg.	5 11. 45 Wrg.
Ankunft in Ebnenburg	3 11. 23 Wrg.	9 11. 14 Wrg.	9 11. 3 Wrg.	„ „ „ „ „ „	9 11. 29 Wrg.	4 11. 2 Wrg.	8 11. 7 Wrg. Näm.
von Ebnenburg	4 11. 35 Wrg.	—	11 11. 26 Wrg. Näm.	„ „ „ „ „ „	9 11. 54 Wrg.	4 11. 18 Wrg.	6 11. 24 Wrg.
in Hamburg	5 11. 30 Wrg.	—	12 11. 40 Wrg. Näm.	„ „ „ „ „ „	10 11. 12 Wrg.	4 11. 37 Wrg.	6 11. 60 Wrg.
von Ebnenburg	—	—	11 11. 29 Wrg. Näm.	„ „ „ „ „ „	10 11. 25 Wrg.	4 11. 50 Wrg.	7 11. 10 Wrg.
in Rellstedt	—	—	3 11. 20 Wrg. Näm.	„ „ „ „ „ „	10 11. 42 Wrg.	5 11. 9 Wrg.	7 11. 36 Wrg.
Abfahrt von Ebnenburg	3 11. 58 Wrg.	9 11. 29 Wrg.	—	„ „ „ „ „ „	11 11. 5 Wrg.	5 11. 31 Wrg.	8 11. 6 Wrg.
„ „ „ „ „ „	3 11. 55 Wrg.	9 11. 46 Wrg.	—	„ „ „ „ „ „	11 11. 14 Wrg.	5 11. 43 Wrg.	8 11. 21 Wrg.
„ „ „ „ „ „	4 11. 17 Wrg.	10 11. 8 Wrg.	—	„ „ „ „ „ „	11 11. 30 Wrg.	6 11. — Wrg.	8 11. 43 Wrg.
„ „ „ „ „ „	4 11. 35 Wrg.	10 11. 27 Wrg.	—	Ankunft in Wittenberge	—	—	—
„ „ „ „ „ „	4 11. 50 Wrg.	10 11. 43 Wrg.	—				
Ankunft in Buchholz	—	—	—				
	Nachmittags	Abends	Abends		Nachmittags	Abends	Abends
von Buchholz	5 11. 10 Wrg.	11 11. 12 Wrg.	—	in Berlin	3 11. 20 Wrg. Näm.	9 11. 15 Wrg.	—
in Bremen	7 11. 30 Wrg. Näm.	12 11. 55 Wrg. Näm.	—	in Scherwin	—	8 11. 10 Wrg.	—
in Danneberg	10 11. 45 Wrg.	3 11. 15 Wrg.	—	in Rellstedt	—	11 11. — Wrg.	—
in Rölln	—	8 11. — Wrg.	—	in Hamburg	7 11. 35 Wrg. Näm.	9 11. 15 Wrg.	—

Bemerkung: Die vorstehend angegebenen Anschlüsse fremder Bahnen sind den zur Zeit vorliegenden Fahrplänen entnommen; für dieselben wird keine Gewähr geleistet.
Die Personengeld- und Frachttarife sind auf unseren vorgenannten Stationen käuflich zu haben resp. dort einzusehen.

Berlin und Hamburg im December 1874.
Die Direction

Auszug aus Neumanns Ortslexikon

**Nauen, Df., Braunschw., Kr. Sandersheim, UG. u. P. Sutter
a. Barenb., 519 Ew.**

— St. (34 m), Preuß., RB. Potsdam, Kr. Osthavelland,
UG. Berlin II, am Havelländischen Buch, unweit der Mündung
des Nauenschen Grabens in die Havel, 8120 (1818:
2840) Ew., davon 379 Kath. und 107 Juden; P T K (Linie
Berlin-Buchholz der Preuß. Staatsb. u. Eisenb. R.-Rehn),
Vorschußverein, Landwirtschaftl. Kreditverein, Landratsamt
für Osthavelland, Amtsgericht, ev. u. lath. Kirche, Realpro-
gymnasium, höhere Töchterschule, Zucker-, Zigarren-, Kupfer-
warenfabrik, Bierbrauerei, Handelsgärtnerei, bedeutender
Ackerbau, Pferde- und Rindviehzucht (A 27, s. Mt.); Stadt
seit 1292.

Unter dem Stichwort Nauen, Stadt wurde mitgeteilt, daß dieser Ort an der Strecke

Berlin-Buchholz lag.⁶⁰¹

⁶⁰¹ Keil, Wilhelm, Neumanns Orts-Lexikon des Deutschen Reichs. Ein geographisch-statistisches Nachschlagebuch für deutsche Landeskunde. Dritte, neu bearbeitete und vermehrte Auflage, Leipzig und Wien 1894, S. 581, Stichwort: Nauen, St.

Die Dömitzer Elbbrücke im Jahr 1979



Wer weiß heute noch, welcher Strecke diese Brücke diente?(rechtselbische Brückenreste)

Foto: Hartmut Kühne, Hamburg

Lebenslauf

1939, 2. 1., geboren in Königsberg/ Pr

1945, Herbst – 1949, Frühjahr, Besuch der Grundschule in Hannover

1949, Frühjahr – 1953, Frühjahr, Besuch der Oberrealschule in Hannover

1953, Frühjahr - 1959, Frühjahr, Besuch des humanistischen Zweigs des
Gymnasiums Stadthagen

1959, 10. 2., Abitur

1959, 1. 4. - 30. 9. 1973 Ausbildung zum Berufsoffizier und Tätigkeit als
Berufsoffizier bei der Bundeswehr, Teilstreitkraft Marine. Letzter akti-
ver Dienstgrad: Kapitänleutnant

1961, 24. 6., Heirat

1973, 1. 10 - 30. 6. 1994, leitende Tätigkeiten in Außen- und Innendienst der
Versicherungswirtschaft, zuletzt als Verwaltungsdirektor

1994, 1. 7., Vorruhestand

1994, Oktober – 21. 4. 1999, Studium der Geschichts- und der Rechtswissen-
schaft an der Universität Hamburg

Die Magisterprüfung wurde in den Fächern Mittlere und Neuere Geschichte sowie
im Bürgerlichen Recht mit Schwerpunkt Familien- und Sozialrecht abgelegt.

Bisher gab es keine Veröffentlichungen.

