

Denkschrift

betreffend

die Eisenbahn

Hannover = Hameln = ^MAltenbeken

und

die Stadt Münden.



Hannover.

Hofbuchdruckerei der Gebr. Jänecke.

1868.

Der schon seit mehr als zehn Jahren gehegte Plan einer Eisenbahnverbindung zwischen Hannover und Hameln und einer Weiterführung der Bahn nach Altenbeken oder Löhne, reißt jetzt seiner Verwirklichung entgegen; denn die Namen des Präsidiums und des Verwaltungsrathes der gebildeten Gesellschaft bürgen dafür, daß etwa noch vorhandene Schwierigkeiten leicht beseitigt werden und daß der Bau rasch in Angriff genommen wird.

Für die Stadt Münden ist es eine Lebensfrage, ob sie von dieser Bahn berührt werden wird oder nicht und es dürfte daher an der Zeit sein, ihre Verhältnisse in weiteren Kreisen bekannt zu machen; wir sind überzeugt, daß bei unbefangener Würdigung der Sachlage die Entscheidung der Frage, ob die Bahn über Altenhagen und Hachmühlen, oder ob sie über Münden gebaut werden soll, nur zu Gunsten Münden's ausfallen kann. Es ist das nicht nur für Münden allein, sondern für alle Punkte, die von der Bahn berührt werden, vor allen Dingen aber für die Rentabilität der Bahn selbst von der größten Bedeutung. Denn nicht nur kommt kein Ort auf der ganzen Strecke Münden gleich, was Reichthum an Rohproducten anbetrifft, sondern Münden würde mehr zur Bahn liefern als alle zwischen Hannover und Hameln liegenden Orte zusammengenommen, ja selbst mehr als Hameln.

Um diese Behauptung zu begründen, wollen wir die Hauptproducte näher ins Auge fassen.

Münden beschäftigt in den städtischen Steinkohlenbergwerken etwa 200 Bergleute, die jetzt monatlich ungefähr 30,000 Balgen (à 2 Hinten oder 1,12 Centner) fördern.

1860	=	253,810	Balgen	mit	160	Bergleuten
1861	=	269,875	"	"	160	"
1867	über	300,000	"	"	200	"

Die Ausbeute wird sich dem Anschlage nach auf das Dreifache steigern, sobald der neue Tiefbau beendigt sein wird und die störenden Wasser durch Anlage eines Pumpwerkes bewältigt sind. Es ruhen

dort in der Tiefe noch drei unberührte Flöze von 4 Fuß, 2 Fuß und 14 Zoll Mächtigkeit.

Auch ist kürzlich beim Niedertreiben eines neuen Schachtes noch ein 18zölliges Flöz in der oberen Lage entdeckt, welches schon bei dem jetzigen Betriebe mit abgebaut werden kann. Die Kohlen sind von theilweise besserer, theilweise gleicher Beschaffenheit als die Deisterkohlen und werden auch neben den westphälischen ihren Rang behaupten, da sie ein starkes Flammenfeuer geben und deshalb zu manchen Zwecken unentbehrlich sind.

Nähe der Münderschen Forstgrenze, auf Hamelspringer Gebiet hat eine Frankfurter Gesellschaft auf Kohlen gebohrt und wird dem Vernehmen nach ein Bergwerk in Betrieb setzen.

Das Absatzgebiet der Kohlen ist, der schlechten Transportverhältnisse wegen, jetzt auf die nächste Umgebung beschränkt. Hameln, Springe, Eldagen, Holzminde, Pyrmont und Münder selbst verbrauchen dieselben. Die Wertheimer Papierfabrik ist mit jährlich über 100,000 Balgen die Hauptabnehmerin, dann folgt die Weser-Dampfschiffahrts-Gesellschaft mit etwa 50,000 Balgen. Sollte Münder nun von der projectirten Bahn nicht unmittelbar berührt werden, so können unsere Kohlen mit den Deister- und Osterwalder Kohlen nicht concurriren und statt einer bedeutend gesteigerten Ertragsfähigkeit würde ein Stocken im Absatz und ein allmählicher Verfall der Bergwerke unbedingt eintreten. Der Betrieb müßte eingeschränkt, wenn nicht ganz eingestellt, die Bergleute müßten entlassen und brodlos gemacht werden und ein blühender und entwicklungsfähiger Erwerbszweig würde geradezu vernichtet.

Eine Schicht des schönsten Sandsteines zieht sich um den vorderen Theil des Münderschen Sittels, an einigen Stellen in mächtigen Bänken zu Tage tretend. Es ist bereits ein größerer Bruch in Betrieb und derselbe liefert einen Stein von so ausgezeichnete Qualität, daß er vorzüglich für Wasserbauten unübertroffen ist, da er im Wasser noch nachhärtet.

Derselbe ist zum Bau des Kronstädter Hafens sowie zur Dirschauer Weichselbrücke verwendet worden, neuerdings sind große Massen — meist ungeheure Quadern zu Quairbauten — nach dem Fahdebusen transportirt. Es ist dies für die ausgedehnten Hafensbauten, die bei der kräftigen Entwicklung unserer jungen Marine nöthig sind, von großer Bedeutung. Material ist hier zur Genüge vorhanden, es fehlt aber an billigen Transportmitteln, wie sie nur eine Eisenbahn gewähren

kann, um den Abbau noch an mehreren Stellen kräftig in Angriff nehmen zu können. Dem Staate würden also durch billigere Beschaffung dieses nothwendigen Materials große Summen erspart werden. Ein günstiger Umstand ist der, daß Steinkohlen und Sandstein dicht zusammen liegen, daß also ein Schienenstrang, den die Stadt von den Förderstellen zum Münderschen Bahnhofe legen würde, von beiden Producten zugleich benutzt werden könnte. Daß unser Sandstein aber auch eine große Widerstandsfähigkeit gegen atmosphärische Einflüsse zeigt, dafür spricht wohl nichts mehr, als daß derselbe zu Ornamenten am Kölner Dome verwendet wird. Es sind dort bekanntlich umfassende Versuche mit Steinen aus allen Theilen Deutschlands und Frankreichs angestellt und man hat den hiesigen für den Besten erklärt. Dem Abschlusse größerer Lieferungen dorthin stehen aber leider die hohen Frachtpreise entgegen. Das würde sich mit einem Schlage ändern, sobald wir einen Bahnhof haben, die Steine könnten dann im Bruche direct nach Köln verladen werden. Es sind im Jahre 1867 gebrochen: 50,000 — 60,000 Cubikfuß Quadern und 250,000 Cubikfuß Bruchsteine (der Cubikfuß 1 Centner).

Diese Andeutungen mögen genügen, um auf die voraussichtlich großartige Entwicklung unserer Sandsteinbrüche aufmerksam zu machen.

Nicht minder wichtig ist der große Holzreichtum unserer Berge, die Stadt Münder hat 6805 Morgen Forsten (über 300 Morgen Weide werden noch außerdem mit Fichten bepflanzt), in denen allein jährlich 3700 Klafter Buchenbrennholz geschlagen werden, das Klafter zu 180 Cubikfuß Rauminhalt, 80 Cubikfuß Derbgehalts und 40 Centner Gewicht. Von diesem Holze werden reichlich $\frac{2}{3}$ nach Hannover gefahren. Daran schließen sich unmittelbar die ausgedehnten Forsten der Dörfer, die ihr Holz nach Münder zur Bahn liefern müßten. Diese führen über 2000 Klafter aus; außerdem 400 Fuder (à 40 Centner) Holzkohlen. Es ist hier meistens Buchen- und Eichenhochwald, aber auch unsere Fichtenbestände wachsen rasch heran und liefern in 10 Jahren jährlich 300 Klafter. Es ist also Brenn- und Nutzholz, z. B. zu Eisenbahnschwellen, in Menge vorhanden. Auch edlere Nutzholzer, Eschen und Ulmen, Lärchen u. s. w. werden tüchtig nachgepflanzt und sichern für die Zukunft einen reichen Ertrag. Ein Theil des Buchenholzes wird zwar in der hiesigen Weißglashütte und einer erst gegründeten Holzessigfabrik verbraucht, aber die Producte dieser Etablissements wiegen im Frachtverkehr das benutzte Holz reichlich auf. Das Holz würde der Eisenbahn nur in dem Falle als Frachtgut zuschießen, wenn Münder

einen Bahnhof bekommt; die Ackerbürger haben einmal die Pferde und wenn sie doch anspannen müssen, um das Holz nach einem entfernten Bahnhofs zu fahren, behalten sie es gleich auf dem Wagen und bringen es nach seinem Bestimmungsorte.

Wenn auch das Vorkommen von Salzsoole den Orten nicht mehr die Wichtigkeit verleiht, welche dieselben vor dem Erbohren der reichen Steinsalzlager hatten, so spricht dasselbe doch als Frachtgut noch ganz bedeutend mit und es wird als Tafelsalz wohl immer neben dem Steinsalz seinen Platz behaupten, einmal wegen seiner gefälligen Form und dann auch wegen des reineren Geschmacks, da es nicht durch die bitteren Magnesiumsalze verunreinigt ist. Es sind hier 3 Gradirwerke und eben so viele Siedepfannen im Betriebe, die jetzt wieder eine jährliche Production von 12000—14000 Centner haben. 1866 nur 8790 Centner Speisesalz, 506 Centner Viehsalz, 542 Centner Düngesalz. Ein Theil desselben geht nach Essen zur Krupp'schen Fabrik, ein Theil nach Hameln und von dort auf der Weser weiter, das meiste wird nach Elze zur Bahn befördert.

Die niedrigen Preise der Brennstoffe am hiesigen Orte sichern noch auf lange hinaus das Bestehen der Salinen. Auch die außer Betrieb gesetzten 4 Siedepfannen würden wieder benutzt werden, wenn sich bei günstigeren Transportverhältnissen das Absatzgebiet vergrößerte (die Fracht von hier nach der nächsten Eisenbahnstation ist theurer, als die Fracht von Hannover nach Cassel). Sollten wir umgangen werden, so würden unsere Salzwerke sofort eingehen müssen, da ihnen auch das bisherige Absatzgebiet streitig gemacht würde.

Es wäre noch anzuführen, daß neben einigen unbenutzten Soolquellen, auch Schwefel- und Stahlquellen von großer Stärke vorhanden sind, die von hiesigen Einwohnern zum Baden und Trinken benutzt werden. Bei erleichtertem Verkehr ließe sich in unserm schön gelegenen Orte, nach Vergrößerung der Anlagen, vielleicht ein Bad gründen, das erheblich zur Frequenz der Bahn beitragen würde.

Das wären die Hauptfactoren; wir wollen nun anhangsweise noch auf einige andere Producte aufmerksam machen, die von Wichtigkeit werden können.

Zunächst wäre hier zu bemerken, daß im nächsten Sommer ein Ocherwerk in Betrieb gesetzt wird, um den aus den Grubenwässern sich absetzenden Ocher zu gewinnen. Dann würde es sich vielleicht lohnen, den reichlich vorkommenden und sehr leicht verwitternden Speer-

fies auf Eisenvitriol, oder wo er mit Thonschiefer und Kohle gemengt vorkommt, auf Maun zu arbeiten.

Von Eisenerzen haben sich Böhmerz und Raseneisenstein, zwar nicht in genügender Menge, um hier verhüttet werden zu können, aber dieselben leicht mit der Bahn zur nächsten Eisenhütte zu schaffen. Es findet sich außerdem auch ein Thon-Eisensteinlager von 3 Fuß Mächtigkeit nur 12 Fuß unter der Oberfläche aufgefunden, was bei größerer Ausdehnung von Wichtigkeit werden kann.

Tuffkalk kommt hier in schönen korallenartigen Gebilden vor, die sich zu Gartenanlagen ausgezeichnet qualificiren; am Fuße des Süntels sind davon auch entschieden größere Lager unter den schwammigen Wiesen zu anderweitiger technischer Verwendung vorhanden.

Auch sonst ist Kalkstein in der zum Brennen erforderlichen Güte in großer Menge da, die Ofen sind nur wegen des kleinen Absatzgebietes eingegangen; ebenso Thon, Sand, Lehm und Mergel. Bei dem billigen Brennmaterial würde also unsere Umgebung zur Anlage von Kalk- und Cementöfen einladen, sobald wir eine Eisenbahn haben.

Ein rauchgrauer, dolomitischer Kalkstein von großer Härte eignet sich vortrefflich zum Straßenbau und der bekannte Einbeckhäuser Mattenkalk, ein starker, dünner und ebenflächiger Kalkstein in großen Stücken, ist ein ausgezeichnetes Material zum Bedecken von Kinnsteinen und Kanälen.

Die Stadt besitzt außer den oben erwähnten Forsten ein Areal von 6179 Morgen und zwar 3556 Morgen Acker, 151 Morgen Garten, 446 Morgen Wiesen und 2026 Morgen Weideland (vor der Verkoppelung), welches letztere jetzt in Acker und Wiesen umgewandelt wird; es ist also für die Zukunft auf einen großen Ueberfluß an Getreide zu rechnen.

Es sind hier im Orte acht Manufacturwaarenhändler, die jährlich 2500—3000 Centner Waaren beziehen; 10 Colonialwaarenhändler, die über 5000 Centner, und 6—700 Centner Eisen beziehen.

Zwei Lohgerbereien und Lederhandlungen führen 650 Centner Leder aus, auch 500 Centner Lohborke und eben so viel aus den Nachbarforsten werden nach auswärts verkauft. Eine Seifensiederei liefert circa 200 Centner Seife nach Hannover. Eine Brauerei braut ein ausgezeichnetes zum Versand geeignetes Bier und besitzt in einem neu angelegten und leicht zu vergrößernden Felsenkeller kühle Lagerräume. Zwei Töpfereien verschicken jährlich über 1000 Centner irdenes Geschirr und auch ein großer Theil der auf der städtischen und Nettel-

reder Ziegelei gefertigten Steine würde zur Bahn gebracht werden. Eine Branntweimbrennerei bezieht jährlich etwa 1000 Hinnten oder 2000 Centner Kartoffeln; 2 Oelmühlen liefern meist 2500 Centner Del (theilweise Buchöl) und Delfuchen. Lumpen 500 Centner ausgeführt. Außerdem sind hier 4 Mahl- und Sägemühlen, eine Cigarrenfabrik, 3 Gasthäuser, 4 Fuhrunternehmer und 153 Handwerksmeister. Besonders blühen Tischlerei und Drechslerei und die Möbelfabrikation ist hier bei den billigen Nutzholzpreisen noch einer bedeutenden Entwicklung fähig. Es werden allein aus Münden jährlich über 1000 Centner Möbeln ausgeführt, meist Stühle; auch die Nachbardörfer liefern eine große Menge.

Unsere bedeutende Weißglashütte führt 5—6000 Centner Glas aus und bezieht an Material: 1000 Centner Soda, 3000 Centner Sand, 1500 anderwärtige Schmelz-Utensilien. Eben so viel gebraucht die Glashütte Klein-Süntel.

Die Holzessigfabrik bringt zur Versendung: 6000 Centner Holzkohle, 900 Centner holzessigsauren Kalk, 900 Centner Theer und 800 Centner Holzgeist.

Aus allem diesem ist zu entnehmen, daß Münden ein äußerst günstiges Feld zur Entwicklung einer großen Industrie bietet, nur die Eisenbahn fehlt hier, um die Unternehmer von der großen Verkehrssteuer zu befreien, die ihnen die schlechten Transportverhältnisse auferlegen. Nur durch die Verleihung eines Bahnhofes kann hier Alles so ausgenutzt werden, wie es nicht nur in Münders, sondern im allgemeinen Interesse liegt.

Es handelt sich aber nicht um Münden allein; Münden hat ein bedeutendes Hinterland, das ganze reichbevölkerte (etwa eine Quadratmeile große Thal, über 6000 Einwohner) zwischen Deister und Süntel, also das ganze frühere Amt Lauenau ist mehr oder weniger auf Münden angewiesen. Es sind dies: 1 Flecken: Lauenau; 6 große Kirchdörfer: Nettelrede, Einbeckhausen, Bakede, Beber, Hüllsede, Messenkamp und 15 kleine Dörfer und Weiler: Hamelspringe, Böbber, Eggestorf, Kohrsen, Schmarrie, Meinsen, Pohle, Feggendorf, Altenhagen, Waltershausen, Mienstedt, Luttringhausen, Kessichhausen, Herriehausen und Williehausen; abgesehen von einzelnen Gehöften und Mühlen. Die ganzen Producte (hauptsächlich Korn) dieser Ortschaften werden nach wie vor nach Haste gebracht werden, wenn die Bahn Münden nicht unmittelbar berührt. Sogar für einen Theil der frühern hessischen Ortschaften, z. B. Antendorf, Hattendorf, Escher u. s. w. würde Münden der nächste Bahnhof sein.

In jedem Falle ließe sich auf einen bedeutenden Personen- und Frachtverkehr aus der Umgegend rechnen, welcher der Bahn bestimmt verloren gehen würde, wenn der Bahnhof $\frac{3}{4}$ Stunde bis eine Stunde von der Stadt gerückt würde.

Daß diese Gegend trotz der so überaus ungünstigen Verkehrsverhältnisse so weit emporgekommen ist, das zeugt denn doch wohl für ihre ungeheuren Hülfquellen und, wie sehr sich dieselben nach allen Richtungen hin steigern würden, sobald wir einen Bahnhof haben, dafür spricht die Menge unbenutzter Rohproducte, die als ungehobene Schätze in unsern Bergen liegen.

Die andere Linie über Altenhagen und Hachmühlen hat nichts als diese beiden Dörfer aufzuweisen. Die Bahn müßte auch hier einen Bogen machen und würde reichlich so theuer kommen. Zuerst ist das Land unverhältnißmäßig besser als der größte Theil desjenigen, welches die Bahn bei Münden durchschneiden würde, dann müßten dort Häuser und Gehöfte angekauft werden. Der geringe Unterschied in der Entfernung, worauf so großes Gewicht gelegt wird, würde sich dadurch ganz ausgleichen, daß die Bahn von Münden nicht erst nach Hachmühlen, sondern gleich unter Kl. Süntel und Fleßessen hin auf Quatrebas zugeführt würde; es ist dort ein sehr günstiges und billiges Bau terrain und die Bahn würde dicht unter den Kohlenbergwerken herführen! Es würden dadurch der Linie alle Vortheile gesichert, die Münden und das Hinterland bieten und nichts entzogen; denn was Altenhagen und Hachmühlen ausführen, würde der Bahn doch von selbst zufließen und dann wäre Quatrebas inmitten reicher und großer Dörfer ein natürlich gegebener Haltepunkt. Auch würde statt des ertragreichsten Landes der Dörfer Altenhagen, Hachmühlen und Hasperde nur ein schmaler Waldstreifen und ein erst seit einigen Jahren als Ackerland benutztes Terrain der Kultur entzogen. Man wende nicht ein, daß auch der Mündersche Verkehr der Bahn nicht entgehen könne, falls ein Bahnhof bei Sedemünder, oder Hachmühlen angelegt würde. Allerdings würde das mit einem kleinen Theile desselben wohl der Fall sein, aber die Dörfer würden nach Haste, oder bei Mienstedt über den Deister nach Barsinghausen liefern; ein großer Theil der Münderschen Producte würde nach wie vor durch Pferde fortgeschafft werden; ein Theil unserer Erwerbszweige würde verkümmern und aufhören, da sie mit den unmittelbar an der Bahn liegenden nicht mehr concurriren können und die gering auf das Dreifache angeschlagene Steigerung der Producte und des

Verkehrs, würde zum Schaden der Rentabilität der Bahn sowohl, wie zum Schaden Münders nicht stattfinden.

Sollte später einmal eine Bahn von Haste über Neundorf, Rodenberg, Rauenan, Münder gebaut werden, so läge Münder auch dann entschieden günstiger zum Anschluß an die jetzt in Frage kommende Linie, als etwa Hachmühlen. Es würde dadurch z. B. die Tour von Haste über Münder nach Nordstemmen sowohl, als nach Hameln um gut $\frac{1}{4}$ Meile verkürzt.

Es ist hier bekannt, daß von verschiedenen Seiten Alles aufgeboten ist, um Münder zu umgehen, theils aus Eifersüchtelei, theils aus andern Gründen; es ist auch bekannt, daß das Nivellement der Strecke über Münder mit Vorurtheilen und nur auf ausdrückliche Reclamation des hiesigen Magistrats, weil Münder das Geld dazu hergegeben, begonnen und an einem ungünstigen Punkte in aller Eile durchgeführt ist.

Man hat zwischen Springe und Münder förmlich die Höhen gesucht, um eine Steigung von 1:100 herauszubringen, einen Einschnitt von 50 Fuß machen zu müssen und so von vornherein die Linie über Münder als unmöglich darzustellen. Man ist dann wieder mit einem Falle von 1:100 plötzlich in die Thalsohle der Hamel hinabgestiegen und in einer Horizontale nach Hachmühlen weitergegangen. Nun kann man, wie Jeder, der die Sache mit vorurtheilsfreiem Blicke ansieht, sofort erkennen muß, die Bahnlinie in fast gleicher Höhe halten, jedenfalls hat man keine größere Steigung als 1:200 nöthig, wenn man auch von Münder nach Hachmühlen will; noch günstiger würde sich die Sache auf Quatrebas zu herausstellen. Man braucht eben nur ungefähr dem Waldbrande des Osterberges zu folgen, um die von der Natur vorgezeichnete Linie herauszufinden; dieselbe ist auch noch bedeutend kürzer als die früher vermessene. Es werden jetzt von Seiten der Stadt neue Vermessungen vorgenommen, und werden deren Resultate höheren Orts vorgelegt werden.

Die Unternehmer der jetzt projectirten Bahn haben einfach die früheren vorliegenden Karten und Profile übernommen und schrecken natürlich vor den dort zwischen Münder und Springe angegebenen Schwierigkeiten zurück. Wir sind überzeugt, daß eine nähere Untersuchung von Seiten der Bahnverwaltung allen Zweifeln sofort ein Ende machen würde.

Die Wichtigkeit einer directen Eisenbahnverbindung ist von der Verwaltung der Stadt stets anerkannt, und ist auch schon früher das

Anerbieten gemacht für 50,000 Thlr. Actien zu zeichnen; Münder würde auch zu sonstigen Opfern bereit gewesen sein. Auch das Terrain zur Bahn würde, soweit es den Wald berührt, leicht von der Stadt zu erlangen sein, ebenso der erforderliche Platz zum Bahnhofe.

Sollte aber auch die Gesellschaft alle diese Punkte unberücksichtigt lassen, so haben wir das feste Vertrauen zur Regierung, daß sie, in richtiger Würdigung der Verhältnisse, der Linie über Münder den Vorzug geben wird.

Die Wahl ist wirklich nicht schwer: auf der einen Seite wird durch Anlage eines Bahnhofes aus einer stillen Ackerstadt ein fröhlich aufblühender Ort geschaffen; auf der anderen Seite steht die grollende Bevölkerung einer vergessenen und vom Verkehr abgeschnittenen Stadt, die trotz ihrer reichen Hülfquellen hinter ihren bevorzugten Nachbarorten zurückbleiben muß.

Die Stadt würde dadurch in dieselbe Lage kommen wie Einbeck und es würde der Regierung gewiß nicht angenehm sein, auch aus unsrer Gegend dieselben Schmerzensschreie zu vernehmen.

Münder am Deister, den 24. December 1868.

Das vom Magistrat und dem Bürgervorsteher- Collegium gewählte Comité:

Senator Wolperding.

Bürgervorsteher Apotheker Andree.

Bürgervorsteher Brennereibesitzer Pape.

Bürgervorsteher Kaufmann Dörtmann.