

Anlage 45.

Wie als bekannt vorausgesetzt werden darf, sind Ingenieure von Cassel seit einiger Zeit mit Localuntersuchungen im hiesigen Lande beschäftigt, um zu ermitteln, ob sich in der Richtung von Driburg oder Altenbeken über Horn, Detmold und Minteln, nach Bückeburg eine Eisenbahn erbauen lasse?

Die Regierung ist zwar noch nicht in dem Falle, in Beziehung auf diesen projectirten Bau bestimmte Anträge stellen zu können; nichtsdestoweniger erachtet sie es für ihre Pflicht, dem Landtage, damit derselbe den Stand dieser Angelegenheit auf officiellern Wege kennen lerne, schon vorläufig eine Mittheilung darüber zu machen.

Seitdem die großen Vortheile der Eisenbahnen, die hohe Bedeutung derselben für alle Verkehrsverhältnisse erkannt worden, hat die Regierung ihr Augenmerk darauf gerichtet, auch dem hiesigen Lande jene Vortheile wo möglich zuzuwenden. Die erste Eisenbahn, welche in der unmittelbaren Nähe des hiesigen Landes zur Ausführung kam, war die Cöln-Mindener, deren Richtung über Herford und Bielefeld die Natur angewiesen hat, wenn sie auch nicht durch die auf diese Städte zu nehmenden Rücksichten geboten worden wäre. Das hiesige Land verdankt dieser Eisenbahn, wenngleich es von derselben nicht berührt wird, dennoch nicht unerhebliche Vortheile, da sie unter den dermaligen Verhältnissen vorzugsweise seinen Personen- und Güterverkehr mit dem Auslande vermittelt und den westlichen Aemtern, wo das Brennmaterial seither am höchsten im Preise stand, die Steinkohlen zu einem sehr ermäßigten Preise zuführt, so daß ein Mangel oder eine weitere Vertheuerung des Brennholzes daselbst nicht zu besorgen, vielmehr eine Ermäßigung des Preises desselben in Folge der eingetretenen Concurrenz der Steinkohlen in Aussicht steht.

Noch ehe und bevor der Bau der Cöln-Mindener Eisenbahn zur Ausführung kam, wurde der Plan zu einer anderen entworfen, welche an der Südseite unsers Landes vorbei, von Cassel über Paderborn und Lippstadt nach Hamm, zum Anschluß an die erstgedachte Bahn geführt werden soll. Der beabsichtigte Zweck würde sich, wenn Lippe eine Preussische Provinz gewesen wäre

An
den Landtag.

wäre und die Interessen der Stadt Paderborn nicht entgegengestanden hätten, auf kürzerem Wege und mit weit geringeren Kosten durch den Bau einer Eisenbahn von der Hessischen Gränze über hier nach Herford oder Bielefeld haben erreichen lassen. Eine zu Paderborn gebildete Actiengesellschaft hatte sich indeß der Sache bemächtigt und eine Staats-Concession zu erwirken gewußt, wodurch die Richtung der Bahn mit Umgehung des hiesigen Landes unabänderlich festgestellt wurde.

Zwei Eisenbahnen werden demnach inskünftige in der Richtung von Osten nach Westen unmittelbar an den Gränzen unsers Landes, ohne es zu berühren, vorbeiführen. Die Ausschließung desselben von dem großen Handelsverkehr in der vorgedachten Richtung ist um so empfindlicher, da es früherhin vermöge seiner geographischen Lage einen nicht unerheblichen Antheil daran hatte, indem eine Haupthandelsstraße vom Rhein nach der Weser und Elbe hindurch führte. Es ließ sich aber die Sache nicht ändern und blieb daher für das hiesige Land nur die Aussicht auf eine in der Richtung von Süden nach Norden zu erbauende Zweigbahn, um die von Minden und resp. Cassel bis Hamm parallel laufenden beiden Eisenbahnen an den geeigneten Punkten mit einander zu verbinden und dadurch zugleich den großen Handelsverkehr zwischen dem Norden und Süden Deutschlands zu vermitteln. Hierzu bedarf es nämlich nur einer Verbindungsbahn zwischen den Hessischen und Hannoverschen Eisenbahnen, von denen jene ihre Arme bis Frankfurt und Thüringen, diese bis Hamburg und Bremen erstrecken.

Die Regierung versäumte es daher nicht, mit der zu Paderborn eingesetzten Eisenbahn-Direction in Verbindung zu treten und diese für das Project einer durch das hiesige Land zu führenden Eisenbahn, als deren Ausgangs- und resp. Endpunkte Paderborn und Herford bezeichnet wurden, günstig zu stimmen. Der einzige geeignete Punkt für diese Verbindungsbahn, um das zwischen hier und Paderborn sich hinziehende Gebirge zu übersteigen, war die Dörenschlucht. Dieselbe konnte nicht direct von Herford über Lage nach der Dörenschlucht geführt werden; sondern, um allmählig die Höhe des Gebirges zu gewinnen, hätte der Umweg über Detmold gemacht werden müssen. Diesem Bauprojecte stellten sich indeß so mancherlei und so erhebliche Bedenken entgegen, daß die Regierung Anstand nahm, darauf näher einzugehen, zumal da bald nachher sehr ungünstige Conjunctionen für die Eisenbahnen eintraten und in Folge hiervon die Paderborner Eisenbahn-Gesellschaft sich ganz auflöste.

Nebenher möge hier des Plans zu dem Bau einer Eisenbahn Erwähnung geschehen, welcher von einem Mitgliede des Landtags, dem Abgeordneten

neten Tenge, ausging. Als Besitzer der benachbarten Grafschaft Nietberg hat derselbe ein wesentliches Interesse bei der Erbauung einer Verbindungs-Eisenbahn zwischen Paderborn und Bielefeld, welche durch jene Grafschaft führen würde. Kame diese Bahn zu Stande — wozu auch noch jetzt viel Aussicht vorhanden sein soll —; so würde das Fürstenthum Lippe auf der Süd-, West- und Nordseite von den Eisenbahnen umgangen und völlig isolirt werden. Um dasselbe hierfür zu entschädigen, ging der Vorschlag des vorgedachten Proponenten dahin, von Detmold ab durch die Dörenschlucht zu bauen und an einem geeigneten Punkte in der Senne anzuschließen, um auf diese Weise eine Verbindung des Fürstenthums Lippe mit Paderborn und Bielefeld, und dadurch mit dem ganzen Deutschen Eisenbahn-Netz herzustellen. Der Vorschlag mochte gut gemeint sein; die Regierung hat denselben jedoch den Lippischen Interessen so wenig entsprechend gefunden, daß sie darauf nicht näher eingegangen ist.

Der Schwindel in Eisenbahn-Unternehmungen hat durch die Zeitereignisse einen tödlichen Stoß erlitten. Das Hungerjahr 1847 und dann das Revolutionsjahr 1848 übten einen so schweren Druck auf die Eisenbahn-Actien, daß auch die besten derselben weit unter den Nennwerth herabsanken. Unter solchen Umständen konnte an den Bau neuer Eisenbahnen nicht gedacht werden und hat daher auch die Regierung die Sache auf sich beruhen lassen, wenngleich sie der Ueberzeugung lebt, daß, sobald Friede, Ordnung und Ruhe wiederhergestellt sind, auch der Eisenbahnbau mit verjüngten Kräften wieder aufgenommen werden wird.

Ein Impuls zur Wiederaufnahme des Projects einer durch das hiesige Land zu erbauenden Verbindungs-Eisenbahn ist in neuerer Zeit von Cassel aus gegeben. Man fühlt nämlich dort das Bedürfniß einer mit dem Norden Deutschlands, namentlich mit den Hansestädten Hamburg und Bremen, herzustellenden Verbindung durch Eisenbahn-Schienen, und hat dabei das Augenmerk auf das hiesige Land gerichtet. Zur Erläuterung wird hier bemerkt, daß nach erfolgter Auflösung der vor einigen Jahren zu Paderborn constituirten Eisenbahn-Gesellschaft das Königlich Preussische Gouvernement es übernommen hat, den Bau der Eisenbahn von der Hessischen Gränze über Paderborn, Lippstadt u. s. w. bis Hamm auf Staatskosten zu übernehmen. Nach dem früheren Plane sollte dieselbe gleich in der Nähe von Warburg, bei der s. g. Carlschanze, über das Gebirge, und sodann in vielfachen Windungen bis Paderborn geführt werden. Dieser Plan ist neuerdings aufgegeben und soll nunmehr von Warburg bis in die Gegend von Driburg oder Altenbeken und von da weiter bis Paderborn gebauet werden. Es bedarf also jetzt nur noch einer Zweigbahn von 6 bis 8 Meilen,

len, um eine vollständige Eisenbahn-Verbindung zwischen dem Norden und dem Süden Deutschlands über Cassel herzustellen. Auf die Frequenz der Kurhessischen Bahnen, folglich auch auf deren Rentabilität, würde diese Verbindung einen sehr vortheilhaften Einfluß äußern.

Dieses erkennend, hat die Direction der Friedrich-Wilhelms-Nordbahn zu Cassel die Idee ergriffen und ist bemühet, dieselbe der Verwirklichung entgegen zu führen. Sie hat zu dem Ende um die Erlaubniß nachgesucht, auch hier im Lande, und zwar in der Richtung auf Ninteln, die nöthigen Voruntersuchungen, Vermessungen, Nivellements u. s. w. vornehmen zu lassen, welche gern ertheilt worden ist. Dieselben haben auch bereits stattgefunden; das Resultat ist jedoch auf officiellern Wege noch nicht zur Kenntniß der Regierung gelangt, soll aber dem äußeren Vernehmen nach ein durchaus günstiges sein.

Die Richtung über Ninteln nach Bückeburg, zum Anschluß an die Hannoversche Bahn daselbst, ist aus dem Grunde gewählt, weil sich in derselben die Verbindung mit den Hansestädten auf dem kürzesten Wege herstellen läßt. Außerdem haben aber auch wol Rücksichten auf die Kurhessische Grafschaft Schaumburg und die Steinkohlen-Bergwerke daselbst obgewaltet. Nach den vorläufigen Ermittlungen würde die Bahn von der Paderbornschen Gränze her, zwischen Horn und Meinberg hindurch auf Diestelbruch, von hier über Schönhagen, Cappel und Rothekeule nach Barntrup und weiter nach Alverdissen geführt werden müssen. Von dem letzteren Orte an würde sie dem Exterthale bis nach Ninteln folgen.

Diese Bahnlinie ist, wie kaum näher ausgeführt zu werden braucht, den Interessen des hiesigen Landes keinesweges günstig, weil sie durch eine wenig bevölkerte Gegend und in einer Richtung fortführt, in welcher seither der Personen- und Güterverkehr nur unbedeutend gewesen ist. Offenbar würde den hiesigen Interessen eine Bahn weit mehr zusagen, welche von Driburg oder Altenbeken über Horn, Detmold, Lage und Salzuflen nach Herford führte. Dieselbe ließe sich auch mit weit geringeren Kosten ausführen, weil der Weg kürzer ist und der Bau einer kostspieligen Brücke über die Weser (bei Ninteln) vermieden wird. Was den Kostenpunkt betrifft, so kommt freilich in Betracht, daß, falls über Ninteln nach Bückeburg gebauet werden sollte, das Kurhessische Gouvernement sich wahrscheinlich ansehnlich betheiligen würde, was im andern Falle wol nicht geschehen dürfte. Der Bau über Ninteln nach Bückeburg hat das für sich, daß der Weg etwa $1\frac{1}{2}$ Meilen kürzer sein würde, als der Umweg über Herford und Minden. Eine solche Distanz will freilich auf einer Eisenbahn wenig bedeuten; sie würde aber in dem Falle allerdings wesentlich in Betracht

Betracht kommen, wenn es unseren Nachbarn, den Hannoveranern, gelingen sollte, auf ihrem Territorium eine noch kürzere Weglinie zu ermitteln. Daß dieselben den Bau einer Eisenbahn durch das hiesige Land in der Richtung auf Cassel mit schelen Augen ansehen, und Alles aufbieten werden, um sich den Verkehr in dieser Richtung zu erhalten, daran läßt sich nicht zweifeln. Es wird daher, falls es zum Bau kommt, die zweckmäßigste Bahnlinie noch näher erwogen werden müssen. Die Regierung steht zuvor den weiteren Eröffnungen von Seiten der Direction der Friedrich-Wilhelm's-Nordbahn zu Cassel entgegen und wird nicht erman-
geln, alsdann auch dem Landtage weitere Mittheilung zu machen.

Von den Kosten und den Mitteln zu deren Deckung ist bis dahin noch keine Rede gewesen; soviel glaubt die Regierung jedoch schon vorläufig bemerken zu müssen, daß an die Ausführung des Bauplans nicht zu denken steht, wenn sich nicht das Land ansehnlich dabei betheiligt. Es wird dem-
nächst näher zu erwägen sein, ob, in welcher Weise und unter welchen Voraussetzungen und Bedingungen dies geschehen solle? Dabei wird sich hauptsächlich fragen, wie hoch man den Werth einer Eisenbahn anschlägt und welche Opfer muthmaßlich erforderlich sind, um dem Lande die Vortheile derselben zu sichern. Nach der Ansicht der Regierung üben die Eisenbahnen schon jetzt auf die politischen wie auf die socialen, auf die commerciellen wie auf die industriellen Verhältnisse einen außerordentlichen Einfluß aus, welches inskünftige noch mehr der Fall sein dürfte. Dieselben werden den ganzen Verkehr vermitteln, und zwar auf weit schnellere, sicherere und zugleich wohlfeilere Weise, als seither die besten Landstraßen und selbst die großen Wasserstraßen gethan haben. Ein Land, welches künftighin keine Eisenbahn besitzt, wird von der Welt abgeschlossen, wird isolirt. Wegen der in Vergleich zu den Eisenbahnen langsamen und kostspieligen Communication können sowenig Handel als Gewerbe daselbst gedeihen. Es steht zu erwarten, daß der Landtag diese Ansicht theilen und im Verein mit der Regierung Alles aufbieten werde, dem Lande die großen Wohlthaten einer Eisenbahnverbindung zuzuwenden. Vorläufig wird diese Mittheilung genügen, um die Aufmerksamkeit desselben auf den wichtigen Gegenstand zu lenken.

Detmold, den 9. October 1849.

Fürstlich Lippische Regierung.

Petri.
