

Heft 15:  
Jürgen Hunger

# Eisenbahnen in Wolfenbüttel

Von der ersten deutschen Staatseisenbahn bis zur schwindenden Bedeutung im 21. Jahrhundert



Titel: Spurensuche Heft 15 (2019)  
**Eisenbahnen in Wolfenbüttel**  
Von der ersten deutschen Staatseisenbahn bis zur  
schwindenden Bedeutung im 21. Jahrhundert

Autor: Jürgen Hunger

Herausgeber: Aktionsgemeinschaft Altstadt Wolfenbüttel e. V.  
Kleiner Zimmerhof 4, 38300 Wolfenbüttel

1. Auflage: 500

Layout/Druck: MEDIA-AFFAIRS, Holzmarkt 2, 38300 Wolfenbüttel

## Ein Wort zuvor

Wir wissen es: Der deutsche Kaiser hat mit seiner Prognose, dem Pferd gehöre die Zukunft, nicht richtig gelegen. Die Automobile und Eisenbahn-Lokomotiven wurden zu den selbstfahrenden „Kutschen“ der neuen Zeit – bald schon mit einem Vielfachen des Leistungsvermögens eines einzelnen derartigen Zugtieres. Das Pferd ist lediglich als Wort in der Maßeinheit für die sich explosionsartig vergrößernden Leistungsstärke „PS = Pferdestärke“ in unsere heutige Zeit übertragen worden.

Diesem neuen „Verkehrsmittel Eisenbahn“ ist diese vor Ihnen liegende Spurensuche Nummer 15 der Aktionsgemeinschaft Altstadt Wolfenbüttel e.V. gewidmet. Aus nachvollziehbarem Grund: Ist doch – im Jahre 1838 bereits – zwischen den welfischen Orten Braunschweig und Wolfenbüttel die erste staatliche Eisenbahnstrecke in Deutschland errichtet worden. Da liegt es auf der Hand, 181 Jahre später nach den noch erhaltenen Spuren zu suchen und die aufgespurten den Lesern in dieser Spurensuche-Ausgabe zu präsentieren.

Der Autor ist als neues Mitglied in unserer Aktionsgemeinschaft das Vorhaben mit großer Neugier und mächtigem Elan angegangen und hat in Archiven gestöbert, Zeitungen geblättert und Kenner der Szene befragt. Das Ergebnis kann sich sehen lassen. In rund 200 Bildern, zum Teil selbst gefertigten Plänen und vielen historischen Karten gibt er uns Kenntnis seiner Rechercheergebnisse. Seine textlichen Ausführungen zur Bahn selbst sowie all die Begebenheiten rechts und links des Schienenstranges werden dem Leser in spannender Darlegung serviert. Die Historie der hiesigen Eisenbahn wird wieder lebendig.

Die beim Autor von Kindesbeinen stark ausgeprägte Leidenschaft für die große und kleine Eisenbahn dürfte das Fundament für seine Arbeit hier gelegt haben. Die Eisenbahn-Experten und Fotografen der Region haben Jürgen Hunger bei seinen Arbeiten zu diesem Werk zahlreiche Informationen zum Thema geliefert.

Die AG Altstadt sagt dem Autor dafür ein herzliches Dankeschön. Wird damit doch die seit 2001 gepflegte Tradition der Herausgabe von „Spurensuchen“ zu geschichtlichen Themen aus der Wolfenbütteler Region mit der nunmehr 15. Ausgabe fortgesetzt.

Ich wünsche allen Lesern neue Erkenntnisgewinne zum Thema der hiesigen Eisenbahngeschichte und viel Spaß beim Studium dieser Lektüre.

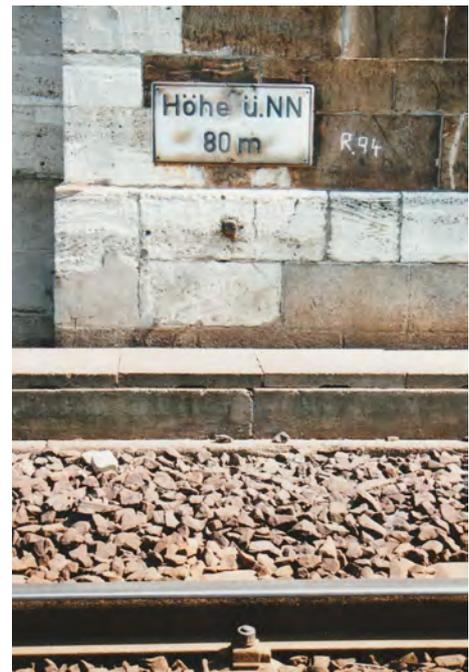
Ihr  
Dieter Kertscher, Vorsitzender der  
Aktionsgemeinschaft Altstadt Wolfenbüttel e.V.



Reste der Drehscheibe im Schnee, die einst bei der Ravensberger Spinnerei zum Eisenbahn-Anschluss gehörte. Foto Dieter Kertscher



Teller der Fürstenberger Porzellanmanufaktur zum Eisenbahn-Jubiläum.  
Foto Sammlung Kertscher



Die Höhe über dem Meeresspiegel der Eisenbahn im Bahnhof Wolfenbüttels ist einst für jedermann mit 80 m üNN angegeben worden.  
Foto Sammlung Kertscher

# Inhalt

Zur Entstehung dieses Heftes .....	5
Die erste deutsche Staatseisenbahn Braunschweig – Wolfenbüttel - Planungen, Realisierung, Ausbau, Strecken .....	6
Die Eisenbahn-Bauten und Verkehrsanlagen	
Wolfenbütteler Bahnbauten .....	11
Empfangsgebäude, Kaffeehaus und andere Ziele .....	11
Wasserturm für die Dampfloks .....	17
Schrankenposten DORA .....	20
Stellwerke Ws, Wmf, Wn und Wr .....	22
Volkskaffeehalle .....	24
Entwicklung der Gleisanlagen in 5 Jahrzehnten .....	28
Ausbau, Verlegung und Auflösung des Güterbahnhofes .....	29
Firmen im Stadtgebiet mit und ohne Gleisanschluss .....	32
Einfahrt Linden .....	38
Wendessen und der Kalischacht .....	40
Bahnhof Hedwigsburg .....	43
Züge, Strecken und Verbindungen vor und nach 1945	
Strecken nach Oschersleben, Gr. Gleidingen, Hornburg und Osterwieck .....	44
Zonengrenze und Streckenstilllegungen, Umkehrung der Verkehrsströme .....	53
In den Kursbüchern entdeckt: .....	55
Braunkohlezüge aus Helmstedt .....	59
Salzabraumzüge aus Ronnenberg zur Asse .....	60
Hamburger Kartoffeln für Badersleben .....	62
Turngemeinde der Großen Schule .....	63
Westbahnhof und Braunschweigische-Landeseisenbahn B.L.E .....	
Der Westbahnhof .....	64
Zwei Strecken nach Westen und Umbau 1938 .....	66
Eine Zeitzeugin berichtet .....	67
Der neue Reichsbahnhof .....	
Planungen 1940 .....	68
Bauliche Zeugen und Spuren .....	72
Der Fledermaustunnel .....	75
Bahnverkehr im 21. Jahrhundert	
Schwindende Rolle des Bf Wolfenbüttel im Verkehrsnetz und Rückbau der Gleisanlagen .....	77
Ein wenig Bahntechnik	
Lokomotiven und Wagen der Staatsbahn .....	80
Schienen, Signale der Staatsbahn .....	83
Loks, Züge der DB und DB AG .....	85
Besonderheit: Der Kuba-Imperial Güterwagen .....	86
Verwendete Quellen .....	87
Bereits erschienen in der Reihe »Spurensuche« .....	88

# Zur Entstehung dieses Heftes

Vor dem Leser liegt ein Heft voller Spuren zum Thema Eisenbahn. An der Strecke der ersten Staatseisenbahn in Deutschland im Jahr 1838 war Wolfenbüttel ein wichtiger Standort für einen Bahnhof. Wolfenbüttel war Ziel der Braunschweiger, wenn sie mit der Bahn anreisten, um im „Thürkischen Caféhaus“ einen Mokka zu trinken oder nur als Durchfahrt auf dem Weg „nach dem Harze“. Wolfenbüttels Gleisanlagen sind seit 1838 über Jahrzehnte hinweg immer wieder überplant und geändert worden, sei es zur Kapazitätserweiterung im Güterbahnhof, zur Anpassung der Verkehre zum neuen Stahlwerk in Salzgitter oder gar zur Vereinfachung bis in die heutige Zeit. Veränderungen der Bahnstrukturen in unserem nördlichen Harzvorland mit der Ziehung der Zonengrenze, Stilllegungen und Neubau ganzer Strecken und Bahnhofsnbauten haben grundsätzlich immer die Stadt Wolfenbüttel mit ihrem Bahnhof berührt.

Eisenbahn ist nie an einen geografischen Ort gebunden. Sie rollt, Züge kommen an und fahren weg. Sie haben immer eine Abfahrt und ein Ziel. Sonst wäre es keine Eisenbahn, kein Transportmittel für Güter und Personen. Und weil das so ist, wird in diesem Heft an Beispielen nachverfolgt, woher die Züge gekommen sind, welches ihre Fahrziele waren und welche Fracht sie transportierten, die durch Wolfenbüttel seit 1838 gefahren sind. Züge aus verschiedenen Himmelsrichtungen, mal aus einer Region, die 40 Jahre nicht erreichbar war, mal über einen kurzen Weg, den viel zu viele Bürger heute mit dem Bus statt mit der Eisenbahn fahren.

Wolfenbüttel war und ist im Verkehrsträger Eisenbahn ein Verkehrskreuz mit jetzt drei abgehenden bzw. ankommenden Linien: Gen Osten nach Schöppenstedt (früher Oschersleben), in südlicher Richtung in den Harz, gen Norden nach Braunschweig und früher westwärts nach Hoheweg und später zu den diversen Endbahnhöfen im Salzgittergebiet. Diese besondere Verkehrsstruktur war auch der Grund dafür, dass der Autor sich gestattet hat, über den städtischen Tellerrand zu schauen, um sich in benachbarten Landkreisen umzusehen. Denn die Bahntrassen hören nicht hinter Wendessen, Hedwigsburg oder Fümme auf. Besondere Erwähnung erfährt dabei der heute im Landkreis Helmstedt gelegene Bahnknoten Jerxheim. In vielerlei Hinsicht ein Ort mit starker Beziehung zu Wolfenbüttel. Auch Vienenburg (damals Königreich Hannover) taucht dabei auf, welches ebenso wie Bad Harzburg, heute im Kreis Goslar liegt. Nicht zu vergessen die Orte wie z.B. Heudeper-Danstedt im heutigen Kreis Harz und im Bundesland Sachsen-Anhalt oder Beddingen, Drütte, Immendorf als Teile der Stadt Salzgitter und Börßum.

Für das dargestellte Thema gibt es in und um Wolfenbüttel viele bauliche Zeugen und Spuren. Sie sind eingebettet in die Berichte, Geschichten und Kapitel dieses Heftes. Der Autor kennt sich aus mit der Eisenbahn. Er arbeitet, wie auch Axel Töpfer und Klaus Hermsdorf, die ihm zugearbeitet haben, unter dem Dach der „Aktionsgemeinschaft Altstadt Wolfenbüttel“, zu der jeder seine speziellen Bezüge und Verbindungen hat. Das führte zu der interessanten Themenmischung dieses Heftes, die auch die Bahn-Architektur und die technische Seite des Eisenbahnwesens keinesfalls auslässt.

An dieser Stelle möchte ich mich bedanken bei Dieter Kertscher, dem Vorsitzenden der Aktionsgemeinschaft Altstadt. Er selbst hat auch schon die eine oder andere Zeile in seinen Veröffentlichungen in der Heftreihe „Spurensuche“, in der Braunschweiger Zeitung und im Schaufenster über die Eisenbahn geschrieben und mir erlaubt, zu zitieren. Auch das gesamte Kartenmaterial aus seiner Sammlung und sein Wissen zur Historie unserer Stadt hat er hierfür zur Verfügung gestellt. Ebenso gilt der Dank Gerald Miska aus Schladen, der als Kenner und Berufsfachmann der Bahn mit Fotos und Gleisplänen zum Verständnis beiträgt und das Lektorat durchgeführt hat. Auch gilt mein Dank Wolfgang Lange, dem bekannten Fotograf der BZ/WZ, den Ortsheimatpflegern Krämer und Alder für die Ergänzung mit Fotos und historischem Wissen.

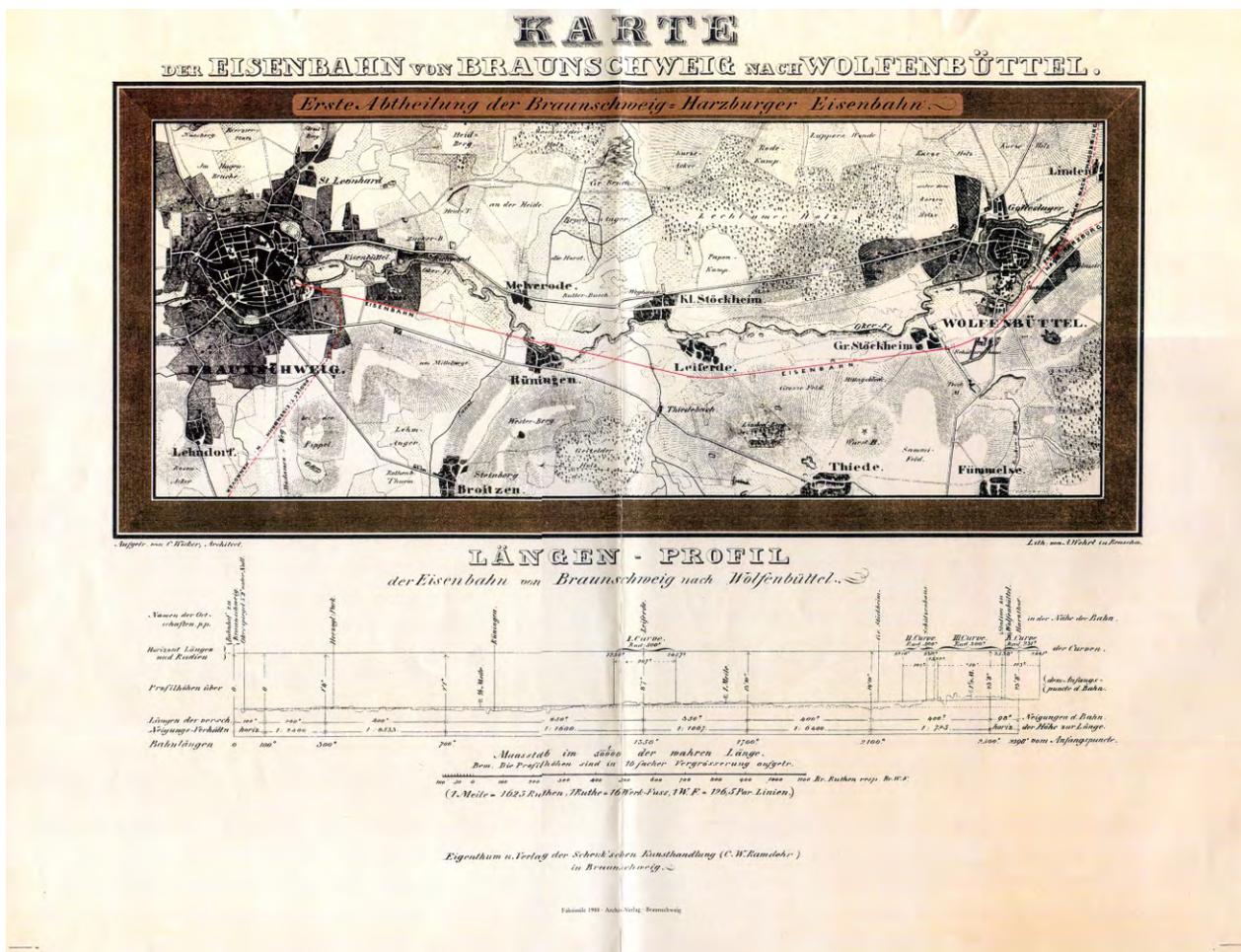
# Die erste deutsche Staatseisenbahn Braunschweig – Wolfenbüttel

## Realisierung, Ausbau, Strecken



Urvater aller Eisenbahn-Ideen  
und brillanter Vordenker:  
Philipp August von Amsberg  
(\* 17. Juli 1788, † 9. Juli 1871 in Harzburg)  
Repro J. Hunger

Zu den frühen Verfechtern des Eisenbahnbaus zählte auch der braunschweigische Kammersekretär v. Amsberg (1788 - 1871). Im Jahr 1824 legte er einen weitreichenden Plan für ein nord-deutsches Schienennetz vor u.a. mit direkten Verbindungen in Richtung Harz und über Celle und Lüneburg zum Hafen Hamburg. Es ging ihm dabei überwiegend um die Reduzierung der Transportkosten von Gütern, weniger um Personen. In diesem Fall Holz, Steine und Erze aus dem Harz. Gleichgewichtig befürwortete er den Abbau von Zollgrenzen zur Förderung des industriellen Aufschwungs. Die Vorhaben scheiterten zunächst an Einsprüchen Hannovers, die ihm sogar damit drohten, die Stadt Braunschweig durch den Bau einer Bahn Hannover – Hildesheim – Schladen – Oschersleben – Magdeburg aus dem Ost-West-Verkehr auszuschließen.



Die in Abschnitten sehr geradlinige Strecke der ersten Staatsbahn von Braunschweig nach Wolfenbüttel, 1838  
Sammlung Kertscher:  
Karte der Eisenbahn von Braunschweig nach Wolfenbüttel. Original im Landesmuseum in Braunschweig.

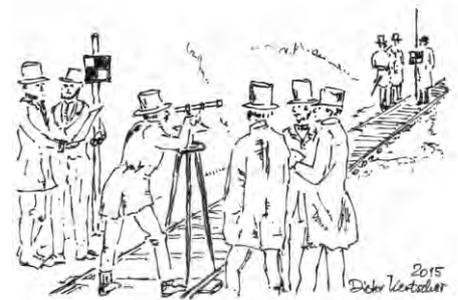
Also ergriffen er und die Verantwortlichen im Herzogtum die Initiative, zunächst die Planung allein für eine nur über braunschweigisches Gebiet führende Schienenbahn Braunschweig – Wolfenbüttel zu beginnen. Zugleich wurde Kreisbaumeister Märtens u.a. nach England geschickt, um die Einrichtung von Eisenbahnen zu studieren. Der Schienenweg würde die beiden größten Städte im Herzogtum untereinander verbinden und mit der Weiterführung nach Harzburg zwei getrennte Landesteile vereinigen. In Braunschweig wurde dazu eine „Eisenbahn-Commission“ ins Leben gerufen, deren Vorsitzender v. Amsberg wurde.



*Der Eisenbahn-Hof zu Wolfenbüttel.*

Der erste Bahnhof in Wolfenbüttel. In der Bildmitte die Hauptkirche BMV, rechts das türkische Caféhaus mit einfacher Zugdarstellung. Sammlung Dolle

Nach Sicherung der Finanzierung durch die „Herzögliche Pfand- und Leihanstalt“ – dem Vorläufer der Braunschweigischen Staatsbank bzw. Landessparkasse – begannen im August 1837 die Bauarbeiten und am 1.12.1838 wurde die Strecke von Braunschweig nach Wolfenbüttel für das Publikum freigegeben. Auf der blankgeputzten Lokomotive „Swift“ stand der englische „engineer“ Blenkinsop im blauen Anzug und mit Zylinderhut. Zur Sicherung der Fahrt fuhr die zweite Lokomotive „Advance“ voraus.



So könnte es ausgesehen haben: Landvermesser bei der Arbeit für die Bahntrasse im Okertal. Zeichnung Dieter Kertscher

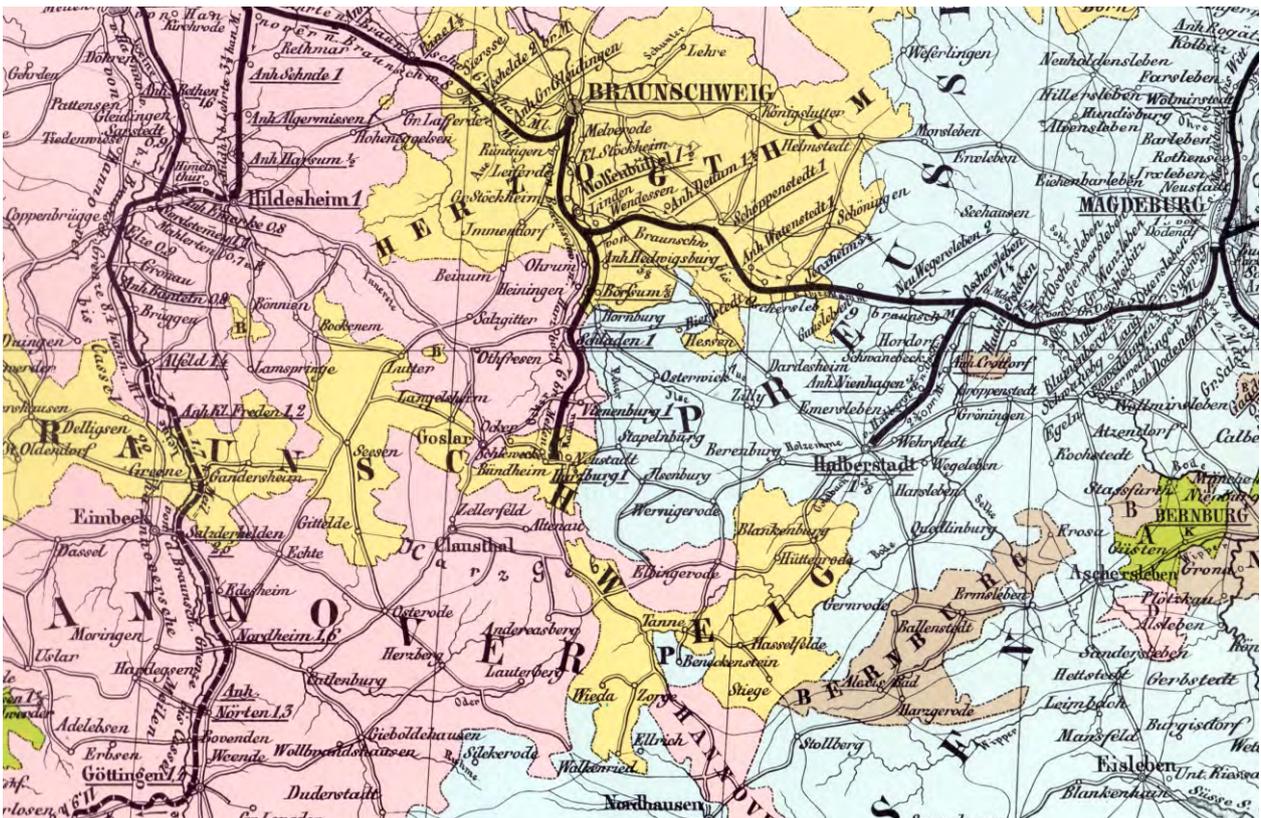
D. Kertscher schrieb dazu in Heft 13 „Spurensuche“: *In Meter umgerechnet (in den Plänen v. Amsbergs finden wir der Zeit entsprechend noch Ruten- und Meilenangaben, braunschweigische versteht sich) war sie im ersten Streckenabschnitt bis Wolfenbüttel 11,5 Kilometer lang. Der welfische Regent Herzog Wilhelm war, als dieses aufregende Kapitel der Eisenbahngeschichte geschrieben worden ist, natürlich eingeladen worden, als Fabrgast dabei zu sein. Doch so richtig überzeugt dieses zu tun, schien er bis zum Schluss nicht gewesen zu sein. Zumindest wählte er eine Art Kompromiss: Er wollte nicht in einem der Fabrgast-Abteile Platz nehmen, sondern in seiner Kutsche fahren. Diese wurde dann auch auf einen der freien offenen Frachtenwagen befestigt und ab ging die wilde Fahrt nach Wolfenbüttel. Eine Zeichnung dieser „Kutschfahrt per Eisenbahn“ (ist das die Erfindung des späteren Autoreisezuges) ist im Kapitel Bahntechnik überliefert.*

Die vollständige Strecke nach Bad Harzburg konnte drei Jahre später in Betrieb genommen werden, nachdem die Strecke bis Schladen am 22.08.1840 eröffnet wurde. D. Kertscher: *„Diese technische Leistung machte alle im Fürstentum zu Recht stolz, noch dazu, weil dies die allererste Eisenbahnlinie in Deutschland war, die als „Staats-Eisenbahn“ erschaffen worden ist. Vielleicht noch wichtiger als der Transport von Personen war der Transport der im Harz geschlagenen Stämme und der aus den Harzer Gruben gefertigten Produkte“.* Ganz speziell war man damals schon an billigem und gutem Steinmaterial zum „Chausseebau“ und spez. am Harzer Gabbro als Schotter für den Bahnbau interessiert. Und ganz pfiffige Leute aus Vienenburg sägten die Stämme vorher zu Brettern, bevor sie nach Braunschweig rollten. Das brachte höhere Gewinne.

Da allerdings die Lokomotiven zu schwach für die Steigung nach Harzburg waren, zogen anfänglich Pferde die Waggons. Über ein Jahr später erfolgte am 31. Oktober 1841 erst der Lückenschluss Schladen – Vienenburg. Ehe diese Strecke im Gleisbau fertig wurde, eröffnete man schon 1840 die Gesamtstrecke Braunschweig – Harzburg: Die Fahrt dauerte etwa 3 Stunden, denn von Braunschweig bis Schladen fuhr man mit dem von einer Lokomotive gezogenen Zug, stieg dann in einen Pferdeomnibus und erreichte auf der hannoverschen Landstraße den Bahnhof Vienenburg. Ab Vienenburg ging es dann mit der

„Pferdeisenbahn“ in kleinen Personenwagen auf Schienen bis Harzburg. Denn, die ersten Lokomotiven konnten die für damalige Verhältnisse stellenweise starke Steigung 1:43 (auf 43 m Länge um 1 Meter, das entspricht 2,3%, eisenbahntechnisch 23 ‰) nicht schaffen. Das Ziehen des Zuges mit Pferden ab Vienenburg blieb auch weiterhin, als die Strecke Schladen – Vienenburg fertig gebaut war. Vor der Talfahrt ab Harzburg lud man die Pferde in einen besonderen Wagen und der ganze Zug fuhr unter Ausnutzung des Gefälles bis Vienenburg zurück. Aber häufig kam es zu Bränden der hölzernen Bremsklötze, weil die Bremsen dauernd benutzt werden mussten. Somit bestand eine Gefahrenlage für die Reisenden. Aus diesem Grund gab es in Vienenburg am Gleis große wassergefüllte Kübel mit Eimern, um in Brand geratene Bremsklötze abzulöschen.

Ein weiteres Hindernis war die notwendige Durchquerung des hannoverschen Territoriums südlich von Wolfenbüttel, sowohl für die Eisenbahn als auch für den Fuhrverkehr. Ein Grund dafür lag in der Tatsache, dass es im Kgr. Hannover im Gegensatz zu Braunschweig kein Enteignungsgesetz gab. Dafür musste hart verhandelt werden und erst 1837 konnte ein entspr. Vertrag abgeschlossen werden. Erster Grenzpunkt zw. Herzogtum und Königreich befand sich für die Bahn zw. Börßum und Schladen, die zweite Landesgrenze lag zwischen Vienenburg und Harzburg auf Höhe von Bettingerode. Die an den Grenzstellen erhobenen Zölle verteuerten die Waren aus Braunschweig und verringerten deren Konkurrenzfähigkeit. Der Beitritt zum zwischen 1828-1831 entstandenen Mitteldeutschen Handels- und Zollverein und letztlich zum Deutschen Zollverein hatte als Ziel, die Zolllast von vornherein zu verringern.



Die bis 1853 entstandenen Strecken durchschneiden häufig die Landesgrenzen zu den Königreichen Hannover und Preußen . 15 Jahre nach Eröffnung spielt die Strecke eine erkennbar große Rolle im Schienennetz: Hannover – Magdeburg über Wolfenbüttel! Sammlung Kertscher  
Karte der Eisenbahnen Deutschlands aus: offizielle Mitteilungen sämtlicher Eisenbahnverwaltungen und herausgegeben im Auftrag des Deutschen Eisenbahnvereins von der Herzogl. Braunschweig - Lüneburgischen Eisenbahn- und Postdirektion; Stich, Druck und Verlag des lithographischen Instituts Aug. Wehrt, Braunschweig.

D. Kertscher fand dazu folg. Aussagen von Zeitgenossen: „Am 1. Dezember 1838 jedenfalls fuhr der erste Zug in Braunschweig ab in Richtung Wolfenbüttel, viermal täglich mit offenen Personen- und auch mit Güterwagen. Das Publikum war begeistert, zumindest die allermeisten. Ferdinand Grimm, ein Bruder der berühmten Gebrüder Grimm, der seinerzeit in Wolfenbüttel arbeitete und am Alten Weg wohnte, schrieb wenige Tage nach der Eröffnung: „Die

Eisenbahnfahrt ist eine außerordentlich schöne Erfindung, oft sehe ich Züge von acht bis zehn Wagen vorüber rauschen, es klappert wie Mühlräder, zuweilen rollt ein Donner, indes ein feiner Rauchsleier die märchengleiche Erscheinung umgibt. Nachts und beleuchtet muss die Fahrt sich gut ausnehmen, besser noch bei einem Gewitter. Eins nur lob ich nicht: Dass man auf dem Wagen vor Fenstergeräusch und Thürenknarren nicht sprechen kann. 1841 schrieb die Schriftstellerin Claire von Glümer nach einem Besuch bei ihrem Großvater in Wolfenbüttel: „Man ging zum Vergnügen nach dem kleinen Bahnhof vor dem Harzthore, wartete in Staub und Hitze, Qualm und Lärm auf die Ein- und Ausfahrt der Züge, die - unglaublich, aber wahr! - in fünfzehn Minuten von hier aus in Braunschweig ankamen und in fünfviertel Stunden von Braunschweig über Wolfenbüttel nach Harzburg fuhren.“



Ansicht türkisches Kaffeehaus von der Parkseite her gesehen.  
Foto J. Hunger

Bei der Eröffnungsfahrt und Tage danach standen bis Wolfenbüttel Menschenmengen am Bahndamm, um die neue Attraktion mitzerleben. Es sollen viele gelacht haben, denn ein fahrender Wagen ohne Pferde, das war damals eine Kuriosität und eigentlich gar nicht möglich. Ganz Misstrauische sollen sich lang auf die Erde gelegt haben, um unter die Lokomotiven schauen zu können. Aber sie konnten keine Hufe eines vielleicht doch darin versteckten Pferdes erspähen. Einige ältere Landbewohner sagten anfangs noch:

„In sau'n Düwelsding setze ick mek min Lewe nich e'rin!“



Eines der ersten Billets für 10 ¼ Uhr am 26. Juli für die Fahrt von Wolfenbüttel nach Braunschweig ...

.... und dieselbe Strecke retour.

aus: NLA WO, 85 Slg, Zg. 6/2006 Nr. 35, 37 und NLA WO, 85 Slg, Zg. 6/2006 Nr. 35, 37

D. Kertscher fand auch Folgendes: „Es gab auch warnende Stimmen in Deutschland diesem feurigen Gefährt gegenüber. „Ortsveränderungen mittels irgendeiner Art von Dampfmaschinen sollten im Interesse der öffentlichen Gesundheit verboten werden“, schrieben besorgte Ärzte im fernen Bayern. Noch konkreter warnt der Verfasser eines Gutachtens: „Die raschen Bewegungen können nicht verfehlen, bei den Passagieren die geistige Unruhe, „delirium furiosum“ genannt, hervorzurufen. Zwar kann wohl niemand verwehrt werden, sich auf diese Weise an Leib und Leben zu gefährden, doch ist

wenigstens auf beiden Seiten der Strecke eine zwei Meter hohe Wand zu errichten, damit unschuldige Zuschauer nicht von dem schrecklichen Anblick geschädigt werden.“ Im Nachhinein darf festgehalten werden, dass sich die ärztlich heraufbeschworenen Horrorszenarien rund um die Eisenbahnfahrten nicht eingestellt haben. Auch aus dem Adel wurden Zweifel laut und sogar der Kaiser soll noch gesagt haben: „Dem Pferd gehört die Zukunft!“ Gleichwohl konnte der Siegeszug der Eisenbahnen und auch der Automobile nicht aufgehalten werden.“

Im Jahr 1843 war es auf Basis eines Staatsvertrages vom 10.04.1841 in weiteren Verhandlungen gelungen, die Königreiche Preußen und Hannover zum Bau einer großen Ost-West-Verbindung zwischen dem Berliner Raum und dem Raum Minden über Wolfenbüttel zu bewegen. Kernstück war hierbei der Streckenteil von Braunschweig nach Wolfenbüttel, erweitert nach Osten durch die 56 km lange Verbindung ins preußische Oschersleben einerseits und andererseits durch die 16 km lange Strecke nach Wolterf/Peine an der Landesgrenze zu Hannover. V. Amsberg wurde nun die Leitung des gesamten Eisenbahnbereichs übertragen, er wurde Direktor des Eisenbahn- und Postwesens im Herzogtum Braunschweig. Die starke Zunahme des Verkehrs erlaubte keinerlei Stillstand in der Erweiterung und Entwicklung des Schienennetzes, was ganz im Sinne von v. Amsberg war. So konnte bereits 1844 die Strecke Braunschweig – Wolfenbüttel zweigleisig ausgebaut werden, das zweite Gleis der Strecke über Schöppenstedt und Jerxheim nach Oschersleben folgte dann im Jahr 1854. Dank der Durchsetzungskraft von v. Amsberg war das Herzogtum Braunschweig der erste Staat im Deutschen Bund und neben Belgien der erste in der Welt, der den Bau einer Eisenbahn ausführte. Die braunschweigische Strecke war zwar in der zeitlichen Reihenfolge erst die vierte Eröffnung – neben Nürnberg/Fürth, Leipzig/Dresden und Potsdam/Zehlendorf – aber sie war die erste, die vom Staat bezahlt war.

1869 setzte sich v. Amsberg schweren Herzens für den Verkauf der Braunschweigischen Staatsbahn an Preußen ein. Das Herzogtum Braunschweig hatte zu diesem Zeitpunkt hohe Schulden, die in erster Linie durch den Ausbau der Eisenbahn entstanden waren, und wurde ganz von den Preußischen Staatseisenbahnen umschlossen. Die wiederum führten die Hauptstrecken an Braunschweig vorbei und schmälerten zusätzlich dessen Transporteinnahmen.

Im März 1870 wurden die Braunschweigischen Staatsbahnen in die private *Braunschweigische Eisenbahngesellschaft*, überführt. V. Amsberg hat nicht mehr erlebt, dass der preußische Staat die Aktien dieser Gesellschaft 1879 bis 1882 aufkaufte, als *Königlich Preussische Staatsbahn* betrieb und 1886 der Königlich Eisenbahndirektion Magdeburg unterstellte. Später Reichsbahndirektion Magdeburg. Erst 1931 wurde der Bahnhof Wolfenbüttel der Region Hannover (RBD Hannover) zugeordnet.

<p>Von <b>Braunschweig</b> nach <b>Wolfenbüttel.</b></p>	<p>Von <b>Wolfenbüttel</b> nach <b>Braunschweig.</b></p>
<p>Nchts. 1. —, 2. 13, 3. 18, 4. 50, Mg. 7. 52, 8. —, 9. 10, 11. 10, Mtg. 12. —, Nchm. 1. 50, 3. 33, 3. 55, Abds. 7. 8, 7. 18, 8. 5, 11. —</p>	<p>Nchts. 3. 20, 5. 20, Mg. 6. 40, 7. 20, 8. 50, 9. —, 11. 25, Nchm. 1. 10, 2. 30, 4. 45, 5. 5, Abds. 8. —, 8. 15, 8. 35, 8. 45, 11. 40.</p>

Fahrplan: Nchts. = nachts, Mg. = morgens, Nchm. = Nachmittags, Abds. = abends. In anderen alten Plänen findet man auch Bruchteile der Stunden angegeben: Nchm. 7 ¼ meint 19:15 Uhr nach heutiger Lesart.  
aus: NLA WO, K, 13246

Abfahrten finden jeden Tag statt. Fahrpreise für eine Person, im Wagen 1. Classe: 6 Gutegroschen, 2. Classe 4 Gutegroschen, 3. Classe 2 Gutegroschen. 24 Gutegroschen waren damals 1 Taler. Großeltern erzählten oft, 1 Taler wären 3 DM gewesen, das ergibt: 1 Taler gleich 1,50 €. Eine Fahrt 2. Klasse hin und zurück kosteten 8 Gutegroschen, also 1/3 Taler gleich 50 ct. Eine Rückfahrkarte mit der Regionalbahn kostet heute zw. 5 und 6 €.