

Die Eisenbahnstrecke Elze-Bodenburg

Gronau, 2. März 1880:

Das Comité zum Bau einer secundären Eisenbahn von Elze über Gronau nach Düngen ladet alle Interessenten vermittelst Cirulaires zu einer General-Versammlung auf Sonntag, den 14. März, Nachmittags 2 Uhr im Wullekop'schen Saale zu Sibbesse ein. Die Tagesordnung enthält:

1. Rechnungsablage über die zu den Vorarbeiten aufgebrauchten Gelder.
2. Beschlußnahme über Tilgung der geleisteten Vorschüsse.
3. Vorschläge zu ferneren Schritten in der Angelegenheit und Antrag des Comité's auf Ermächtigung zur Weiterführung derselben.

In Anbetracht der Wichtigkeit der Sache für unsere Gegend wäre es angezeigt, die Versammlung recht zahlreich zu besuchen; auch können wir nicht umhin, die hiesigen städtischen Collegien anzugehen, ihre reservirte Haltung in dieser Angelegenheit aufzugeben und sich dem Comité mit Rath und That anzuschließen, zumal die Eisenbahnfrage in kurzer Zeit für unsere Stadt Lebensfrage werden kann, und es auch der wärmste Wunsch der hiesigen Einwohnerschaft ist, das Project verwirklicht zu sehen. Zum Schluß erlauben wir uns noch zu bemerken, daß gerade in gegenwärtigen Augenblicke das Project die meisten Chancen hat zur Ausführung zu gelangen, indem die Regierung und der Landtag sich für Secundärbahnbauten aufs Wärmste interessiren und dieselben durch Geldmittel ec. unterstützen.

Gronau, 25. April 1880:

In der gestrigen Sitzung der städtischen Collegien kam die Secundärbahn-Angelegenheit zur Verhandlung. Das Seitens des Comité's an den hiesigen Magistrat gestellte Verlangen, den zum Bahnbau erforderlichen Grund und Boden in der Feldmark Gronau unentgeltlich herzugeben, wurde abgelehnt, jedoch einigte man sich dahin, einen entsprechenden Geldbetrag zu dem Unternehmen beisteuern zu wollen, wenn die hiesige Rübenzuckerfabrik sowie die Alfeld-Gronauer Papierfabrik sich bereit erklären, auch ihrerseits durch Bewilligung einer gewissen Summe der Sache näher zu treten. Die Directionen besagter Fabriken sollen magistratsseitig aufgefordert werden, ihre diesbezüglichen Erklärungen mit Angabe der Höhe der zu bewilligenden Summen beim Magistrate abzugeben.

Gronau, 7. Mai 1880:

Die auf Sonntag, den 9. d. Mts. im Wullekopf'schen Saale zu Sibbesse anberaumten General-Versammlung, betr. Den Bau einer secundären Eisenbahn von Elze über Gronau nach Düngen, ist, um den interessirten Ortschaften mehr Zeit zur Berathung des zu bewilligenden Grund und Bodens zu lassen, auf Sonntag, den 30. Mai vertagt worden.

Sibbesse, 14. Mai 1880:

In der heutigen zu diesem Zwecke anberaumten Gemeinde-Versammlung ist, - nachdem vorgestern in der Gemeinde-Ausschuß-Versammlung schon derselbe Beschluß einstimmig gefaßt wurde, - beschlossen worden, die für

Sibbesse sich berechneten Kosten zu dem Grunderwerb behuf Anlage der projectirten normalspurigen Secundär-Eisenbahn von Elze nach Dünge im Betrage von pptr. 9000 Mark gemeindeseitig zu tragen. Der Beschluß bestimmt, daß das Capital von der Hannoverschen Landes-Credit-Anstalt geliehen werden, und die Hypothek dafür, - damit nicht der Grundbesitz der einzelnen Höfe damit belastet wird, - an Gemeinde-Grundstücke bestellt werden soll. Die Zinsen auf das Capital in der Höhe, daß solches nach Verlauf von 30 Jahren amortisirt wird, sollen von der Gemeinde nach dem bestehenden Lastenbeitragsfuße aufgebracht werden. Es ist sehr zu wünschen, daß nun alle Ortschaften, die speciell das nächste Interesse an dem Zustandekommen der Bahn haben, in gleicher Weise vorgehen. Die große Bedeutung in Bezug auf alle Interessen der fraglichen Ortschaften, sowie des ganzen von der Bahn berührten Thals, in das Eisenbahnnetz gezogen zu werden, liegt so klar auf der Hand, daß wir von allen weiteren desfallsigen Ausführungen heute Abstand nehmen wollen. Zu bedauern wäre es für immer, wenn jetzt noch Privat-Interessen dem Unternehmen hindernd in den Weg treten und dem Großen und Ganzen nicht geopfert würden. Wir fügen noch hinzu, daß alle bei der Anlage interessirten Gemeinden resp. Gemeinde-Ausschüsse rechtsgültige Beschlüsse über ihre Betheiligung und die Art und Weise derselben, gleich wie in jeder anderen Gemeinde-Angelegenheit, fassen können und daß die vielfach ausgesprochene Ansicht, daß Einzelne in der Gemeinde, die solchem Beschlüsse nicht beistimmen würden, gesetzlich nicht verpflichtet seien, sich diesem anzuschließen, eine vollständig irrige ist. - Es ist wie wir zum Schluß wiederholen, höchst nothwendig, um dem Ziel näher zu kommen, daß in allen betreffenden Gemeinden in derselben Weise vorgegangen wird, damit in der am 30. d. M. In Sibbesse stattfindenden Generalversammlung bestimmte Resultate mitgetheilt werden können.

Sibbesse, 25. Mai 1880:

Die große Bedeutung welche unsere Gegend an dem Zustandekommen der projectirten Secundärbahn hat, zeigt sich immer mehr an dem regen Interesse, welches die Ortschaften dem Unternehmen entgegenbringen. So haben unter Anderem in diesen Tagen sämmtliche dabei in Frage kommenden Ortschaften des Amts Gronau, als Barfelde, Eitzum, Nienstedt, Hönze, Möllensen, Sibbesse und Petze, durch Gemeindebeschuß die Übernahme der auf sie entfallenden Posten für den Grunderwerb zur Bahnanlage beschlossen. Es ist zu wünschen, daß in den übrigen Gemeinden anderer Ämter, deren Interesse nicht geringer an der Realisirung ist, in gleicher energischer Weise vorgegangen wird, damit so rasch als möglich unter den augenblicklich günstigen Verhältnissen die Sache weiter verfolgt werden kann. Am nächsten Sonntag, den 30. d. Mts, Nachmittags 3 Uhr, findet, wie bekannt, in Sibbesse wiederum eine Generalversammlung in dieser Eisenbahnangelegenheit statt, und es ist sehr zu wünschen, daß solche eine rege Betheiligung findet, namentlich aber auch Diejenigen derselben beiwohnen, und sich noch genauer über Alles informiren, die bislang zu dem Projecte kein Vertrauen hatten.

Sibbesse, 25. Mai 1880:

Die auf gestern im Wollekopf'schen Saale zu Sibbesse zusammenberufene Versammlung der Interessenten der Secundärbahn Elze-Düngen war, wie zu erwarten, sehr zahlreich besucht. Herr Kreishauptmann Rose-Hildesheim hatte die Freundlichkeit den Vorsitz und Herr Oberinspector Schütte-Sibbesse das Amt eines Protokollführers zu übernehmen. Zweck dieser Versammlung war, das Resultat des Seitens des Comité's an die Gemeinden gerichteten Gesuchs auf unentgeltliche Abtretung des zum Bahnbau erforderlichen Grund und Bodens entgegenzunehmen und weitere Schritte zur Förderung des Unternehmens zu berathen. Das von dem Vorsitzenden des Comité's, Herrn Albert Schwetje-Sibbesse vorgetragene Ergebnis aus den einzelnen, beim Bahnbau direkt interessirten Gemeinden war nichts weniger als erfreulich zu nennen. Im Amte Gronau haben sich zwar alle Gemeinden mit Ausnahme der Stadt Elze bereit erklärt, die auf sie entfallende Quote zum Zwecke des Grunderwerbs zu übernehmen, auch den übrigen Ortschaften mit Ausnahme von Almstedt sind keine direkt zustimmenden Erklärungen eingegangen. Bodenburg fand die beizutragende Summe zu hoch, Salzdetfurth und Detfurth haben sich ganz ablehnend verhalten, nur die Zuckerfabrik Gr.-Düngen hat 5000 Mk. bewilligt. Da es unumgänglich nothwendig ist, daß bevor der Regierung näher getreten werden kann, die Gemeinden den Grund und Boden unentgeltlich hergeben, so sah sich das Comité in Folge des betrübenden Resultats veranlaßt von der projektirten Linie Elze-Düngen vorläufig Abstand zu nehmen und erwartete von der Versammlung weitere Vorschläge. Herr Bürgermeister Bruncke als Vertreter der Stadt Bockenem und Vorsitzender des Comité's zur Erbauung einer Secundärbahn Seesen-Bockenem-Düngen, machte den Vorschlag von Bodenburg über Bockenem nach Seesen zu bauen, betonte aber hauptsächlich, daß seine Stadt nur einen direkten Anschluß nach Hildesheim im Auge habe, und daß folglich nach Düngen gebaut werden müßte. Einen weiteren Vorschlag machte Herr Senator Pape als Vertreter der Stadt Gronau und zwar dahingehend, daß von Segeste über Harbarnsen, Lamspringe, Gr.- und Kl. Rhüden nach Seesen gebaut werden möge. Dieser Vorschlag fand auch den größten Anklang, zumal die Vertreter der dortigen Gegend sich für die Sache begeisterten und die Erklärung abgaben, daß sie sich sofort zu einem Comité constituiren wollten. Die an dieser Linie liegenden bedeutenden Etablissements deren Vertreter zum Theil anwesend waren, nahmen das Project mit Freuden auf. Um aber Bockenem nicht links liegen zu lassen, schlug Herr Kreishauptmann Rose vor, Bockenem möge einen Anschluß von Bodenburg nach Lutter a/B. oder Derneburg zu erreichen suchen, dann wäre Allen geholfen. Dieser Vorschlag wurde von dem Vertreter Bockenems abgelehnt. Nach langem Hin- und Herdebattiren kam folgender von dem Herrn Vorsitzenden im Sinne des Comité's gestellter Antrag zur Abstimmung: „Die heutige Versammlung beschließt, unter Aufrechthaltung der Linie Elze-Düngen, das Project Elze-Gronau-Sibbesse-Lamspringe-Seesen ins Auge zu fassen und das sich für die neue Linie zu bildende Comité zu ersuchen, sofort mit den Vorarbeiten vorzugehen und sich mit dem diesseitigen Comité in Verbindung zu setzen.“ Der Antrag wurde mit überwiegender Majorität angenommen. Hierauf wurde die Versammlung geschlossen.

Lamspringe, 2. Juni 1880:

Alle Diejenigen, welche an der Verwirklichung des in der Generalversammlung zu Sibbesse am letzten Sonntage in's Auge gefaßten Baue einer Eisenbahn auf der Strecke Elze-Lamspringe- Rhüden-Seesen ein Interesse haben, werden von dem desfalls hier zusammengetretenen Comité zu einer am nächsten Sonntag, 6. Juni, Nachmittag 2 Uhr im xxx'schen Gasthause zu Gr.-Rhüden stattfindenden Versammlung eingeladen. - Es ist wohl anzunehmen, daß diese Versammlung von allen an der projectirten Strecke liegenden Ortschaften zahlreich besucht werden wird, da der in der Versammlung zu Sibbesse gefaßte Beschluß, welcher der hiesigen Gegend die Verwirklichung einer schon so lange ersehnten Eisenbahnverbindung in Aussicht stellt, mit großer Freude begrüßt worden ist.

Lamspringe, 7. Juni 1880:

Die zum Zwecke des Baues einer Secundärbahn von Elze über Gronau, Sibbesse, Lamspringe auf Seesen nach Gr.-Rhüden berufene Versammlung war ziemlich zahlreich besucht. Herr Bürgermeister Böltau-Lamspringe eröffnete die Versammlung mit kurzen Worten, indem er die Wichtigkeit der ganzen Anlage hervorhob und betonte, daß es seit langer Zeit der sehnlichst Wunsch sein, ein Project, wie es jetzt vorliegt, verwirklicht zu sehen und hoffe, daß Gr.-Rhüden, welches frühere für die Sache wenig Sympathie zeigte, jetzt mit energie dafür eintreten werde. Zum Vorsitzenden der Versammlung wurde hierauf Herr Rittergutspächter Wagener-Barfelde gewählt. Die Versammlung erging sich dann in Näherer Beleuchtung des Projects und kam zu dem Resultat, daß es vorläufig als erste Nothwendigkeit betrachtet wrden muß, die Kosten zu den Vorarbeiten, welche ungefähr 2500 Mk. betragen werden, aufzubringen und bei den betr. Regierungen die Erlaubniß zur Vornahme der Vorarbeiten einzuholen. Zu den Kosten der Vorarbeiten zeichnete Herr Bürgermeister Böltau für Lamspringe 1000 Mark, Braunkohlengrubenbesitzer Wehrenpfennig zu -Bornhausen erklärte sich bereit, 300 Mk. und Herr Mühlenbesitzer Feuerhahn zu Gr.-Rüden 50 M. zu denselben beizutragen. Herr Glashüttenbesitzer Luckmann-Lamspringe schlug dann vor, einen Ausschuß zur weiteren Verfolgung der Sache zu wählen; man wählte die Herren Vorsteher Flügge, Mühlenbesitzer Feuerhahn und Drechsler Rünig aus Gr.-Rhüden, Holzhändler Blanke und Vorsteher Sonnemann aus Kl. Rhüden, Braunkohlengrubenbesitzer Wehrenpfennig und Vorsteher Probst aus Bornhausen, Bürgermeister Hille und Buchdruckereibesitzer J. Becker aus Seesen, Bürgermeister Böltau, Kaufmann Warnecke und Domänenpächter Meyer aus Lamspringe, Hofbesitzer Steinborn aus Sehlem und Director Janisch von der Wilhelms- hütte. Der Ausschuß wurde ermächtigt, sich nötigenfalls durch Zuziehung fernerer Interessenten zu erweitern. Derselbe trat hierauf zu einer Berathung zusammen und beschloß, die Vorsteher in den beteiligten Gemeinden zu veranlassen, unverzüglich Gemeinde-Versammlungen anzuberaumen, um Beschlüsse behufs Bewilligung von Beiträgen für die Vorarbeitungskosten zu erzielen. Man giebt sich der Hoffnung hin, daß die Vorarbeiten baldigst fertig gestellt sein werden, damit die vereinigten Comité's dem Landtage in der diesjährigen Herbstsession mit dem Project näher treten können.

Gronau, 12. Juli 1880:

Kürzlich hat sich in Gandersheim unter dem Vorsitz des Kreisdirectors Lerche ein Comité gebildet, welches den Bau einer normalspurigen Secundärbahn von Nordheim über Gandersheim, Lamspringe, Bodenburg nach Gr.-Düngen anstrebt. Zu den Vorarbeiten sind bereits 1200 Mark gezeichnet. Nach diesem neu aufgetauchten Project würden wir Gronauer wieder leer ausgehen, wenn wir nicht begründete Aussicht hätten, das Project Elze-Seesen verwirklicht zu sehen. Eine Secundärbahn von Nordheim nach Gandersheim, Bodenburg ec. scheint in unseren Augen nicht mehr zu sein als eine kühne Idee, deren Endziel wohl nur auf Hildesheim gerichtet sein kann. Als primäre Concurrrenzbahn hätte diese Idee wohl eine gewisse Berechtigung, als Secundärbahn, mit staatlicher Subvention wird sie aber nie zur Ausführung gelangen, denn der Herr Minister wird einer Parallelbahn von Nordheim nach Gandersheim, die auf zwei Stunden Entfernung neben der Staatsbahn herläuft, jede Hoffnung auf Unterstützung von vornherein versagen, ähnlich wie bei dem Project Seesen-Bockenem-Derneburg. Die Rentabilität der Strecke Gandersheim-Lamspringe-Bodenburg-Düngen möchten wir auch sehr in Frage stellen, zumal das Terrain zwischen Lamspringe und Gandersheim für den Bau einer Secundärbahn recht ungeeignet ist und bedeutende Baukosten verursachen würde. Wir Gronauer können uns zu dem neuen Project demnach vollständig gleichgültig verhalten und mit Vertrauen auf das Project Elze-Seesen blicken, welches in allen Kreisen nicht nur den größten Anklang findet, sondern bei der mehr als gewissen Rentabilität auch Aussicht auf Verwirklichung hat.

Lamspringe, 15. Juni 1880:

Gestern Vormittag erschienen in unserem Flecken zwei Ingenieure des Herrn Heusinger von Waldegg, welcher den Bau der Secundärbahn Elze-Gronau-Lamspringe-Seesen ebenfalls zu unternehmen sich bereit erklärt hat, von Seesen-Rüden aus in Begleitung des Herrn Becker und mehrerer anderer Herren. Die Eisenbahn-Techniker sprachen sich bestimmt dahin aus, daß die projectirte Bahn nicht die Schwierigkeiten, selbst nicht an den schlimmsten Stellen, biete, welche man nach dem Früheren Gerede habe vermuthen müssen; im Gegentheil sei das Terrain als ein durchweg sehr günstiges zu bezeichnen. Gewiß eine erfreuliche Kunde für unsern Flecken und für alle Ortschaften, welche ein Interesse an der Bahn haben. Namhafte Beiträge zu den Vorarbeiten sind bereits zugesichert, und es gilt jetzt, Hand und Fuß zu rühren, damit dieselben sofort oder doch so bald wie möglich beginnen. Mögen alle kleinlichen Partei-Interessen vor dem Nutzen der ganzen so reichen, aber an Verkehrswegen so armen Gegend zurücktreten.

Gronau, 18. Juni 1880:

Für die Secundärbahn bewilligte die am Mittwoch tagende Generalversammlung der Actionäre der Zuckerfabrik die Summe von 105.000 M und zwar 65.000 M für die Anlage eines Geleises behufs Verbindung des Etablissements mit der Eisenbahn und 40.000 M zu den Kosten des Bahnbaues (Grunderwerb).

Gronau, 3. August 1880:

Der „Deutsche Reichs-Anzeiger“ meldet unter den amtlichen Anzeigen, daß zur Anfertigung der generellen Vorarbeiten für eine normalspurige Eisenbahn untergeordneter Bedeutung von Segeste, Almstedt über Lam-springe nach Seesen dem betreffenden Comité die Erlaubniß ertheilt worden sei.

Gronau, 28. Januar 1881:

Den Königlichen Eisenbahn-Directionen ist wiederholt bei Aufstellung der Fahrpläne eine sorgsame Berücksichtigung auch der localen Interessen zur Pflicht gemacht. Der Minister der öffentlichen Arbeiten hat die Königlichen Directionen, namentlich diejenigen, welche Staatsbahnen bezw. Privatbahnen für Rechnung des Staats verwalten, durch Rescript vom 2. d. Mts. wiederum angewiesen, stets dessen eingedenk zu sein, daß Staatsbahnen, bei aller pflichtmäßigen Öconomie, es doch ganz besonderes als ihre Aufgabe zu betrachten haben, den Verkehrsinteressen zu nützen und die Pflege des Localverkehrs sich angelegen sein zu lassen. Die Königlichen Directionen haben diese Gesichtspunkte schon bei der nächsten Fahrplanaufstellungen die gebührende Berücksichtigung finden zu lassen.

Einbeck, 14. Juni 1881:

Die Sekundärbahn von hier nach dem Solling will man vorläufig nur bis Dassel bauen. Die Bausumme mit Grunderwerb ist zu 500.000 Mk. veranschlagt. Die Braunschweigische Eisenbahn-Gesellschaft hat sich bekanntlich bereit erklärt, den Bau und Betrieb zum Selbstkostenpreise zu übernehmen und ihre Lokomotiven und Waggons künftig von Salzderhalden bis Dassel laufen zu lassen. Gezeichnet sind 300.000 Mk., die übrigen 200.000 Mk. will man durch Ausgabe von Prioritätsaktien aufbringen. Um eine Dividende von 4 ½ pCt. des Baukapitals sicher zu stellen, beabsichtigt man, sich an die Regierung mit der Bitte zu wenden, nöthigenfalls einen Zuschuß zu den Einkünften zu gewähren.

14. Juli 1882:

Eisenbahn Derneburg-Bockenem-Seesen. Von der Nette wird der „Prov.-Ztg.!“ Geschrieben: Mit Freuden wird seit einigen Tagen die Thätigkeit eines Ingenieurs bei der Revision der Bahnlinie Derneburg-Bockenem-Seesen wahrgenommen, wonach das so lange gehegte Project doch zur ersehnten Ausführung gebracht wird. Wie nun schon jetzt ein Haltestelle unter dem Vohldenberge zwischen Henneckerode und Schlewecke in Aussicht steht, wäre es gewiß nochmals zu erwägen, ob nicht die Landstraße von Baddeckenstedt nach Bockenem doch noch über Sillium zu führen sei.

- Die Erweiterung des Bahnhofes in Kreiensen und eine Neuaufführung der zu diesem gehörigen Gebäude wird jetzt von der Alfelder „Kr. Ztg.“ wieder einmal in sichere Aussicht gestellt. Bekanntlich war es Anfang der 70er Jahre schon einmal so weit, daß bereits die Steine zum Neubau angefahren waren; diese sind aber später wieder verschwunden, während der jetzige Bahnhofs-Prachtbau noch immer in alter Majestät dasteht.

Einbeck, 12. August 1882:

(Genehmigung der Ilmebahn. Die Überschwemmung der Leine.) Die langeresehnte Kunde, daß der Ausbau der Ilmebahn dem ad hoc zusammengetretenen Comité durch Allerhöchste Concession vom 28. v. M. Genehmigt sei, ist in den letzten Tagen aus dem Ministerium für öffentliche Arbeiten hier eingetroffen. Da die bezüglichen Ingenieure bereits seit einigen Wochen hier anwesend und die Bausumme in deposito bereits vorhanden, so wird die Inangriffnahme unverzüglich erfolgen. Soviel wir hören, hat der bauausführende Unternehmer sich verpflichtet, die Strecke innerhalb dreier Monate, vom Tage des Eintreffens der Concession an gerechnet, fahrbar zu machen. Sollte das gelingen, so dürfte noch ein Theil der Rübenerndte den Vortheil des Bahntransports genießen können.

- Die unter der Wirkung des in der verstrichenen Woche eingetretenen trockenen Wetters zurückgewichenen Wasser der Leine lassen erst jetzt die ganze Trostlosigkeit der Folgen der Überfluthung erkennen. Besonders was die fruchtbestandenen Äcker und Gärten anlangt, ist das Bild der verschlemmten und unbrauchbare gemachten ...

Bockenem, 1. December 1882:

Die Zuckerfabrik zu Bockenem hat zu dem Bau einer Secundärbahn Derneburg-Seesen 50.000 Mk. gezeichnet.

Gronau, 12. November 1886:

Der Obergeringieur der Braunschweigischen Eisenbahnbau-Gesellschaft, Herr Grote, sowie noch einige Beamten der Gesellschaft, haben gestern eine Strecke der projektirten Eisenbahn Elze-Gr. Rhüden besichtigt und zwar von Gr.-Rhüden bis Sibbesse. Die weitere Besichtigung der Strecke von Sibbesse nach Elze wird in den nächsten Tagen vorgenommen.

Gronau, 24. November 1886:

Die Nr. 310 der Braunschweigischen Landeszeitung enthält einen Artikel über Bahnanlagen, dem wir folgende bemerkenswerthe Stellen entnehmen, welche hauptsächlich für den westlichen Theil unseres Kreises von Interesse sind:

Soll die jetzt ernstlich in Angriff genommene Bahn von Braunschweig nach Hildesheim in Ausführung gebracht werden, so bedarf sie im Interesse für Stand und Land Braunschweig einer Fortsetzung, die sie auf einer soliden Basis zum Theine weiterführt. Diese sehr nützliche Fortsetzung besteht darin, daß sie nicht vermittelst eines neuen Durchbruchs durch den Teutoburger Wald und den Haarstrang unter Beiseitsetzung der Städte Holzminden, Höxter, Paderborn und Unna, die letzten Ziele auf etwas kürzerem Wege erreiche, sondern darin, daß sie in die höchst solid gebaute vormals braunschweigische Staatsbahn eingeleitet werde, was durch ein kaum 4 Meilen langes Glied von Elze über ..., Eschershausen nach Vorwohle oder Lenne beirkt werden würde. Durch eine solche Zwischenbahn würde die bisherige Entfernung von Holzminden nach Braunschweig über Seesen und Börßum um 2 bis 3 Meilen verkürzt und dem braunschweigischen Weserkreise mit seinen vielen Fabriken und Produktionen die schmerzlich entbehrt direkte Verbindung mit den Hauptabsatzorten Hannover, Celle und Hildesheim gewährt, namentlich auch die Groen Kalksteinbrüche bei Mari-

enhagen, den Gypshütten bei Weenzen, den Töpfereien bei Duingen und den fiskalischen Waldungen in derselben Gegend eine mächtige Aufhilfe gegeben werden. Mußte man noch anders, und zwar wesentlich mit staatlichen Mitteln die vielgeforderte Secundaärbahn von Voldagsen über Hemmendorf, Wallensen, Duingen, Hohenbüchen, durch den Hils nach Delligsen und von da nach Freden herstellen, deren Rentabilität jedenfalls erst durch die sie kreuzende Staatsbahn Elze-Eschershausen-Lenne oder Vorwohle gesichert sein würde. - Zwar ist gegen dies Projekt eines Zwischenglieder Elze-Lenne eingewendet, daß man von der Duinger Hochebene zwischen Hils und ... ab nicht ohne Weiteres in das Lennethal bis Eschershausen gelangen könne; allein man hat dabei übersehen, daß gerade hier ein weit in die Niederung vordringender Ausläufer der Hilskette sich befindet, der Streitberg, dessen Umgürtung mit der Bahn das ... im sanften Gefälle zu erreichen sein würde. Es werden bei einem Bahnprojekte die Motive, welche die ..lichkeit erhebt, so innig mit den Motiven sich verschmelzen, die für den größeren Verkehr aufgestellt werden können, als gerade in Betreff dieses Projektes, welches den Interessen der Linie Braunschweig-Hildesheim-Westfalen mit der Linie Magdeburg-Seesen-Holzminden-Westfalen vereinigen würde.“

Einsender glaubt zu diesem Auszuge namentlich nach dem Umstand bemerken zu dürfen, daß eine Bahn, welche um den Kreitberg bei Holzen herumgeht, die Ausbeutung der an demselben befindlichen Dolomit und Asphalt-Steinbrüche erleichtern werde, da hier nicht ... das Interesse der in Berlin, Hamburg und Hannover wohnenden Unternehmer, sondern auch die billigste Beschaffung eines seltenen Minerals in Frage kommt.

Gronau, 6. Mai 1887:

Die Fertigstellung der Bahnstrecke Derneburg-Bockenem event. Gr. Rhüden wird jetzt derart beschleunigt, daß die Betriebseröffnung in diesem Monat gesichert erscheint. Seit mehr als 14 Tagen fördern zwei Lokomotiven Kies von Derneburg bis Bockenem, welche Strecke jetzt vollständig bekiest ist. Wie mitgetheilt wird, soll in den nächsten Tagen Kies in der Richtung Bockenem-Dahlum-Gr.-Rhüden verfahren werden. Die Bahnhofsgebäude bekommen mit jedem Tage ein vollendetes Aussehen, die Perrons werden mit Sandsteinquadern eingefast, kurz, es entwickelt sich eine Rührigkeit auf der ganzen Strecke, die an baldiger Inbetriebsetzung nicht mehr zweifeln läßt.

Gronau, 22. August 1887:

Das Sekundärbahnprojekt Elze-Gronau-Sibbesse-Seesen ist nunmehr in ein Stadium gerückt, welches große Hoffnungen auf baldige Ausführung desselben erweckt. Der Herr Eisenbahnminister hat die Direktion der Hannoverschen Staatsbahn beauftragt, die Angelegenheit in die Hand zu nehmen und zu ermitteln, wie stark der Güterverkehr in den an der projektirten Eisenbahn belegenen Ortschaften ist. Anfragen bei den hiesigen Fabriken und bei einzelnen Geschäftstreibenden sind bereits erfolgt; bei den letzteren ist dieses allerdings in wenig ausgiebiger Weise geschehen, so daß die Eisenbahn-Direktion ein klares Bild von dem enormen Stückgutverkehr in hiesiger Stadt nicht erhalten wird. Weiter ist mitzutheilen, daß

am verflossenen Mittwoch die Herren Präsidenten von Schmerfeld, Geh. Reg.-Rath Durlach, Ober-Reg.-Rath Thomae von der Königlichen Eisenbahndirektion Hannover, sowie der Herr Reg.-Rath Wilde aus Cassel, von Elze ab die projektierte Eisenbahnlinie bereist haben. Hoffentlich wird die Zeit nicht zu fern liegen, daß das Dampfroß die dem allgemeinen Verkehr verschlossene, in industrieller und landwirthschaftlicher Beziehung so bedeutende Gegend durchheilen wird.

Gronau, 13. Februar 1891:

Dem Abgeordnetenhaus ist am Dienstag der Entwurf eines Gesetzes über die Erweiterung, Vervollständigung und besseren Ausrüstung des Staatseisenbahnnetzes zugegangen. Es werden darin verlangt zur Herstellung ver... neuen Bahnlinien zur Beschaffung von ...mitteln 36.008.000 Mk., zur Anlage zweiter und ... Geleise und den dadurch bedingten Bahnveränder... 25.305.500 Mk, zu verschiedenen Bauausführungen 29.424.000 Mk, zur Beschaffung von Betriebs... für die bereits bestehenden Staatsbahnen 53.800.000 Mk., insgesamt 145.537.500 Mk. Unter den ange... Posten befinden sich: Zum Bau einer Eisenbahn Walsrode nach Soltau 2.400.000 Mk., zur Deckung von Mehrkosten für den Bau der Eisenbahn von K... nach Kalbe a. S. 550.000 Mk., für die selbst... Einführung der Strecke Quedlinburg-Ballenstedt und Bahnhof Quedlinburg 256.000 Mk. Zur Deckung der Mehrkosten für den Bau der Eisenbahn von Hildesheim nach Braunschweig 85.000 Mk., zur Deckung der ..kosten für die erweiterte Umgestaltung der Bahnanlagen in Harburg 1.500.000 Mk. Leider ersehen wir aus der Eisenbahnvorlage, daß auch in diesem Jahre das Eisenbahnprojekt Elze-Seeßen keine Berücksichtigung gefunden hat. Seit nunmehr 15 Jahren schwebt diese für uns und die angrenzenden Kreise so wichtige Eisenbahn.. und scheint es, als sei für Jahre hinaus an eine Verwirklichung dieses Projekts nicht zu rechnen.

Gronau, 14. Juli 1891:

Auf Einladung des Central-Comitees für den Bau einer Eisenbahn von Elze über Gronau-Sibesse-Bodenburg-Lamspringe nach Gandersheim versammelten sich am verflossenen Sonnabend die Interessenten in der Ewers'schen Gastwirthschaft zu Bodenburg zum Zwecke einer Besprechung über den Stand der Angelegenheit und Beschlußfassung über weiter einzuleitende Schritte. Obgleich an den hiesigen Magistrat keine Einladung ergangen, wurden doch zwei Bürgervorsteher zur Beiwohnung der Versammlung bestimmt, welche auch pflichtschuldig an derselben Theil nahmen. Nachdem der zum Vorsitzende gewählte Dr. Martin-Gandersheim über den Stand der Angelegenheit referirte, nahm der Königliche Landrath des Kreises Gronau, Herr Kammerherr v. Rheden, das Wort und gab die von seiner Seite in dieser Angelegenheit gethanenen Schritte und die erzielten Erfolge kund. Das Gleiche that der Landtagsabgeordnete Herr Senator Sander-Elze. Nach kurzer Debatte wurde beschlossen, das bereits früher gewählte Komitee fortbestehen zu lassen und dasselbe zu beauftragen, sich persönlich an den jetzigen Präsidenten der Hannoverschen Staatsbahnen, Herrn von Reitzenstein, und an den zuständigen braunschweigischen Minister zu wenden, an den jetzigen Eisenbahnminister, Ex-

cellenz v. Thielen, dagegen soll eine Petition dahingehend, den Eisenbahnbau Elze-Gandersheim im Anschluß von Bodenburg nach Düngen auf den nächstjährigen Etat zu setzen, abgesandt werden. Die braunschweigische Regierung bringt dem Eisenbahnprojekt das größte Interesse entgegen und hat sich bereits bereit erklärt, im braunschweigischen Gebiet den Grund und Boden anzukaufen und unentgeltlich herzugeben, sowie zu den Baukosten pro laufendes Kilometer 12 000 Mark beizusteuern. Von preußischer Seite wird als unerläßliche Bedingung die unentgeltliche Hergabe des Grund und Bodens von Seiten der Gemeinden oder der interessirten Kreise verlangt. Dieses ist der wunde Punkt, an welchem, selbst wenn der

Gronau, 21. Juli 1891:

Die Deputation nach Braunschweig in Sachen der Eisenbahn Elze-Gandersheim, bestehend aus Bürgermeister Bumke, Stadtverordneten Ballin, Director Martin-Gandersheim, Director Tegtmeyer und dem Bürgermeister von Bodenburg, dem Landtagsabgeordneten Sander-Elze und dem Senator Jost-Hildesheim, ist am 17. d. Mts. von dem Minister Otto in Braunschweig sehr liebenswürdig empfangen. Der Minister betonte wiederholt das warme Interesse der braunschweigischen Regierung für diese Bahn wie auch für die von Voldagsen nach Alfeld, und versprach in allernächster eZti bei dem preußischen Arbeitsministerium den baldigen Ausbau im Interesse der berührten braunschweigischen Landestheilen zu beantragen.

Gronau, 21. August 1891:

Der Vorsitzende des Central-Comitees zum Zwecke der Förderung des Baues einer Eisenbahn von Gronau über Bodenburg nach Gandersheim, Herr Dr. Martin zu Gandersheim theilt den Mitgliedern des genannten Comitees mit, daß die in Bodenburg am 11. Juli cr. gewählten Deputationen in Braunschweig und Hannover empfangen und in liebenswürdigster Weise die Unterstützung der angesprochenen Wünsche zugesagt erhalten haben. Ferner ging bei dem Herrn Vorsitzenden eine Mittheilung vom Staatsministerium in Braunschweig ein, nach welcher am 2. August ein befürwortendes Schreiben vom Staatsministerium an den Herrn Minister der öffentlichen Arbeiten in Berlin abgegangen sei, welcher die von der Deputation ausgesprochenen Wünsche betont, das Interesse der Braunschweig. Regierung hervorhebt, sowie die Förderung durch dieselbe in Aussicht stellt.

Gronau, 1. September 1891:

Wie bekannt, hat das Herzogl. Braunschweigische Staats-Ministerium zum Zwecke der Förderung des Eisenbahnbauprojekts Elze-Gandersheim und Voldagsen-Duingen ec. sich s. Z. An ... Demnach ist auf eine Ausführung der projektirten Linien vorläufig nicht zu rechnen.

Gronau, 11. Dezember 1891:

Mit den Vorarbeiten für die projektirte Eisenbahn Elze-Gronau-Sibbesse-Bodenburg-Gandersheim hat man dieser Tage begonnen. Die Fluchtlinie bis hinter Gronau hinaus ist bereits abgesteckt. Nach derselben würde die

Eisenbahn vom Elzer Bahnhof durch das Nordthal gehen, beim Calenberge in die sog. Landwehr hineintreten, letzter durchschneiden und beim Giels'schen oder Severin'schen Garten in der Tweftje die Leine überschreiten. Von der Leine ab geht die abgesteckte Linie durch die Niedere ... nach dem Steinpfuhle, dem Wildfang, über den ..meister'schen und Gellermann'schen Garten nach ... früher Buch'schen Fabrik, dann über den Klei nach der Barfelder Landstraße. Von dort ab würde die Eisenbahn auf der rechten Seite der Landstraße am ...hange entlang nach Barfelde und rechts von der ..mann'schen Gastwirthschaft weiter nach Eitzum ge..

Obgleich bis zur Verwirklichung dieses Eisenbahnprojektes noch viele Schwierigkeiten zu überwinden sind, so ist die Vornahme der Vorarbeiten doch immer ein Hoffnungsschimmer, welcher auf die Erreichung des Endzieles schließen läßt.

Gronau, 3. März 1893:

Nach dem den Kreisbehörden zugegangenen Bericht und den Kosten-Anschlägen für den Grundwerb der projektirten Eisenbahn Elze-Bodenburg-Gandersheim hätten, falls den Gemeinden die Grunderwerbskosten auferlegt werden sollten, der Kreis Gronau etwa 2336.00 Mk. und auf die Stadt Gronau 113.000 Mk. aufzubringen. Davon entfallen auf die Stadt Elze etwa 14.000 Mk. und auf die Stadt Gronau 113.000 Mk.; der Rest vertheilt sich auf die Gemeinden bis Petze hinauf, von denen wiederum die Gemeinde Eitzum, wenn wir nicht irren, über 50.000 Mk. zu zahlen haben würden. Für den Bahnbau mußten im Kreise Gronau 51,87 ha = 206 Morgen Land angekauft werden; der Morgend Land ist mit 1650 Mk. in Ansatz gebracht. In dieser Summe ist der durch das Zerstückeln der Koppeln verursachte Minderwerth des zu beiden Seiten der Bahnlinie verbleibenden Landes mit einbegriffen. Unserer Ansicht nach wird man einen großen Porzentsatz mehr für Grunderwerbskosten in Ansatz bringen müssen; denn ein großer Theil des in der Feldmark Gronau für die projektirte Eisenbahn anzukaufenden Landes würde heute für den Preis von 1650 Mk. pro Morgen kaum zu haben sein. - Wir machen keinen Anspruch darauf, wahrsagen zu können, glauben jedoch das Richtige zu treffen, wenn wir behaupten, daß, falls der Eisenbahnfiskus nicht die Hälfte der Grunderwerbskosten übernimmt, die Bewohner des Despethales noch lange werden warten müssen, bis das eiserne Roß durch die Gefilde eilt.

Lamspringe, 20. März 1893:

Am Sonntag tagte hierselbst eine sehr zahlreich besuchte Versammlung von Interessenten der Eisenbahn Elze-Gandersheim und Bodenbug-Dünge. An derselben nahmen auch die Herren Oberbürgermeister Struckmann, Senator Jost und Direktor Schoch aus Hildesheim theil. Allgemein war man der Ansicht, daß die projektirte Bahn nicht als Kleinbahn, sondern als Vollbahn, wenn auch nur als Sekundärbahn, gebaut werden müsse. Eine allgemeine Versammlung zur weiteren Förderung des Projektes soll demnächst abgehalten werden.

Gronau, 7. April 1893:

In unserer Eisenbahn-Angelegenheit ist insofern eine Klärung der Situation eingetreten, als auf eine von privater Seite im Eisenbahn-Ministerium geschehene Anfrage die Antwort erfolgt ist, daß Seitens der Königlichen Staatsregierung an der Forderung unentgeltlicher Hergabe des gesammten Grund und Bodens, welcher zum Bahnbau nöthig ist unter allen Umständen festgehalten wird.

Die erhoffte Ermäßigung dieser Leistung ist demnach ... höheren Ortes nicht geneigt zu sein, und würde, da die Bahn Elze-Gandersheim als Vollbahn ausgebaut werden soll und durch eine Kleinbahn eine Lücke im Staats-Eisenbahn-Wege entstehen würde, ein Gesuch um Erteilung der Concession zum Ausbau einer Kleinbahn voraussichtlich abschläglich beschieden werden. Die beteiligten Gemeinden und Kreise sind demnach vor die einfache Alternative gestellt, ob dieselben die von der Kgl. Staatsregierung dargebotene Gelegenheit zur Erlangung einer vollspurigen Bahn unter den von ihnen geforderten Opfern annehmen wollen oder nicht.

Es ist zwar nicht zu verkennen, daß die den Beteiligten angesonnene Leistung eine sehr hohe ist, und es läßt sich darüber streiten, ob im allgemeinen national-ökonomische Interesse das das Prinzip der Staatseisenbahn-Verwaltung beim Bau von Secundär-Bahnen, die unentgeltliche Hergabe des Grund und Bodens von den anliegenden Gemeinden zu verlangen, vollberechtigt ist, jedenfalls kann es aber nicht ganz unbillig erscheinen, wenn der Staat zu einem Bahnbau, der ihm $6\frac{1}{2}$ Millionen Mark kostet, von vier beteiligten und leistungsfähigen Kreisen resp. von den Gemeinden für den Grund und Boden 1.200.000 Mark fordert, zumal, wenn wie das hier der Fall ist, die auszubauende Bahn vorzugsweise lokalen Interessen dient. Man wird auch in unserm Kreise vor dem großen Opfer, welches die Leistungsfähigkeit einzelner Gemeinden ganz bedeutend in Anspruch nimmt, nicht zurückschrecken dürfen, denn man muß sich einerseits die großen in keiner Weise zu unterschätzenden Vortheile nicht verhehlen, welche die directe Bahn-Verbindung mit dem Weltmark mit sich bringt und welche hinreichend geeignet sind, die aufgewendeten Mittel mit Zinsen und Zinsenzinsen zu vergüten, andererseits kann man sich aber auch darüber klar sein, das eine Weigerung der geforderten Leistung, wenn nicht den gänzlichen Fall des Projectes, so doch das Hinausschieben desselben auf voraussichtlich lange Jahrzehnte bedeutet. Es sei nur darauf hingewiesen, daß im Eisenbahn-Ministerium Gesuche um Erbauung von Secundärbahnen liegen, deren Bausumme $2\frac{1}{2}$ Milliarden übersteigen. Wenn die Staatsregierung also an einer Stelle nicht das wünschenswerthe Entgegenkommen in Betreff ihrer Forderungen findet, so wird diese nicht zögern, andern willigeren Bewerbern ein geneigtes Ohr zu leihen und das erste Project liegen zu lassen.

Es kann durchaus nicht verkannt werden, daß die den beteiligten Comunalverbänden angesonnene Leistung eine recht weitgehende ist, aber sie muß von den Beteiligten aufgebracht werden und sie wird bei gerechter planmäßiger Vertheilung und energischem, zielbewußtem Vorgehen, wenn auch mit vieler Mühe und zweifellos vielem Widerstreben, aufgebracht werden; denn die hiesige Gegend und vor Allem Kreis und Stadt Gronau werden an Opferwilligkeit nicht gegen weniger leistungsfähige Gegenden zurückstehen, wenn es gilt, die engere Heimath wirthschaft-

lich productiver zu gestalten und concurrenzfähig zu erhalten. Ganz besonders sei aber noch darauf hingewiesen, daß die Aufbringung der demnächstigen Lasten durch die bevorstehende Überweisung der Grund- und Gebäudesteuern an die Gemeinden ganz wesentlich erleichtert wird; den durch diese Überweisung wird unsere gesammte Communal-Besteuerung mit einem Schlage ein ganz anderes Aussehen bekommen und der auf vielen Gemeinden lastende und momentan den Unternehmungsgeist lähmende Steuerdruck derart verringert ...

Gronau, 7. April 1893:

Wie wir erfahren, findet am Montag, den 10. d. Mts., nachmittags 2 Uhr, im Temme'schen Saale zu Elze eine Versammlung von Interessenten des Eisenbahnprojekts Elze-Gandersheim statt. An der Versammlung werden Vertreter der Stadt Hildesheim und Vertreter der dortigen Handelskammer Theil nehmen.

Sibbesse, 1. Mai 1893:

Die für gestern Nachmittag im Wollekopf'schen Gasthause hieselbst einberufenen Versammlung von Interessenten der Eisenbahn-Projekte Elze-Bodenburg-Gandersheim und Bodenburg-Düngen erfreute sich einer ungemein regen Theilnahme. Anwesend waren etwa 600 Personen aus fast allen an den beiden Bahnlinien belegenen Ortschaften. Der Vorsitzende des Central-Ausschusses Herr Dr. Martin-Gandersheim, eröffnete die Versammlung und begrüßte die Erschienenen, namentlich den Vertreter der Königl. Regierung zu Hildesheim Herrn. Geh. Regierungsrath Schirmer, die Herren Landräthe der Kreise Gronau, Alfeld und Marienburg, die Vertreter der Handelskammer und den Herrn Oberbürgermeister Struckmann-Hildesheim, und brachte Herrn Landrath von Rheden für den Vorsitz in Vorschlag. Mit Zustimmung der Versammlung übernahm der Letztere das ihm übertragene Amt und entwarf ein klares Bild über den Stand des Eisenbahnprojekts. Der Ausbau beider Linien wird etwa 6.500.000 Mk. erfordern, davon hätten die interessirten Gemeinden ca 1.200.000 Mk. an Grunderwerbskosten aufzubringen, so lautet wenigstens die von Kgl. Eisenbahn-Direktion in den Vorarbeiten aufgestellte Berechnung. Die durch Zerschneidung der Koppeln eintretenden Inconvenienzen würden jedoch einen erheblich höheren Betrag für die Grunderwerbskosten bedingen. Es sei allerdings viel verlangt, wenn der Staat die unentgeltliche Hergabe des Grund und Bodens fordere; dies muß jedoch geschehen, damit der Staat mit Eisenbahnprojekten nicht zu sehr bedrängt werde. Zur Zeit liegen bei Kgl. Staatsregierung Eisenbahnprojekte vor, deren Ausführung einen Kostenaufwand von 2½ Milliarden = 2.500.000,000 Mk. erfordern würde. Wird in der bisherigen Weise fortgebaut, so hätte das zuletzt eingereichte Projekt etwa 82 Jahre Zeit, bis es an die Reihe kommt. Die Bedingung der unentgeltlichen Hergabe des Grund und Bodens sei eine unerläßliche. unser Projekt werde aller Wahrscheinlichkeit nach dem Etat 1894/95 eingestellt werden, lehnen die Gemeinden die unentgeltliche Hergabe des Grund und Bodens ab, dann mag wohl keiner der Anwesenden es erleben, daß die Bahn gebaut wird. Redner stellt den Vergleich, daß s. Zeit als die Provinz den Gemeinden für den Ausbau ihrer Landstraßen aus dem Dotationsfonds

einen Zuschuß von 90 Prozent der Baukosten gewährte, viele Gemeinden gescheut haben, die fehlenden 10 Prozent aufzubringen. Trotzdem bauen diese Gemeinden ihre Wege jetzt aus eigenen Mitteln, weil die Provinz einen Zuschuß nicht mehr gewähren kann. Und heute sehen die betreffenden Gemeinden sehr gut ein, daß sie damals einen nie wieder gut zu machenden Fehler begangen haben. Heute seien wir in derselben Lage. Es ... die Staatsregierung bietet, wahrnehmen, oder für unabsehbare Zeit auf den Bau der Eisenbahn Verzicht leisten.

Der Vortrag fand lebhaften Beifall und Zustimmung. Der Landtagsabgeordnete Herr Senator Sander-Elze ergriff hierauf das Wort und bestätigte alles das, was der Vorsitzende vorgetragen. Bemerkte dazu, daß dem Minister gegenwärtig drei Projekte aus hiesiger Gegend vorliegen (Elze-Gandersheim mit Anschluß Bodenbug-Düngen, Voldagsen-Wispenstein und Emmterthal-Vorwohle). Wo die gestellten Vorbedingungen zuerst erfüllt sind, dort wird auch zuerst gebaut werden. Schleunigste Sicherstellung der Vorbedingungen für diese Linie wolle er dringend empfehlen. Der Herr Vorsitzende erklärt hierauf, daß die Kreisverwaltungen die Sache unverzüglich in die Hand nehmen werden, weil die Kreise in ihrer Gesamtheit eintreten müssen. - Bürgermeister Philipps-Lamspringe bemerkt, daß Lamspringe vorab 60.000 Mk. zu bewilligen sich bereit erklärt habe. - Der Herr Landrath des Kreises Marienburg, Graf Borries, erörtert die geographische Lage des Kreises Marienburg. Dieser große Kreis sei nur mit wenigen Ortschaften an dem Bahnbau interessiert. Der Kreisausschuß habe dennoch eine Beihülfe aus Kreismitteln in Höhe von 100.000 Mk. vorgeschlagen, der Kreistag habe jedoch nur 50.000 Mk. bewilligt. Die Leistungsfähigkeit der interessirten Gemeinden sei eine sehr geringe. - Herr Bürgermeister Junge-Elze erklärt, daß Elze die auf die Stadt Elze fallenden Grunderwerbskosten zahlen wolle, weitere Opfer aber ablehnen müsse. - Der Vorsitzende meint, daß in dieser Sache wohl noch nicht das letzte Wort gesprochen sei, in dem das Bürgervorsteher-Collegium von Elze auch noch mitzusprechen habe. - Herr Landrath Kirchner-Alfeld erkennt die Nothwendigkeit des Baues der in Rede stehenden Eisenbahn an und glaubt, trotzdem die Grunderwerbskosten für den Kreis Alfeld recht erhebliche sind, die Gemeinden zu allen erschwinglichen Opfern bereit sein werden. Er glaube die Geneigtheit der Kreisvertreter auch für dieses Projekt erwecken zu können, weil der westliche Theil des Kreises binnen kurzer Frist in der gleichen Lage sich befinden werde (Voldagsen-Wispenstein). - Herr Oberbürgermeister Struckmann-Hildesheim stimmt den Ausführungen des Herrn Vorsitzenden und des Herrn Senator Sander-Elze bei und bemerkt gleichfalls, daß die unentgeltliche Hergabe des Grund und Bodens als unerläßliche Bedingung zu betrachten sei; denn das Abgeordnetenhaus werde keinen Grund finden, von den bisherigen Gepflogenheiten abzugehen, namentlich für eine so wohlhabende Gegend wie die unsrige. Redner bemerkt, daß der Plan fix und fertig dem Minister vorliege und daß es nur an der Geneigtheit der Kreise bzw. Gemeinden liege, wenn das Projekt in den nächstjährigen Etat aufgenommen werden soll. Die heutige Versammlung sei eine so außerordentlich wichtige, da der Vertreter der Königl. Regierung hier anwesend sei, und daß es auf den von ihm den Herrn Minister zu erstattenden Bericht hauptsächlich ankomme, ob das Bahnprojekt in den nächstjährigen Etat Aufnahme finden werde. Er wünsche, daß eine Gemeinschaft der Interessen für beide Linien vorwalten möge, die Stadt Hildesheim werde

30.000 Mk. bewilligen, welche nach Lage der Sache wohl dem Kreise Marienburg zugewendet werden müßten. Der Domänenfiskus wie auch die Klosterkammer, welche sehr an dem Zustandekommen der Eisenbahn interessiert sind, werden wohl auch eine erhebliche Summe beisteuern. Geh. Regierungsrath Schirmer bemerkt, er sei nicht gekommen um zu referieren sondern um die Meinung zu hören, welche die beteiligten Kreise für das Projekt haben. Die unentgeltliche Hergabe des Grund und Bodens sei unerläßliche Bedingung. Gewinne er heute kein faßbares Resultat, so seine die Aussichten hoffnungslos. Es sei dringend nothwendig, sich hier zu erklären. - Herr Senator Sander-Elze knüpft an die Worte des Herrn Oberbürgermeister Struckmann an und erwähnt, daß als Hauptstrecke die Linie Elze-Gandersheim in Aussicht genommen sei. Die Stadt Hildesheim habe das größte Interesse an dem Zustandekommen des Projekts Bodenburg-Düngen und werde demnach auch alle Hebel in Bewegung setzen müssen, um dem Kreise Marienburg die Aufbringung der Grunderwerbskosten zu ermöglichen. - Herr Landrath Kirchner ist ebenfalls der Meinung, daß die Stadt Hildesheim mit der Hergabe von 30.000 Mk. ihr letztes Wort noch nicht gesprochen habe. - Herr Landrath Graf Borries meint, daß der Kreis Marienburg sich zu einem Opfer von 100.000 Mk. wohl noch bereit erklären werde, weil der Landstraßenetat dieses Kreises durch den Bau der Eisenbahn um 5.000 Mk. jährlich entlastet wird. Vielleicht opfere der Flecken Salzdorf, welcher doch im Hohen Maße an dem Zustandekommen des Projekts Bodenburg-Düngen interessiert sei, ebenfalls 50.000 Mk. Es verblieben dann noch 50.000 Mk, welche in irgend einer Weise aufgebracht werden müßten. - Herr Bürgermeister Wiegmann-Gronau bekundet, daß die Stadt Gronau ein großes Interesse an der Sache habe. Ein definitiver Beschluß der städtischen Kollegien über die Höhe der zu bewilligenden Summe liege noch nicht vor. Die Stadt Gronau habe incl. der Nebenkosten etwa $\frac{2}{5}$ der von den im ganzen Kreise aufzubringenden Gelder herzugeben, sie werde alles das thun, was sie zu leisten im Stande sei und vor keinem Opfer zurückscheuen. - Herr Pastor Stumme fragt hierauf an, wie viel wohl der Einzelnen zu den gesammten Grunderwerbskosten im Verhältnis der ihm ihm zu zahlenden Einkommensteuer zu leisten haben werde. - Herr Landrath Kirchner ist mit dem Herrn Vorsitzenden der Ansicht, daß die zum Grunderwerb erforderlichen Gelder von dem gesammten Kreise angeliehen werden müssen. Das Kapital würde etwa mit 4 Prozent zu verzinsen und mit 1 Prozent zu amortisieren sein. Die Berechnungsart werde je nach dem Interesse der einzelnen Gemeinden vorzunehmen sein. Der einzelne Steuerzahler werde die ihm aufgebürdete Last kaum empfinden. - Herr Ortsvorsteher Dehne-Sibbesse hat mit seinen Kollegen aus den Kreisen Gronau und Alfeld Rücksprache genommen und glaubt die Erklärung abgeben zu können, daß sich alle Gemeinden mit den von den Herren Landräthen gemachten Vorschlägen über die Aufbringung der Grunderwerbskosten einverstanden erklären werden. Er habe die Zuversicht, daß die Vertheilung eine gerechte sein werde. - Herr Senator Jost-Hildesheim giebt die Erklärung ab, daß das Zustandekommen des Projekts wegen mangelnder Opferwilligkeit der Stadt Hildesheim nicht scheitern werde. - Herr Stoffregen-Salzdorf erklärt, daß Salzdorf nicht in der Lage sei, 50.000 Mk. aufbringen zu können, es werde die von dem Flecken aufzubringende Summe erheblich niedriger zu veranschlagen sein. - Herr Helmig-Bodenburg bekundet, daß seine Gegend ein großes Interesse an dem

Zustandekommen der Strecke Bodenburg-Düngen habe, die Industriellen wegen der billigeren Kohlenfrachten jedoch die Eisenbahn Elze-Gandersheim freudiger begrüßen. - Herr Warnecke-Neuhof erklärt, daß seine Gemeinde, obgleich 5 Kilometer von der projektierten Eisenbahn entfernt, doch erhebliche Opfer bringen werde. - In gleicher Weise spricht sich Herr Dortmund-Bodenburg aus. - Herr Oberbürgermeister Struckmann schließt sich den Worten des Herrn Senator Jost an und bemerkt, das das Projekt an der Engherzigkeit der Stadt Hildesheim nicht scheitern werde. Gleichzeitig giebt derselbe den Versammelten anheim, in ihren resp. Gemeinden dahin zu wirken daß die Besitzer des abzutretenden Grund und Bodens den Preis für denselben nicht zu hoch stellen. - Herr Schwetje-Sibbesse bittet diejenigen Anwesenden, welche Erklärungen abzugeben in der Lage sind, sich zum Worte zu melden und drückt die Hoffnung aus, daß die seit langen Jahren gehegten Wünsche nunwohl recht bald in Erfüllung gehen werden. - Herr Domänenpächter Meyer-Lamspringe bemerkt, daß er von Kgl. Klosterkammer den Auftrag erhalten habe, der heutigen Versammlung beizuwohnen und über daß Resultat derselben zu berichten. Er sei der Ansicht, daß Kgl. Klosterkammer einen erheblichen Zuschuß leisten werde. - Da sich niemand weiter zum Wort meldet, glaubt der Herr Vorsitzende das Resultat der heutigen Versammlung dahin zusammenfassen zu können, daß die Stimmung für das Projekt eine derartige sei, daß der Herr Regierungsvertreter die Überzeugung gewonnen habe, die Aufbringung der Grunderwerbskosten stoße auf keine erheblichen Schwierigkeiten mehr und derselbe werde demnach nur Günstiges an den Herrn Minister berichten können. - Mit einem dreifachen Hoch auf die demnächstige Eisenbahn wurde die Versammlung geschlossen,. Vorher fordert Herr Oberbürgermeister Struckmann die Anwesenden auf, dem Vorsitzenden Herrn Landrath von Rheden für seinen ausgezeichneten Vortrag und für die umsichtige Leitung der heutigen Versammlung den Dank durch ein dreifache Lebehoch abzustatten. - Die Versammlung ging befriedigt und gestärkt in dem Glauben, daß nun endlich nach langen Worten unsere abgeschlossene Gegend dem Weltverkehr zugeführt werde, in freudiger Stimmung auseinander.

1. Juli 1893:

Das Bahnprojekt Gandersheim-Lamspringe-Düngen und Elze

In der Sitzung des preußischen Herrenhauses vom 1. Juli ist wie schon kurz berichtet, das Eisenbahnprojekt Gandersheim-Lamspringe-Düngen und Elze von Herrn Oberbürgermeister Struckmann zur Sprache gebracht, und von ihm und dem Herrn Minister der öffentlichen Arbeiten Thielen eingehend beleuchtet worden. Wir bringen diese Verhandlungen im Folgenden nach dem amtlichen Stenogramm des Herrenhauses, da sie ohne Zweifel für die interessirten Kreise von hohem Interesse sind.

Herr Struckmann erklärte:

Da heute anscheinend die Debatte keinen großen Umfang annehmen wird, ist es mir vielleicht gestattet, auch meinerseits einen Lokalwunsch hier zum Ausdruck zu bringen, der freilich dem Herrn Minister auch sonst bekannt geworden ist. Ich möchte aber doch die Gelegenheit benutzen, auch an dieser Stelle ihn, und zwar besonders nach zweifacher Richtung hin zur

Geltung zu bringen. Es handelt sich um eine Bahn, die seit langer Zeit projektirt ist von Gandersheim nach Lamspringe auf der einen Seite nach Dünigen und auf der andern Seite nach Elze hin. Der Herr Minister hat bereits als Präsident der Eisenbahndirektion in Hildesheim diese Angelegenheit unterstützt, und die Sache ist ja auch soweit gediehen, daß vor einiger Zeit den Behörden der ausgearbeitete Plan zu Äußerung zugegangen und vorläufig den Interessenten davon Mittheilung gemacht ist. Es sind die Landräthe resp. die Magistrate der betheiligten Städte aufgefordert worden, sich darüber zu äußern, ob Aussicht sei, daß demnächst den Anforderungen, wie sie ja in diesen Fällen gestellt zu werden pflegen, auf unentgeltliche Hergabe des Grund und Bodens werde genügt werden können. Es ist diese Auskunft allerdings nur als eine vorläufige erfordert worden, eine definitive Anforderung an die Betheiligten ist noch nicht gestellt, und so haben auch die Behörden noch keinen Anlaß gehabt, die Kreise und Gemeinden zu veranlassen, definitiv zu dieser Frage Stellung zu nehmen. Im allgemeinen aber möchte ich sagen - es sind eine Reihe von Versammlungen abgehalten, an denen ich selbst auch theilgenommen habe -, daß es nicht zweifelhaft ist, daß den Anforderungen in Betreff der Hergabe von Grund und Boden von allen Seiten genügt werden wird. Natürlich ist ja, wenn eben nur eine vorläufige eine provisorische Aufforderung ergangen ist, nicht zu erwarten, daß schon bindende Erklärungen gegeben werden; dazu ist bislang nicht aufgefordert worden; aber wenn das demnächst verlangt werden wird, dann zweifle ich nicht, daß den Anforderungen wird genügt werden. Nur für einen Kreis, Marienburg, waren höhere Anforderungen in Aussicht genommen, als für die übrigen; da sollte, so war angedeutet, wenigstens unter gewissen Umständen außer dem Grund und Boden auch noch ein Theil der Baukosten hergegeben werden. Ich möchte nun den Herrn Minister - und das ist der erste Punkt, den ich zur Sprache bringen möchte - recht dringend bitten, davon abzusehen. Man hat in dem betreffenden Kreise nicht verstehen können, warum der Kreis Marienburg mehr belastet werden sollte, als die übrigen, und zwar um so weniger, weil derselbe derjenige ist, dessen Gebiet am wenigsten von der Bahn berührt wird. Freilich die davon berührten Theile sind wesentlich interessirt. Aber es ist das doch nur ein kleiner Theil des Kreises und es hat ohnehin einige Schwierigkeiten, den größeren Theil des Kreises zu veranlassen für den kleineren Theil desselben nöthige Opfer zu bringen; Namentlich aber ist sehr wenig angenehm bemerkt worden, daß nun gerade dieser Kreis außer dem Grund und Boden auch noch zu den Baukosten etwas hergeben soll. Dazu liegt, glaube ich, auch eine Veranlassung nicht vor. Ich möchte den Herrn Minister deshalb dringend ersuchen, von diesem Verlangen abzusehen, da dieses allerdings zu einigen Schwierigkeiten führen könnte. Außerdem ist angeführt in dem Bericht der Eisenbahndirektion an den Herrn Minister, daß unter Umstände es möglich sein würde, nur einen Theil der Bahnlinie zur Ausführung zu bringen, und zwar entweder nur die Strecke von Gandersheim nach Dünigen oder von Gandersheim nach Elze. Es ist dabei freilich ausdrücklich erwähnt worden, daß es dringend im Interesse aller betheiligten Kreise liegt, daß die gesammte Bahn gleich zur Ausführung gebracht werde. Aber es war doch zugleich angedeutet worden, möglich wäre es allerdings auch, die eine Strecke ohne die andere zu bauen. Nun möchte ich den Herrn Minister - und das ist der zweite Punkt - auf das allerdringendste ersuchen, wenn überhaupt die Bahn gebaut wird - und ich

hoffe, daß sie im nächsten Haushaltsplan erscheinen wird -, daß dann das ganze Projekt zur Ausführung kommt. Würde nur ein Theil des Projektes zur Ausführung kommen, und würde nur ein Theil der Gegend von der Bahn berührt werden, so würde der übrige Theil auf das Allerempfindlichste geschädigt werden. Es sind von Anfang an seitens der Interessenten die speziellen Wünsche zurückgedrängt worden; von Anfang an haben wir uns bestrebt, die speziellen Interessen auf das eine große Projekt zu vereinigen. Das ist uns auch gelungen, so daß irgend welche Eifersüchteleien auf der einen oder der anderen Seite nicht hervorgetreten sind. Es wäre nun zu fürchten, daß, wenn der eine oder andere Theil des Projekts herausgerissen würde, dies zu unliebsamen Erörterungen in den davon betroffenen Theilen dieser Gegend führen würde, und daß wesentliche Schädigung die Folge sein würden. Würde nur die Strecke von Gandersheim nach Dünge ausgeführt werden, so würde die ganze Gegend von Bodenburg nach Elze von dem Verkehr ausgeschlossen werden, und würde dieses äußerst unbillig sein. Würde das Projekt Gandersheim-Elze ausgeführt werden ohne das Verbindungsglied Bodenburg-Dünge, so würde nicht nur der betheiligte Theil des Kreises Marienburg, sondern auch die Stadt Hildesheim auf das äußerste geschädigt werden, indem dann der Verkehr von Lamspringe, Bodenburg u.s.w., welcher jetzt auf

...

hervorgehoben habe, auch bislang bereits durchaus bewährten Wohlwollen des Herrn Minister.

Minister der öffentlichen Arbeiten Theilen erwidert:

Meine Herrn, dem Herrn Vorredner ist bekannt, und von mir auch persönlich mitgetheilt worden, daß die Linie Elze-Bodenburg Gandersheim mit der Abzweigung von Bodenburg nach Dünge zu jenen Linien gehört, für die allgemeine Vorermittlungen angestellt worden sind, Vorermittlung sowohl in Bezug auf die technische Ausführung als auch auf die wirtschaftliche Bedeutung und die finanzielle Betheiligung der betreffenden Interessenten. Diese Vorermittlungen sind zu Zeit noch nicht abgeschlossen. Die technische Ausführbarkeit der Linie ist dargethan und im allgemeine auch festgestellt, welche Kosten erwachsen, wenn auch nur bis jetzt durch überschlägliche Ermittlung. Dagegen haben die Erörterungen über die finanzielle Betheiligung der Interessenten noch nicht zum Abschluß gebracht werden können. An der Linie ist außer den preußischen Theilen auch das Herzogthum Braunschweig betheilig. Es haben deshalb auch mit der Regierung des Herzogthums Braunschweig in dieser Beziehung Verhandlungen angeknüpft werden müssen. Was nun die finanzielle Betheiligung der preußischen Kreise anbetrifft, so ist mir mitgetheilt worden, daß die Kreise Alfeld und Gronau bereit sein würden, Grund und Boden bezg. die Kosten des Grunderwerbs voll und ganz aufzubringen. Dagegen ist mir andererseits mitgetheilt worden, daß für die Abzweigung Bodenburg-Dünge, an der hauptsächlich der Kreis Marienburg betheilig ist, dieser Kreis wohl geneigt sein würde, Beiträge zu leisten, aber nicht das ganze Risiko des Grunderwerbs. Mit einem Theil ist aber der Königlichen Staatsregierung nicht gedient. Ferner wird von dem Kreis Marienburg nicht nur - wie der Herr Vorredner richtig bemerkt hat - die Hergabe von Grund und Boden, sondern auch in dem Falle, daß eine von dem Kreise gewünschte Linieneinführung gewählt wird, ein baarer Zuschuß verlangt; meines Erachtens

mit vollem Recht, weil diese Linie bezüglich der technischen Ausführung ganz besondere Schwierigkeiten bietet. Es muß ein Defille dort passirt werden, was nur mit ganz außerordentlichen Kosten bewältigt werden kann. Es erschien also aus diesem Grunde gerechtfertigt, daß – wenn diese ursprünglich nicht projektirte Linie im Interesse des Kreises Marienburg und namentlich im Interesse der Stadt Hildesheim gebaut werden soll – der Staatsregierung auch einen Beitrag zu diesen außergewöhnlichen Kosten geleistet wird. Dieser Beitrag erschien aber um so gerechtfertigter, da eine ausreichende Verzinsung für diese zweite Linie schwerlich in Aussicht zu nehmen ist. Zwischen Bodenburg und Düngen existiert nur ein Ort, Salzetfurth, ein Badeort, in dem zum Sommer viele Badegäste mit gutem Erfolge hingehen, welcher aber im Winter nur geringen Verkehr hat. Es ist also Verkehr nur für den Sommer zu erwarten, nicht aber das ganze Jahr hindurch. Ich glaube, daß es daher vollständig gerechtfertigt ist, wenn von dem Kreise Marienburg oder von irgend Jemand, der dem Kreise Marienburg zu Hülfe kommen will – ich brauche Ihnen wohl nicht zu nennen, wer das in erster Linie sein wird, Herr Oberbürgermeister Struckmann wird es besser wissen –, eine Beihülfe geleistet wird. Dann hat der Herr Vorredner die Bitte ausgesprochen, es möge doch nicht eine Theilung der Projekte vorgenommen werden, es möchte weder allein die Linie Bodenburg-Salzetfurth-Düngen, noch die Linie Elze-Bodenburg-Gandersheim, sondern beide Linien zusammen gebaut werden. Ich kann darüber Herrn Struckmann vollständig beruhigen, daß die Linie Bodenburg-Salzetfurth-Düngen, nicht allein gebaut werden wird, aber ich kann ihn auch zweitens darüber beruhigen, daß, wenn Marienburg die ihm angesonnenen Lasten, die meines Erachtens nicht zu hoch sein werden, übernehmen wird, und uns darüber eine Erklärung abgegeben wird, die ja noch nicht auf formellen Beschlüssen zu beruhen braucht, die aber doch so weit klar ist, daß sie der Staatsregierung die Überzeugung verschafft, daß der Kreis Marienburg entweder allein oder mit Zuhülfenahme derjenigen, die hinter ihm stehen, den Grund und Boden übernehmen wird, das Projekt vollständig zur Ausführung zu bringen. Ob das bereits im nächsten Jahre geschehen wird oder in einem späteren Zeitraum, das, meine Herren, bin ich zur Zeit zu übersehen noch nicht in der Lage.

Gronau, 24. Juli 1893:

Der Herr Landtagsabgeordnete Senator Sander-Elze theilt uns mit, daß in Sachen der Eisenbahn Elze-Bodenburg-Gandersheim demnächst eine allgemeine Versammlung der Interessenten einberufen werden wird. Der Vorsitzende des Eisenbahn-Comités Herr Fabrikdirektor Dr. Martin-Gandersheim soll ersucht werden, einen passenden Ort hierzu zu wählen und die Einladungen ergeben zu lassen. Die kürzlich in Lamspringe stattgehabte Besprechung hatte mehr einen lokalen Charakter, weshalb die Einladung weiterer Interessenten unterblieben ist. Einige Lamspringer Interessenten fühlten sich durch die Rede des Herrn Oberbürgermeisters Struckmann-Hildesheim im Herrenhause beunruhigt und wünschten Aufklärung. Eine absichtliche Unterlassung der Einladung von Vertretern der Stadt Gronau zu der Lamspringer Besprechung (s. diesbezügl. Notiz in der vor. Nr. d. Ztg.) liegt nach Klärung der Sachlage nicht vor.

Aus dem Kreise Alfeld, Oktober 1893:

In den letzten Tagen haben die Angelegenheit des Bahnbaues Elze-Gronau-Bodenburg in einer Anzahl der dabei interessirten Ortschaften unseres Kreises unter Leitung des Landraths Kirchner Gemeindeversammlungen stattgefunden, um Beschluß über die Bewilligung der von denselben aufzubringenden Grunderwerbskosten zu fassen. Während die Ortschaften Westfeld, Segeste, Sehem, Almstedt, Grafelde, Evensen u.A. den von Seiten des Kreises von ihnen verlangten Leistungen zum Grunderwerb sofort zugestimmt haben, hat es die Gemeinde Breinum vollständig abgelehnt, die auf 21.772 Mk. normirten Kosten des Grunderwerbs, wozu der Kreis 7500 Mk. beiträgt, zu übernehmen, und wird voraussichtliche zwangsweise gegen dieselbe vorgegangen werden müssen. Auch in der Orts- und Gutsgemeinde Wrisbergholzen, welche 11.500 Mk. aufzubringen hat, ist in der am Freitag stattgefundenen Versammlung kein endgültiges Resultat erzielt, hauptsächlich aus dem Grunde, weil die Ortsgemeinde sich über die Höhe ihres Antheils an der Leistung mit dem Grafen Görtz-Wrisberg in Unterhandlungen nicht einlassen, sondern dieselbe genau festgesetzt haben will. In Sellenstedt, welches einen Beitrag von 7000 Mk. leisten soll, war zu der ebenfalls auf Freitag anberaumten Versammlung Niemand erschienen. In Woltershausen (Leistung 9500 Mk.) und Irmseul (3500 Mk.) wurde die unentgeltliche Hergabe des Grund und Bodens, im letzterem Orte gegen die Stimmen der Gutsgemeinde von den Gemeindeversammlungen genehmigt. In diesen Tagen werden noch Versammlungen in Netze, Graste, Wöllersheim und Neuhoof stattfinden und sind dann noch die Verhandlungen mit der Klosterkammer wegen des Klostersguts Lamspringe, mit der Gemeinde Lamspringe selbst und mit dem Königl. Fiskus wegen der Domäne Hornsen zum Abschluß zu bringen.

Gronau, 11. Oktober 1893:

Wie die Gemeinden Breinum und Sellenstedt, so hat jetzt auch in einer am Donnerstag abgehaltenen Versammlung die Ortsgemeinde Wrisbergholzen die von ihr zu leistenden 5000 Mark für die Bahn Elze-Gronau-Bodenburg-Gandersheim mit großer Majorität abgelehnt. In Sellenstedt wird wegen Bewilligung der auf diesen Ort entfallenden Leistung von 7000 Mark im Laufe dieser Woche eine nochmalige Versammlung stattfinden.

Gronau, 13. März 1895:

Von dem Landtags-Abgeordneten Herrn Senator Sander-Elze ist uns die erfreuliche Nachricht zugegangen, daß die Bahn Gandersheim-Bodenburg-Elze mit der Abzweigung Bodenburg-Düngen in dem diesjährigen Gesetzentwurfe, betreff. die Erweiterung und Vervollständigung des Staatseisenbahnnetzes, enthalten ist. Der Vertrag mit Braunschweig ist zwar noch nicht formell durch einen Staatsvertrag vollzogen, doch ist über die grundsätzlichen Bedingungen bereits ein Einverständnis erzielt worden. Aus der dem Abgeordnetenhouse vorgelegten Denkschrift über den Bahnbau entnehmen wir folgende bemerkenswerthe Stellen:

„Die Länge der neuen Bahn beträgt ungefähr 54,7 km. Hiervon entfallen auf den zum Herzogthume Braunschweig gehörenden Kreis Gandersheim (548 qkm, 44 000 Einwohner) etwa 13,4 km, auf die zum Regierungsbezirk Hildesheim der Provinz Hannover gehörenden Kreise Alfeld (281 qkm, 22000 Einwohner) etwa 17,2 km, und Marienburg (485 qkm, 87 000 Einwohner) 7,7 km. Das Verkehrsgebiet umfaßt gegen 290 qkm mit 31 000 Einwohnern. Der Boden ist durchweg fruchtbar und zum Zuckerrübenbau geeignet. Gleichwohl wird letztere, weil unter den ungünstigen Verkehrsverhältnissen zu wenig lohnend z.Z. nur in geringem Umfange betrieben. Die ausgedehnten, theils fiskalischen, theils im Besitz der Gemeinden befindlichen Waldungen bergen namentlich bei Lamspringe, Sibbesse, Eberholzen, Eitzum, Barfelde, Dötzum und Betheln reiche Kalksteinlager, welche bisher nur für den Bedarf der nächsten Umgebung nutzbar gemacht sind. Landstraßen sind in dem Verkehrsgebiete reichlich vorhanden, jedoch wegen ihrer beträchtlichen Steigungen zur Bewältigung eines größeren Frachtverkehrs nicht geeignet. Dieselben werden indeß als Zufahrtswege zu den Stationen der neuen Bahn die Benutzung der letzteren sehr erleichtern. Die bedeutenderen Ortschaften des Verkehrsgebietes sind: Gandersheim (2 700 Einwohner, Sitz der Kreisdirektion, Zuckerfabrik, Molkerei, Liqueurfabrik, Gerberei, Leimfabrik, Ziegelei), Lamspringe (1 500 Einwohner, Fabriken für landwirthschaftliche Maschinen und Mühlenbau, Ziegelei, Steinbruch, Glashütte), Bodenburg mit dem in nächster Nähe gelegenen Dorfe Oestrum (1 000 Einwohner, Zuckerfabrik, Branntweinbrennerei, Bierbrauerei, Gerbereien), Sibbesse (700 Einwohner, Ziegelei, Steinbrüche), Gronau (2 600 Einwohner, Sitz des Landrathsamtes, Papierfabriken, Zuckerfabrik, Ziegeleien), Elze (3 000 Einwohner, Zuckerfabrik, Zuckerraffinerie, Wagenfabrik, Indurstriehölzerfabrik, Pappenfabrik, Gerbereien), Salzdettfurth (1 100 Einwohner, Badeort mit gutbesuchter Kinderheilstätte, Saline, noch nicht aufgeschlossene Kailsalzlager, deren Ausbeutung aber in Aussicht steht), Groß Dünge (600 Einwohner, Zuckerfabrik, Ziegeleien). Außer dem bereits aufgeführten gewerblichen Betrieben sind noch viele kleinere vorhanden, namentlich Molkereien, Mühlen, Brauereien, Branntwein- und Kalkbrennereien, Gerbereien, Ziegeleien und Fabriken landwirthschaftlicher Maschinen. Nach Herstellung der beabsichtigten Bahnanlage ist auf eine nachhaltige Hebung der Land- und Forstwirthschaft, wie auch der Industrie in dem Bahngebiete zu rechnen. Der erleichterte und lohnendere Absatz der Erzeugnisse und die billigere Einfuhr von Kohlen und Düngemitteln werden zu einer ergiebigeren Bewirthschaftung und zu Erweiterung und Vermehrung der gewerblichen Anlagen führen. Für den Verkehr werden hauptsächlich in Betracht kommen im Empfang: Kohlen, Rüben, Kolonialwaaren, Lumpen, Baumaterialien, Düngemittel; im Versand: Getreide, Mehl, Rübenschnitzel, Leder, Holz, Ziegelsteine und Kalk. An fiskalischem Grundbesitz werden von der neuen Bahn erschlossen werden: Die Domäne „Haus Escherde“ mit 300ha und Vorwerk Hornsen mit 260ha; ferner 2220 ha Forsten der Oberförstereien Alfeld, Wendhausen und Diekholzen. Außerdem werden durch die Bahnlinie erschlossen 1420 ha Grundbesitz (Acker und Waldungen) der Königlichen Klosterkammerverwaltung. Die Baukosten der, wie schon bemerkt, 54,7 km langen Bahn belaufen sich nach dem Voranschlage, ausschließlich den von den Betheiligten zutragenden, auf 1 547 000 Mark ges ... = rund 97 000 Mark für das Kilometer. Nach Abzug des von der Herzoglich Braunschweigischen Regierung außer-

dem noch in Aussicht gestellten verlorenen Baarzuschusses von 200 000 Mark werden mithin 5.120.000 Mark seitens des Preußischen Staates für die Bahnanlage aufzuwenden sein.“

Daß die Eisenbahn-Vorlage noch in diesem Jahre in den Staatshaushalts-Etat aufgenommen worden, haben wir in erster Linie Sr. Excellenz dem Herrn Oberpräsidenten von Bennisgson zu verdanken. Auch hat der Herr Landtagsabgeordnete Senator Sander-Elze an Ort und Stelle viel zur Erreichung des Zieles gewirkt. Daß jedoch die von Seiten des Herrn Eisenbahn-Ministers gestellten Bedingungen der unentgeltlichen Hergabe der zum Bahnbau erforderlichen Grund und Bodens erfüllt wurden, das ist unbestrittenes Verdienst der Herren Landräthe der Kreise Gronau, Alfeld und Marienburg (von Rheden, Kirchner und Graf Borries). Auch dürfen wir die eigentlichen Väter des Projekts, die Herren Hofbesitzer Albert Schwetje in Sibbesse, Rittergutspächter Otto Wagener, früher in Barfelde, jetzt in Oberweimar, und Hofbesitzer Fr. Tenne in Dötzum nicht vergessen. Diese Herren waren es, die vor 18 Jahren die Sache in Gang brachten. Sie haben das jetzige Endziel, wenn auch in etwas anderer Gestalt, stets vor Augen gehabt und Opfer an Zeit und Geld niemals gescheut, um dasselbe zu erreichen. Wir alle, die wir mit den genannten Herren in dieser Angelegenheit gewirkt, müssen ihnen das wohlverdiente Lorbeerreis in erster Linie zusprechen. - W.

Gronau, 22. März 1895:

Bei der Forsetzung der ersten Berathung des Gesetzentwurfs betreffend die Erweiterung und Vervollständigung des Eisenbahnnetzes und die Betheiligung des Staates an dem Bau von Kleinbahnen nahm auch der Herr Landtags-Abgeordnete Senator Sander-Elze das Wort:

„Meine Herren, im Gegensatz zu den Ausführungen vieler der Vorredner von gestern, die nicht zufrieden waren, kann ich nur meiner großen Befriedigung, meiner lebhaften Freude Ausdruck geben, daß in der Vorlage mehr steht, als ich erwartet habe und allgemein angenommen wurde, daß auch die Provinz Hannover endlich in diesem Jahre einigermaßen bedacht, und daß namentlich die Sekundärbahn Nr. 7 der Vorlage - von Gandersheim über Bodenburg einerseits nach Elze, andererseits nach Dünzen - um deren zu Stande kommen ich mich nunmehr seit neun Jahren hier im Hohen Hause bemüht habe, in die Vorlage aufgenommen ist. Daß die Interessenten an dieser Bahn wohnend, ebenso die Bewohner der Stadt Hildesheim, welche ein großes Interesse an dem zu Stande kommen dieser Bahnlinie haben, freudig und dankbar bewegt sind, brauche ich wohl nicht besonders zu versichern. Sie sind es umsomehr, da vielfach geglaubt wurde, daß diese Bahn in die diesjährige Vorlage nicht mehr komme würde, weil die Verhandlungen zwischen Braunschweig und Preußen wegen des von Braunschweig zu leistenden Betrages immer noch nicht abgeschlossen waren, und die Erzielung eines Einverständnisses sehr schwierig schien. Um so mehr ist anzuerkennen, daß es dem Herrn Eisenbahnminister Excellenz Thielen gelungen ist, alle Schwierigkeiten in letzter Stunde zu beseitigen und einen Vertrag zwischen Preußen und Braunschweig abzuschließen, der sowohl Preußen wie Braunschweig meiner Ansicht nach vollständig befriedigen kann, und der deswegen alle Theile zufrieden stellen sollte. Ich rich-

te nun die Bitte an den Herrn Eisenbahnminister, daß er mit dem Ausbau dieser Linie, sobald dies angängig ist, energisch vorgehen möchte. Der Industrie und Landwirthschaft liegt gerade daran, baldmöglichst in den Besitz der Bahnverbindung zu kommen; ich nennen nur die Papierfabriken, Ziegeleien, vor allem aber auch die an der Bahn liegenden fünf Zuckerfabriken. Alle erwarten mit Ungeduld den Anschluß an die projektirte Bahn. Gerade aus diesem Grunde haben die Zuckerfabriken die immerhin sehr erheblichen Beiträge zu den Grunderwerbskosten bewilligt.

Meine Herrn, Sie alle wissen aus den vielfachen Verhandlungen hier im Hause wie im Reichstage, daß es der Zuckerindustrie augenblicklich sehr schlecht geht; sie leidet ganz ungemein, und am meisten leiden diejenigen Fabriken, die keine Bahnverbindung haben. Ich will mit Rücksicht auf die vielen Meldungen von Rednern auf Einzelheiten nicht weiter eingehen; ich möchte den Herrn Eisenbahnminister aber nochmals bitten, mit dem Ausbau dieser Linie sofort vorzugehen, sobald die Vorlage von beiden Häusern des Landtages genehmigt, woran ja nicht zu zweifeln ist. Meines Wissens sind alle verlangten Vorbedingungen voll und ganz erfüllt, so daß mit dem Bau sofort begonnen werden kann.

Dann möchte ich ebenso wie gestern Herr Abgeordneter v. Richthofen den Herrn Eisenbahnminister bitten, den Kreisen nicht mehr an Beitragskosten aufzuerlegen, als unumgänglich nothwendig ist. Namentlich möchte ich bitten, das diejenigen Kosten, die dadurch entstehen, daß am Anfang und Ende der Bahn größere Anlage gemacht werden müssen, welche aber naturgemäß im Laufe der Jahre durch den gesteigerten Verkehr so wie so nothwendig geworden wären, den Kreisen respektive der Sekundärbahn nicht zur Last geschrieben werden. Meine Herren, für unser Bahn sind die Grunderwerbskosten auf 1.546.000 Mark veranschlagt; eine so enorm hohe Summe, daß es nur mit größter Anspannung aller Kräfte gelingen wird, diese Kosten aufzubringen, namentlich bei dem jetzigen Darniederliegen der Landwirthschaft. Man hat es nur gethan in dem Glauben, die Landwirthschaft damit am besten helfen zu können, aber weitere Mehrforderungen wären für die Kreise gar nicht zu erschwingen; sie müßten abgelehnt werden.

Nun ist gestern von dem Herrn Abgeordneten v. Richthofen gesagt, daß viele dieser Linien geprüft werden müßten, ob nicht anstatt er Sekundärbahn eine Kleinbahn genügen würde.

Meine Herren, ich habe bis jetzt hier im Hause noch keinen derartigen Vorschlag gehört; es ist mir neu, und wäre auch wohl kaum nothwendig, wenn man erwägt, mit welcher Vorsicht, die mir zu groß ist, die Eisenbahnverwaltung in dieser Beziehung vorgeht. Sollte aber eine solche Prüfung in der Kommission beliebt werden, so möchte ich empfehlen, die Vorlage auch daraufhin zu prüfen, ob nicht einzelne dieser Linien gleich so vollständig ausgebaut werden müssen - die Mehrkosten müßte natürlich der Staat übernehmen - daß später Schnellzüge darauf fahren können, ohne noch sehr viele Kosten für den Umbau in Anspruch zu nehmen. Die Strecke Volkenhain-Merzdorf ist gestern schon erwähnt, ich möchte dahin auch die Linie Gandersheim-Bodenburg-Elze-Düngen rechnen. Ja, meine Herren, wenn noch eine ganz kurze Strecke gebaut wird - es handelt sich nur um etwa 18 Kilometer - von Gandersheim nach Wulften am Eichsfelde, so ist die direkteste Verbindung zwischen Amsterdam, Hamburg, Bremen einerseits, nach Thüringen, Böhmen und Bayern hergestellt. Es ist dies keine

Zukunftsmusik, meine Herren, denn wenn ich annehme, daß derjenige, welcher hier im Hause vor zehn Jahren gesagt hätte, es müßte direkte Schnellzüge zwischen Berlin und Köln über Hildesheim eingerichtet werden, einfach ausgelacht wäre, und wenn ich konstatire, daß diese direkteste Schnellzugverbindung zwischen Berlin und Köln über Hildesheim mehrere Jahre Jahren besteht und sogar die jetzt so beliebten D-Wagen hier zuerst eingestellt wurden, wird man mir recht geben, daß es mit der Bahn Gandersheim-Elze-Düngen ebenso gehen könnte.

Meine Herren, ich beantrage, diese Vorlage an die Budgetkommission zu verweisen. Nachdem diese Kommission den ganzen Staatshaushaltsetat gewissenhaft geprüft hat, ist sie auch im Stande, und ich habe volles Vertrauen zu den Mitgliedern, diese Vorlage zu allseitiger Zufriedenheit zu erledigen. (Bravo! Bei den Nationalliberalen.)“

In einer Entgegnung auf die Vorhaltung, daß mehrere der vorgeschlagenen Linien nicht innerhalb des preußischen Staates liegen, bekundete der Herr Minister der öffentlichen Arbeiten v. Thielen, daß neben der Linie Oberrottenbach-Kratzhütte auch eine andere, für die der Herr Abgeordnete Sander seit vielen Jahren viel und eifrig gestritten hat, die von Elze nach Gandersheim, theilweise auf braunschweigischem Gebiet liegt.

Gronau, 6. September 1895:

In den nächsten Tagen (nach Ablauf des Urlaubs des Herrn Landraths des Kreises Gronau) werden die Herren Oberpräsident Dr. von Bennigsen, der Eisenbahn-Direktionspräsident von Hannover und einige Rätthe sowie der Herr Regierungspräsident Dr. Schultz in Sachen der Eisenbahn Elze-Gandersheim und Bodenbug-Düngen die projektirte Strecke bereisen und zwar einerseits bis Lamspringe, andererseits bis Düngen. Bekanntlich hat die Königliche Eisenbahndirektion einen Bauplan ausgearbeitet, der in den Gemeinden unseres Kreises, hauptsächlich jedoch in der Stadt Gronau und in den Gemeinden Barfelde und Sibbesse wenig Anklang gefunden ... Wie es in dieser Beziehung in den anderen beteiligten Kreisen steht, können wir nicht verrathen. Beharrt man bei dem ausgearbeiteten Bauplan, so werden vermuthlich Kreis und Gemeinde die dem Staate gemachte Offerte der unentgeltlichen Hergabe des für den Bahnbau erforderlichen Grund und Bodens zurückziehen. Wir geben uns der Hoffnung hin, daß die Herren der Provinzial- und Bezirks-Verwaltung die Interessen der Gemeinden im Auge behalten und ihr Möglichstes thun wereden, einen beiden Theilen zufriedenstellenden Ausgleich zu schaffen.

Gronau, 31. Januar 1896:

In der Eisenbahn-Angelegenheit Elze-Gronau-Gandersheim wird uns soeben aus zuverlässiger Quelle mitgetheilt, daß der Herr Minister nunmehr bezüglich der von der Kreisvertretung des Kreises Gronau gegen verschiedene Theile des ausgearbeiteten Projektes erhobenen Einreden Entscheidung getroffen und genehmigt hat, daß der Bahnhof bei Gronau die gewünschte Lage zwischen der Leine und der Landstraße Gronau-Betheln erhält, die Bahn dann nicht nördlich, sondern südlich der Landstraße nach Barfelde weitergeführt und für letzteren Ort eine Haltestelle für Personen- und Güterverkehr angelegt wird. Zwar sind auch diese Zubilligungen noch

immer verklausulirt, doch glauben wir, daß die Kreisvertretung sich jetzt zufriedengestellt erklären und den Vertrag mit der Staatseisenbahnverwaltung nunmehr vollziehen und abschließen wird. Damit würde alsdann das letzte Hinderniß beseitigt sein, welches der Ausführung des Projektes Elze-Gandersheim noch entgegenstand. Hoffen wir, daß alsdann auch bald mit dem Ausbau der Strecke begonnen wird zum Segen und zur Förderung der Wohlfahrt unseres Kreises. Wie es mit dem Projekte der Zweigbahnen Bodenbug-Düngen steht, entzieht sich unserer Kenntniß.

Alfeld, 16. Mai 1896:

Die Verhandlungen über den Zuschuß der Braunschweigischen Regierung zu der neuen Eisenbahnlinie Gandersheim-Bodenbug-Elze sind bekanntlich noch immer nicht beendet. Über diesbezügliche Anträge der Finanzkommission bei der jetzt tagenden 23. Braunschweigischen Landesversammlung schreibt das „Braunsch. Tagebl.“:

Braunschweig: 16. Mai. Der Landesversammlung ist der Bericht der Finanzkommission über die Vorlage, den Bau einer normalspurigen Nebeneisenbahn Gandersheim-Bodenbug-Elze, - Bodenbug-Düngen betreffend, zugegangen. Die Anträge der Kommission weichen sehr wesentlich von denen der Regierung ab. Die Regierung hatte bekanntlich beantragt, für die Bahn den erforderlichen Grund und Boden, insoweit braunschweigisches Gebiet in Frage kommt, unentgeltlich herzugeben und eine Subvention à fonds perdu von 200,000 ... Gesamtzuschuß von 500,000 Mark ergeben. Die Kommission hält diesen Zuschuß für zu hoch und glaubt vielmehr, daß fernere Verhandlungen mit der preußischen Staatsregierung, sowie mit den Interessenten im Kreise Gandersheim ein für den braunschweigischen Staat günstigeres Ergebnis herbeiführen könnten. Die Kommission beantragt deshalb behufs weiterer Verhandlungen mit der preußischen Staatsregierung bezüglich des Eisenbahnbaues von Gandersheim über Bodenbug nach -Elze und von Bodenbug nach Düngen den herzoglichen Staatsministerium als Zuschuß zu den Kosten 20,000 Mark auf das Kilometer des in diesseitigen Gebiete belegenen Theiles der Bahn (13,4 Kilometer liegen auf braunschweigischem Gebiete), also im Ganzen rund 268,000 Mark zur Verfügung zu stellen. - Hiernach scheint die Braunschweigische Regierung mit der neuen Eisenbahnlinie absolut „keine Eile“ zu haben.

In Gronau, 19. Oktober 1898:

Gestern geschah der erste Spatenstich für die Eisenbahn Gandersheim-Bodenbug- Düngen-Elze. Es wurde nämlich mit dem Bau der Eisenbahnbrücke über die Leine bei Gronau begonnen. In Anlaß dieses immehin denkwürdigen Ereignisses veranstaltete die Kgl. Eisenbahn-Bauabtheilung eine zwanglose Feier auf der Baustelle mit nachfolgendem gemütlichen Commers in der Ostmann'schen Gastwirtschaft hierselbst. Zugegen waren die Eisenbahn-Bau- und Betriebs-Inspektoren Hartwig aus Hannover und Falkenstein aus Elze. Letzterer als Vorstand der Bauabtheilung mit seinen Beamten. Die Stadt Gronau, deren Bürgermeister leider zur Zeit auf Reisen ist, war durch die Herren Senatoren Lüpke, Gellermann, und durch die Her-

ren Bürgervorsteher Wöckner und Heinr. Gesemann vertreten. Aus der Stadt Elze, wo die Bahn an die Linie Hannover-Cassel anschließt, hatten sich Herr Bürgermeister Lyncker und die Herren Bürgervorsteher Rode- mann, Haasemann, Münstermann und Neilson eingefunden. Die Rede auf der Baustelle hielt Herr Bauinspektor Falkenstein. Nachdem derselbe seine Rede mit einem Hoch auf den höchsten Bauherrn des Reiches Se. Majestät Kaiser Wilhelm II. geschlossen, beteiligten sich eine ganze Reihe obiger Herrn an dem Spatenstich und mancher hübsche Segenspruch für die neue Eisenbahn erfreute die Anwesenden. Der Commers in der Ost- mann'schen Gastwirtschaft verlief in der fröhlichsten Weise. Besondere Freude erregte ein von dem Sekretär der Bauabtheilung Elze, Herrn Bax- mann, verfaßtes Festgedicht. - Zum Zwecke der Abschätzung des zum Bahnbau Elze-Bodenburg-Gandersheim in der Gronauer Feldmark erforder- lichen Grund und Bodens haben die städtischen Kollegien in ihrer gestri- gen Sitzung die Herren Siemering - Hannover, H. Hesse und C. Lutterodt - Gronau gewählt.

Elze, 20. März 1899:

Welche Blüten das Submissionswesen treibt, so schreibt die „Hildesh. Allg. Ztg“, zeigte sich wiederum bei der Vergebung des Unterbaues für die Bahnstrecke Elze-Gronau. Die Hauptforderung betrug etwa 257 000 Mark, während der Minderstfordernde seine Forderung auf 101 000 Mark bemaß. Höchstfordernder war ein Gronauer Unternehmer, der das in Frage kom- mende Terrain, bei dem auch Sprengungen vorgenommen werden müs- sen, genau kennt. Ein ähnliches Mißverhältniß trat bereits vor einiger Zeit bei den Angeboten für den Bau der Eisenbahnbrücke in der dortigen Ge- gend hervor. Trotzdem der damals Mindestfordernde wieder zurücktrat, soll doch der jetzige Unternehmer mindestens nichts bei dem Brückenbau übrig haben.

Gandersheim, 20 Mai 1899:

Bezüglich des Bahnbaues Gandersheim-Bodenburg fand hier die ... über die Höhe der Entschädigung statt, die der Staat für die zum Zwecke des Bahnbaues Gandersheim-Bodenburg abzutretenden Grundstücke den Ei- genthümer zu zahlen hat. Da die betreffenden Grundbesitzer nicht sämt- lich mit dem ihnen gemacht Angebot einverstanden waren, soll nunmehr das Enteignungsverfahren eingeleitet werden. Mit dem Bahnbau dürft nun- mehr auch außerhalb des Bahnhofes bald begonnen werden.

Eröffnung der Eisenbahn Teilstrecke Elze - Gronau¹

Gronau, den 2. Juli 1900:

Was sich die Stadt Gronau seit Jahrzehnten erhofft, hat sich nunmehr verwirklicht: seit dem gestrigen Morgen verkehrt das Dampfroß zwischen Gronau und Elze, und unser weltverlassenes Städtchen ist damit dem großen Weltverkehr angeschlossen. Daß die Bewohner Gronau's Veranlassung genommen, diesen wichtigen Tag in der Entwicklungsgeschichte der Stadt festlich zu begehen, war selbstverständlich. Zu diesem Zwecke bildete sich ein aus mehreren Herren bestehender Festausschuß, an dessen Spitze Herr Bürgermeister Lohde hier stand. In Vereinbarung mit Königlicher Eisenbahn-Direktion Hannover und der Eisenbahn-Bauabtheilung Elze wurde der 30. Juni zur Feier ausersehen. Dem Wunsche des Festausschusses stattgebend, legte ein großer Theil der Häuser am Sonnabend Fahnen- und Flaggenschmuck an. Mittags 2 Uhr versammelten sich die Festtheilnehmer auf dem Marktplatze und marschirten gegen 2 ½ Uhr unter Vorantritt der verstärkten Nicking'schen Kapelle nach dem Bahnhofe, um den 2 Uhr 40 Minuten hier eintreffenden, von Königlicher Eisenbahn-Direktion gütigst gestellten Sonderzug in Empfang zu nehmen und die Kirektios- und Baubeamten u.s.w. zu begrüßen. Dieser Aktus ging jedoch nicht in der geplanten Weise von Statten; denn das mit Guirlanden und Blumen geschmückte Dampfroß mit acht vollbesetzten Personenwagen richtete sich nicht nach der Gronauer Stadtuhr, sondern traf fahrplanmäßig und eine Minute früher als der Festzug auf dem Bahnhofe ein.

Die Begrüßung derr erschienenen Festgäste war trotzdem eine recht herzliche, und auf dem geräumigen Bahnsteig und Wartesälen herrschte eitel Freud und Lust. Kopf an Kopf standen die Menschenmassen und schauten sich das dampfende Ungethüm an, das nunmehr den Verkehr zwischen Gronau und Elze vermitteln soll. (Dieses Bild hat Herr Photograph Breiner hierselbst auf die Platte gebracht. D. Red.) Während die Musikkapelle auf dem Bahnsteig auffspielte, erfrischte sich das Publikum in den Wartesälen und probirte und kritisirte den vom Bahnhofswirth kredenzten Stoff. Gegen 3 Uhr marschirte man in etwas zerstreuter Kolonne nach dem Gesemannschen Lokale, woselbst zur Feier des Tages ein Festmahl eingenommen wurde. Letzteres währte drei volle Stunden und hätte sich noch ein Stündchen länger ausdehnen lassen, wenn nicht der zur Rückfahrt nach Elze bereit stehende Sonderzeug dagewesen wäre, der, wie das bei der Ankunft desselben gegebene Beispiel lehrt, nicht wartet.

Das Festmahl, an dem über sechzig Personen Theil nahmen, verlief in freudig-gehobener Stimmung; es wurden dabei recht viele Reden ernsten und heiteren Inhalts gehalten. Herr Senator Gellermann-Gronau begrüßte die Festtheilnehmer und forderte dieselben auf, zuerst des Landesherrn zu gedenken. Der von dem Redner ausgebrachte Kaisertoast fand brausenden Widerhall. Dann nahm Herr Bürgermeister Lohde das Wort und gab als Vater der Stadt seiner Freude über das nach so schwerem, mit großen Opfern verbundenem Kampfe Errungene Ausdruck. Redner streifte dann die Freuden und Leiden, die man bei der Benutzung des fast immer überfüllten Postwagens von hier nach Banteln und zurück zu durchkosten hatte und

¹ Quelle Leine und Deister Zeitung vom 2. Juli 1900

wünschte, das die Eisenbahn der Stadt Gronau zum Segen gereichen möge. Sein auf die Stadt Gronau ausgebrachtes Hoch wurde begeistert aufgenommen. Als dritter Redner trat Herr Tischlermeister Schneehagen hier auf, der in kurzen Worten der Direktion und den Baubeamten für das von ihnen Geschaffene seinen Dank abstattete. Diesem schoß sich Herr Kreissekretär Mörs-Gronau an, der das vom Vorredner angeschnittene Thema weiter ausbaute und der Direktion und Eisenbahn-Bauabtheilung für ihr coulant und liebenswürdiges Entgegenkommen bei allen von der Einwohnerschaft geäußerten berechtigten Wünschen dankte. Sein Toast galt den Beamten der vorgenannten Behörden. Namens der Königlichen Eisenbahn-Direktion nahm Herr Regierungsrath Alken aus Hannover das Wort und gab seinen Gefühlen dahin Ausdruck, daß die neue Bahn sich zu einem nützlichen Gliede im Eisenbahnnetz gestalten möge, daß sie der Landwirtschaft und Industrie dienen und der Stadt durch Anschluß an den Weltverkehr Segen bringen möge. Sein Hoch galt ebenfalls der Stadt Gronau. Herr Baumeister Falkenstein-Elze dankte für das der Bauabtheilung gespendete Lob und bemerkte launig, daß die derselben damit erwiesene Ehre ihn völlig überrascht habe, da so etwas in seiner langjährigen Praxis nicht oft vorgekommen sei. Sein Toast galt dem Kreise Gronau und der Kreisverwaltung. Herr Bauunternehmer Lichtenberg - Gronau toastete auf den Königlichen Landrath des Kreises Gronau Herrn Kammerherrn von Rheden, dem wir die Verwirklichung der so lange Jahre im Projekt gelegenen Bahnlinie in erster Reihe zu verdanken haben. Herr Buchdruckereibesitzer Wolff - Gronau warf einen Rückblick auf die Entwicklungsgeschichte des seit Jahrzehnten schwebenden Eisenbahnprojekts und gedachte derjenigen Männer, die vor nahezu 25 Jahren die Angelegenheit in die Hand genommen und große Opfer an Zeit und Gut im Dienste des Allgemeininteresses gebracht haben. Von diesen leben nur noch die Herren Wagener-Oberweimar, Hofbesitzer Tenne - Dötzum und der frühere Fabrikant Heidt in Helmstedt.

Den verstorbenen Förderern, namentlich den Herren: Landtagsabgeordneten Senator Saner-Elze, Hofbesitzer Schwetje - Sibbesse, Hofbesitzer Albert Wettberg - Wallenstedt (Mitinhaber der Firma Wettberg u. Heidt) und Senator Möhle - Gronau wurde ein stilles Glas geweiht. Der folgende Trinkspruch galt den Damen und wurde von Herrn Lehrer Wolze - Gronau in mit Humor gewürzten Worten ausgebracht. Herr Rektor Pepper - Gronau gedachte des Gronauer Magistrats und Herr Pastor Baring - Gronau der gesammten städtischen Kollegien in ehrender Weise. Herr Eisenbahn-Betriebssekretär Baxmann - Elze bracht in poesiereicher Rede der Stadt Gronau ein Hoch aus; in gleicher Weise Herr Lehrer Schramme - Gronau der Kaiserl. Post mit ihrem gelben Wagen, dessen letzte Stunde nun bald geschlagen habe. Herr Postmeister Gérard - Gronau bedankte sich für den der Kaiserlichen Postverwaltung gespendeten Beifall. Damit hatte die Feier ihr Ende erreicht, und die gesammten Festtheilnehmer zogen unter Musikbegleitung nach dem Bahnhofe, um die Fahrt mit dem Gratis-Sonderzuge nach Elze mitzumachen. Dort angelangt, wurden die etwas trocken gewordenen Kehlen wieder angefeuchtet und dadurch die Körper für die noch folgenden Feststrapazen widerstandsfähiger gemacht. Gegen 8 Uhr kehrte der Sonderzug mit seinen acht vollgepfropften Wagen unter strömendem Regen nach Gronau zurück, wo dann in feucht-fröhlicher Weise weiter gefeiert wurde. An dem offiziellen Theil der Feier nahmen von Kö-

niglicher Eisenbahn-Direktion Hannover die Herren Regierungsrath Alken und Regierungsrath Schmidt, von der Bauabtheilung Elze die Herren Bauinspektor Falkenstein, Bauinspektor Stahl, Betriebssekretär Baxmann, Geometer Schulz und Bauführer Bokelpoh und einige uns leider unbekannte Betriebsbeamte theil.

Einen würdigen Abschluß erhielt das Fest durch den feierlichen Empfang der letzten aus Banteln eingetroffenen Post. Alles was in Gronau zu Beinen war, füllte die Straßen. Vierspännig, mit Blumen bekränzte, unter Vorantritt der Nicking'schen Kapelle und unter Begleitung einer unzähligen Volksmenge fuhr die Post bei bengalischer Beleuchtung durch die Stadt nach dem Postgebäude. Dort wurde in pietätvoller Weise Abschied genommen von einer Institution, die der Stadt seit nahezu 50 Jahren als einziges Verkehrsmittel gedient hat.

Wir wünschen von ganzem Herzen, daß die nunmehr eröffnete Eisenbahnstrecke, soweit bis jetzt angängig, die Hoffnungen und Erwartungen erfüllen möge, die unsere Einwohnerschaft und die der benachbarten Ortschaften unter Darbringung schwerer Opfer gehegt hat. Ein klares Bild von der neuen Eisenbahn wird man erst dann gewinnen können, wenn die Gesamtstrecke Elze-Gronau-Bodenburg und Düngen-Bodenburg-Gandersheim fertiggestellt und dem Verkehr übergeben sein wird.

