Eisenbahn-Subcomité I

(: Detmold-Altenbeken :)

Lipp. Landesbibliothek Detmold

Vorstandsakt Detmold den 4. Novbr. 1888 Nachm. 5 Uhr.
in Carl Meyer's Restaurant.

Zufolge Einladung vom Vorsitzenden des Vorstandes sind heute sämtliche Mitglieder des Vorstands zu der heutigen Sitzung hier eingetroffen:

Herr Gasbesitzer Heinrichs – Detmold, Vorsitzender
" Fabrikbesitzer Müller – Bielefeld Kupferhammer
" Landes-Baumeister Provinzial Droop Bielefeld
" Bürgermeister Petri – Detmold.
" Commerzienrath Stein "
" Fabrikbesitzer Emil Henke "
" Rentner Hasemann "
" Lehrer a. D. Landwehr Döpping "
" Kaufmann Hermann "

Ferner sind erschienen als Mitglieder des Vorstandes der Stadt Horn die Herren Commerzienrath Geese, Land-Rath Krüger, Bürgermeister Bauer und Wagener sowie Bank-Direktor Hesse als Gäste, welche vom Vorstande der Sparkasse Detmold zu der heutigen Sitzung zugezogen sind.

Nach Eröffnung und Genehmigung des Protokolls der letzten Sitzung des Vorstandes der Sparkasse, Lage, und Steinheim sowie Herrn Gasbesitzer Petringmeier zu Heesten.

Zunächst erstattet der Vorsitzende Herr Heinrichs über den Verlauf und jetzigen Stand der Angelegenheit wegen Errichtung der Kreissparkasse folgenden Bericht:

In der letzten Sitzung am 31. Juli 1886 ist beschlossen worden, die Interessenten einer Eingabe zu ersuchen, sich darüber zu äußern, ob dieselben ihre Genehmigung zur unentgeltlichen Hergabe des Grund und Bodens bezw. der zur Errichtung der Sparkasse nöthigen Mittel zu erklären geneigt wären. Auf diese Anfrage sind bis jetzt eingegangen:

1, von der städtischen Rentenverwaltung hierselbst.
2, von dem Magistrat zu Detmold
3, " " " Horn
4, " Fürstlichen Rentkammer hierselbst.

5

5., an den Kreis Höxter
6., " " Paderborn
7., den Herrn Marschall zu Steinheim.

Von fürstlicher Rentkammer wurde das Ersuchen abgelehnt, besonders begründet.

Der Marschall zu Detmold erklärte, daß die Stadt durch die unbedingte Verpflichtung auf die für die Werke Herford-Detmold 17. genehmigten 150,000 M. gleiche ganzjährige Gelder zu sichern und weitere Opfer zu bringen nicht in der Lage sei.

Der Kreis Höxter sandte auf den Kreistag zu Brakel am 17. Oct. 1886 den Beschluß: daß wenn die Fortführung der Projectbahn, namentlich wenn die Fortführung der Linie auf Altenbergen oder Brakel in Aussicht stehen sollte, gern zur Sache treten wolle, jene Zeit aber noch keine Aufklärung bringen könne.

Der Kreis Paderborn wiederholte, daß auf dem Kreistage zu Paderborn am 26. August 1886 die Kreisstände erklärt hätten, bei dem Mangel an Mitteln nicht in der Lage zu sein, für den bare Eisenbahnbauten, welcher überhaupt für den Kreis eine gewisse Belastung nicht habe, bestimmte Zuschüsse aus Kreismitteln machen zu können.

Der Marschall zu Steinheim schließlich mitgetheilt, daß Abgeordnete am 6. September 1886 auf, daß eine Ausschuß aus der Gemeinde Altenbeken Lage in Steinheim vorschriftsmäßig aufgefordert, sowohl die Lage zu der vorliegenden Lösungen, wie auch die allgemeinen Verhältnisse anlangen, die Bahnangelegenheit sehr einstimmig beschlossen, sich zu vorstehenden Opfern zu erklären, um den Anschluß in Steinheim zu erreichen. Insbesondere sehe sie sich veranlaßt, den topographischen Grund und Boden für die Bahnanlagen, soweit solche die Steinheimer Feldmark durchschneiden werde, unentgeltlich herzugeben und außerdem eine Beihülfe von 300 M. für jeden Kilometer der in das Gebiet fallenden Bahnstrecke zu leisten.

Hin

die übrigen Interessenten, also die Stadt Horn und das Fürstliche Domänenamt Detmold haben die Einzahlung nicht bewerkstelligt.

Am 23. September 1876 wurde auf einer Comité-Sitzung mitgetheilt, daß die Mittel zur Agitation erschöpft und deshalb von jedem der 4 Bahnen eine weitere Leistung von je 300 M. eingefordert werden müsse. Auf unsere Veranlassung sind bezüglich Eingänge an diese Leistungen zu den Agitationskosten geflossen:

Stadt Detmold 100 M.
Amt Höxter 100 "
Stadt Salzuflen 40 "

zusammen 200 M. die dem Comité abgeschickt sind. Die Stadt Lage ist bezüglich einer dem Bahncomité Lage-Lieshof eine einmalige Zuschuß angewiesen und durch Vermittelung des Landrathsamtes Lemgo [illegible] worden. Vom Fürstl. Domänenamte Detmold wurde bez. Beitrag nicht bewilligt. Ein von der Stadt Horn zu bewilligender Beitrag von 300 M. wird in nächster Zeit gezahlt werden. Falls die Kosten der Vermessung der Marschroute für die beabsichtigte Bahnlinie nicht von sämtlichen Grundbesitzern und Interessenten, wovon übernommen wären, so würde [illegible] Rücksicht des Bahncomité's gänzlich aufgehoben [illegible] Mai dieses Jahres [illegible] Bahncomité [illegible] Comité [illegible] Jahres [illegible] Comité [illegible] Vermessungskosten [illegible] Grundbesitzer [illegible] Gemeinden [illegible] Vermessungskosten [illegible] werden.

Der Vorsitzende des Comité's, sowohl das Gesuch" [illegible] Bahncomité hat in den letzten Jahren stets ganz [illegible] Königlichen Eisenbahn" Ministerium stets bekanntlich erklärt, daß wir auf [illegible] Vorarbeiten, [illegible] nicht einlassen und insbesondere [illegible] nicht in, zusagen können, bevor nicht sämmtliche Vorarbeiten erledigt seien. Aus diesen Schwierigkeiten [illegible] Verhandlungen zwischen [illegible] in Betracht kommen, den Landräthen, den politischen [illegible] Comité [illegible] gesucht haben, daß alle Anfragen [illegible]

x [illegible] ist [illegible] wenig an die Auffindung [illegible] gedacht.

H.

Berücksichtigung wünscht, die gewünschte Maßnahme für die [illegible] Wünsche vorzuschlagen. Nachdem der Gut. [illegible] der Petition vorgelesen sowie, erklärte Graf [illegible] Döpping Detmold sich [illegible] mit der Petition nicht einverstanden sei, da [illegible] Eisenbahn [illegible] Ortschaften, wie Altenbeken, [illegible] Bergheim [illegible] Altenbeken als Knotenpunkt [illegible] Deshalb beantrage er, nicht für Altenbeken oder Bergheim, sondern für Steinheim als Knotenpunkt [illegible], sowie für Detmold eine industrielle Stadt mit einem ausgedehnten Hinterlande als Knotenpunkt wünschenswerth sei, als Steinheim, dessen Bevölkerung nicht zu vermehren sei. Ferner sei Steinheim als Knotenpunkt wünschenswerth, weil es [illegible] Centralpunkt des Fürstenthums Lippe sei und [illegible] Eisenbahnen [illegible] Steinheim als Knotenpunkt gar nicht gedacht werde. Graf [illegible] Baudissin erklärt, daß die Stadt Horn, für welche die Landschaft die Linie nach Altenbeken bezw. Bergheim [illegible] wünschenswerth sei, in keiner Weise für [illegible] Steinheim als Knotenpunkt [illegible] werde, weil dieselbe [illegible] Horn [illegible] Meinberg berühren würde.

Bei der hierauf folgenden Abstimmung wurde der Antrag des Fürstlich Lippischen Ministeriums zu [illegible] Petition, in welcher Altenbeken [illegible] Bergheim als Knotenpunkt [illegible] wird, mit 10 gegen 8 Stimmen angenommen.

Zugleich wurden [illegible] der Feststellung des Land-

Landtag

Vorstand der Herren Heinrichs, Henke und Klemann zu Abgeordneten der Fabrikanten aller der Magistrate der Städte Detmold, Horn, Lage und Salzuflen zugezogen werden und diese mit einer gutachtlichen Aeußerung darüber zu versehen.

Zugleich wird bekannt gemacht, daß der von der Königlichen Eisenbahn-Direction in Hannover mit Messungen beauftragte Beamten-Personale, die Pläne und Karten der fürstlichen Landesbehörden in Empfang zu nehmen und mit denselben entgegenkommend zu verhandeln.

Detmold, den 21 3/4 1865.

Nachdem uns die vorliegenden Pläne über die Richtung der Abzweigung der Eisenbahn von Altenbeken, bezw. Lichtenau, nach Detmold, mit 10 resp. mit Minden, und die Eingabe der Fürstl. Ministerium bekannt, welche in der Sitzung gestellt, Fortsetzung möge beim Abschluß der Verhandlungen mit Preußen zu Protokoll gegeben werden, daß

1. die Linie über Nolbach abgelehnt und bekämpft

und

2. sämmtliche Züge von Altenbeken durchgeführt werden.

Der Ausschuß, bestehend aus den Herren Heinrichs, Henke & Klemann wird mit der Redaktion der Eingabe, (eine Abschrift der Eingabe soll an die Städte Detmold zu wieder) beauftragt. Der genauere Ausschuß wird

Dieselben ferner beauftragt, sich mit den in der Eisenbahn-Direction Hannover zur Aufstellung der Normalien aufgestellten Beamten in Verbindung zu setzen und diesen auf die Dringlichkeit hinzuweisen, daß die Aufstellung der Nivellements, sobald in diesen oder einen anderen Abschnitt vorgeschritten werden. Sollte es zu Klagen kommen,

Verhandelt Detmold den 4. August 1888 Nachm. 5 Uhr
im Carl Meyer's Restaurant.

Zufolge Einladung von Seiten des Vorsitzenden hat sich das Schiedsgericht des Fabrikantenvereins I. zu der heutigen Sitzung hier eingefunden:

Herr Hofbuchhändler Hinrichs – Detmold, Vorsitzender
" Bürgermeister Petri – Detmold
" Commerzienrath Stein "
" Fabrikbesitzer Emil Hunke "
" Kaufmann Hasemann "
" Brauereibesitzer Döpping "
" Kaufmann Plesmann "

sowie für den Magistrat der Stadt Horn die Herren Geise, Krüger, Bauer und Wagener von dort.

Als Gäste waren zum Vorstande des Schiedsgerichts anwesend die Herren Fabrikbesitzer Möller – Kupferhammer und Handelskammer-Secretair Droop – Bielefeld.

Als Protokollführer war an Stelle des verhinderten Herrn Rüger der Bürgermeister Lachmann fungirend.

Zunächst wurde von dem Vorsitzenden über den bisherigen Verlauf und jetzigen Stand der Angelegenheit Nachfolgendes berichtet:

Für der letzten Sitzung am 31. Juli 1886 war beschlossen, an die Interessenten eine Eingabe zu richten, daß dieselben ihre Gutachten über zweckmäßige Vorgehen des Gesetzes und Modus betr. der zur Feststellung derselben nöthigen Mittel zu erkennen geben möchten. Das Gesuch wurde p. p. gerichtet:

1/7 an Fürstliche Rentkammer
2/7 " den Magistrat zu Detmold
3/7 " " " " Horn
4/7 " Fürstliches Verwaltungsamt Sternberg
5/7 " den Amt Höxter
6/7 " " " Paderborn
7/7 " " Magistrat zu Steinheim

Von

Der Fürstliche Rentmeister wurde dem Ersuchen ablehnend beantwortet.

Der Magistrat zu Detmold erklärte, daß die Stadt durch die unbedingte Verzichtleistung auf die für die Strecke Herford-Detmold p. p. gezeichneten 150 000 M. glaube genügend gethan zu haben und weitere Opfer zu bringen nicht in der Lage sei.

Der Kreis Höxter faßte auf dem Kreistage zu Brakel am 7. Oktober 1886 den Beschluß: daß er der Verlängerung des Projektes, namentlich wenn die Fortsetzung der Linie auf Ottbergen oder Brakel in Aussicht genommen sollte, ganz gern die Hand bieten wolle, jetzt aber noch keine Verbindlichkeit übernehmen könne.

Der Kreis Paderborn erwiderte, daß auf dem Kreistage zu Paderborn am 26. August 1886 die Kreisstände erklärt hätten, bei dem Mangel an Mitteln nicht in der Lage zu sein, für die beab. Eisenbahnbauten, welche überdies für den Kreis eine größere Bedeutung nicht hätte, die nöthigen Zuschußsummen an Geldmitteln werfen zu können.

Der Magistrat zu Steinheim führte in einem längeren Berichte am 6. September 1886 aus, daß ein Anschluß an die Hamm-Altenbekener Bahn in Steinheim vortheilhaft erscheine, sowohl wegen der Lage der dortigen Bahnhofsanlagen, wie auch die allgemeinen Verkehrsverhältnisse anbelange. Die Vorsteherschaft habe einstimmig beschlossen, sich zu verpflichten Opfer zu bringen, um den Anschluß in Steinheim zu erreichen. Insbesondere habe sie sich erboten, den gesammten Grund und Boden für die Bahnanlage, soweit solche die Steinheimer Feldmark durchschneiden werde, unentgeldlich herzugeben und außerdem eine Leistung von 3000 M. für jeden Kilometer der in ihr Gebiet fallenden Bahnstrecke zu leisten.

Die übrigen Interessenten, also die Stadt Horn und das Fürstliche Generalbergamt Detmold haben die Eingabe nicht beantwortet.

Am 23. September 1886 wurde uns vom Handelsministerium mitgetheilt, daß die Mittel zur Regulirung verfügbar und daß also von jetzt ab 4 Bahnmeisterstellen zu besetzen

Leitung

Beitrag von je 300 M. eingefordert werden müssen. Als
dann sind bezüglich Gesuchen um einen Beitrag zu den
Agitationskosten zu stellen:

Kreis Detmold 100 M.
Kreis Höxter 100 „
Kreis Salzuflen 40 „

wovon 200 M. an den Hauptkassirer abgeführt sind. Die
Kreis Lage war bereits von dem Wahlcomité Lage-Lippstadt
um einen Beitrag angegangen und würde dasselbe dieß-
falls ein solches wohl auch bewilligt haben. Von Seiten
des Vereinsbürgermeisters Detmold würde das beg. Ansuchen nicht
befürwortet. Ein von der Kreis Horn bewilligter Beitrag
von 30 M. wird in nächster Zeit gezogen werden. Sollte
die Kassen der Sammlung des Wahlcomité für die bevorste-
hende Reichstagswahl nicht vom hiesigen Gewerbe- und Hause-
der Vereins übernommen werden, so würde schon jetzt die
Kasse des Wahlcomité gänzlich erschöpft sein. Das bisher Ge-
sammelte würde schon im Januar d. J. auf den Kassenstand
des Hauptwahlcomité abgeführt und wird sämmtliche in dies-
jährigen Hauptwahlkampfe das Gewerbe- und Hausrecht
betreffende Ausgaben bestreiten.

Die Thätigkeit des Comités, sowohl des Haupt-, wie der
Wahlcomité hat in den letzten Jahren Gegnerschaft bezw. ist
sie wenig an die Oeffentlichkeit getreten. Der preußische
Eisenbahn-Minister hatte bekanntlich erklärt, daß wenn
weitere Verfügungen nicht eingehen und insbesondere
die Tarife nicht herabgesetzt könnte, dieser nicht sämmt-
liche Anregungsbestrebungen erledigt seien. Von diesen sei,
beziehungsweise bedürfte es verantwortlicher Verhandlungen
gewissen dann in Betracht kommenden Behörden, die gleich-
falls dann auf das Ergebniß gehabt haben, daß auch sämmt-
liche z. B. zum Beispiel der Kreis Detmold betreffenden
seinen Gehalt betreffenden Tarifen gehal-
ten würde. Infolgedessen ist dann auch bereits die
bekannte Reisung des preußischen Eisenbahn-Mi-
nisters an die Generaldirektion Eisenbahn-Direktionen er-
gangen, allgemeinen Notwendigkeiten für Eisenbahn-
neue Untersuchungen Tarifierung von Detmold nach
Bergheim und von Lage über nicht andern gün-
stig

wenden

unter Hinweis auf den Gesetzentwurf betreffend Eisenbahnen mit Gemeinschaftsbetrieb und vorzulegen. Nach diesem Plane soll also auch die Fortsetzung der Gesetzentwurf betreffend Bahn von Büren eine Normalbahn mit Anschluß in Bergheim werden. Dies entspricht aber dem Gesetzentwurf nicht den Wünschen der Interessenten, welche bei dem gegenwärtigen Stande der Verhandlungen darauf sind und auf jeden Fall gehalten werden, Stillschweigen und Abwarten, daß die Fortsetzung der Gesetzentwurf betreffend Eisenbahn von Büren jedenfalls eine Vollbahn werde und zwar mit Durchführung der Linie nach Altenbeken; dies auch jetzt noch zu verhindern, müßte daher die unendlichste Aufgabe sein und wir schlagen Ihnen daher eine Eingabe an Königliches Staatsministerium vor mit der Bitte, dahin zu wirken, daß für die fraglichen Interessenten eintreten.

In den gestrigen sich widersprechenden Debatten wurde von Seiten der Regierung das Gemeinschaftsbahnsystem, falls dasselbe durchgeführt, doch für die Bahn selbst von großer Wichtigkeit sei, daß späterhin der Verbandsbahn an allen Eisenbahnlinien ein einheitliches Projekt festgestellt und dadurch dem Kommissarischen Landtage in einem Gesetze vorgelegt werden. Herr Möller hält die Vorschlagsweise für nicht so gefährlich, wie sie auf den ersten Blick erscheinen mögen und glaubt, daß jedenfalls von Seiten der Kommissarischen Eisenbahnverwaltung bei Durchführung der Gesetzentwurf betreffend Bahn von Büren die berechtigten Interessen entsprochen werden. Nicht dasselbe wenigstens hält dasselbe für sehr wünschenswerth, daß der Verbandsbahn die Königl. Eisenbahn Direktion, wenn erwünscht, die detaillirten Wünsche dem Eisenbahn-Minister vorzutragen. Nachdem der Entwurf der Petition verlesen war, erklärte Herr Döpping, daß er nicht Altenbeken oder Bergheim sondern Steinheim für den wichtigsten Anschlußpunkt halte, denn für Detmold sei eine industrielle Basis mit einem ausgiebigen Einzugsgebiet als Anschlußpunkt wichtiger, als Altenbeken, von dannen Detmold nicht zu erwarten habe. Man

sollte

stellt für das Land Lippe-Detmold als Anschlußpunkt von großer Wichtigkeit, und der Landes-Director von Saldern hat sich deshalb in dieser Angelegenheit an den Königlich Preußischen Eisenbahn-Minister gewendet, seine günstige Ansicht wohl vertreten. Hierauf erwidert Herr Müller, daß der Herr Eisenbahn-Minister ihm gegenüber erklärt habe, daß an den Anschlußpunkt möglichst nahe der Residenz gedacht sei, daß aber eine an Steinheim als Anschlußpunkt gar nicht gedacht werde. Herr Bone erklärt, daß die Linie Horn, für welche die Fortsetzung der Bahn nach Altenbeken bezw. Bergheim so aufgewandt, dieser Richtigkeit sei, in keiner Weise für dieselbe entbehrt werden, wenn Steinheim als Anschlußpunkt gewählt werde, weil dieselbe dann wahrscheinlich nicht Horn sondern Meinberg berühren würde. Kaufmann weist auf die verschiedenen Briefen auf die Richtigkeit des Anschlusses an den Knotenpunkt Altenbeken hingewiesen, wiederholt in gegen eine Stimme die Eingabe an Königliches Cabinet. Ministerium beschlossen, welche in der Sitzung gefaßt, Gesuchsteller möge beim Abschluß des Vertrages mit Preußen darauf hinwirken, daß

1. die Bahn als Vollbahn ausgebaut und betrieben werde und
2. stündliche Züge nach Altenbeken durchgeführt werden.

Der Ausschuß, bestehend aus den Herren Hinrichs, Henke und Hermann wird mit der Redaction der Eingabe betraut. Eine Abschrift derselben soll den Magistraten der Städte Detmold, Horn, Lage und Salzuflen mit dem Ersuchen übersandt werden, in öffentlicher Versammlung Kundgebung zu veranlassen.

Der genannte Ausschuß wird ferner beauftragt, sich mit den von der Eisenbahn-Direction Hannover zur Ausführung der Vorarbeiten aufgestellten Tarifsätzen in Verbindung zu setzen und auch bei diesen darauf hinzuwirken, daß die Ausführung der Uebergangsstücke im Sinne der oben erwähnten Eingabe erfolgt. Sollte dieses Resultat sein, so wird der Ausschuß ermächtigt, die in seinen Händen befindlichen Pläne der deutschen Eisenbahn-Gesellschaft den Herren Tarifsätzen zur Verfügung zu stellen.

Schluß der Sitzung gegen 8 Uhr.

Der Vorsitzende.
Hans Hinrichs

Der Schriftführer.
Kaufmann.

Verhandlung betreffend den Abschluß eines Tarifs
vom 28. November 1893. Verein. 3. Abt.

Auf Einladung des Vorstandes des Ligy. Eisenbahn-Verbandes waren zu dem Zwecke die Verhandlungen wegen Abschluß eines Tarifs für den Verkehr zwischen den Stationen des Ligy. Eisenbahn-Verbandes einerseits und den Stationen der Bahnen Ostende-Wien, Mailand-Modane, Turin-Modane, Genua-Modane, Genua-Ventimiglia, Genua-Piacenza, Genua-Alessandria, Genua-Arquata, Genua-Novi

Stellung einer dringenden Eisenbahn-Verbindung zwischen Lindenfeld und Fürstenhausen in letzter Zeit mehrfach angenommen und die Notwendigkeit einer Verwirklichung dringlich erscheinen lassen. Für Lippe ist es nun von der Zeit, zunächst festzustellen, daß diese Linienführung möglichst wirtschaftlich geführt werden, damit dadurch der fürstliche Forst- und Landwirtschaft mit den Forstbetrieben Ordnung, Fürstenhausen, Klingenstein, Hünenstein und Hohenlingen nach Fürstenhausen möglichst günstig gestaltet werden. Im Anschluß daran würde sich dann Lippenmündung Fürstenhausen ebenfalls besser verwirklichen lassen.

Herr Lange bemerkt dazu, daß damals die Pläne für die genehmigten Bahn in Betracht genommen Marken Lindenfeld-Fürstenhausen verändert. Hierauf sollen die Linie von Lindenfeld über Bischofsbrunn und Neuenfeld nach Fürstenhausen gehen, sondern, daß die Linienführung der Linie in nördlicher Richtung nach Lippstadt Anschluß bekommen sollen, nämlich von Fürstenhausen, Hinweis auf die Notwendigkeit der Marken für die Abteilungen der Landwirtschaftlichen Betriebe Hauptsächlich vorgenommen werden. Nach seiner Ansicht sei es z. B. für Lippe wünschenswert, daß Abteilung einer Zweigbahn von einem Punkte der Linie Lindenfeld-Fürstenhausen für die Einrichtung über Hünenstein, Hohenlingen, Hünenstein, Hünenstein-Hünenstein zu bevorzugen, damit sie die Interessenschaften sehr günstig liegen. Herr Lange legt die Pläne für diese Marken, die schon vorhanden sind, zur Einsicht vor.

Herr Schönfeld-Hünenstein erwähnt noch, daß die neue Abteilung von Fürstenhausen-Lindenfeld-Fürstenhausen nicht schon da, sondern bestimmt zu betrachten sei. Denn in Lindenfeld für diese Marken bestehenden Eisenbahn-Komitee seien 3 Herren, nicht anzugehören würden:

1) Fürstenhausen-Hünenstein 2) Fürstenhausen-Hünenstein
3) Lippstadt-Hünenstein-Hünenstein-Hünenstein / Lange 90 Mk

Herr

Lipp. Landesbibliothek Detmold

Von diesen würden für den Abtrieb der restlichen 5 ha noch
Rücksicht genommen sein, so würde die dadurch bedingte Verminderung
zwischen Lichtenfeld und Fuchsmühl nicht ins Gewicht fallen,
da Projekt sieht neue Schule Fuchsmühl vor, weil hierfür
die Fuchsmühler keine Interessen bestehen. Dagegen sind für die
Abschätzung des Baues Projekts zur Zeit die noch Abt.
sich wachsenden, für Fuchsmühl sieht sich Lichtenfelder kaum
die nachstehenden und sei noch die Abst. Lichtenfeld bemerkt,
für Fuchsmühl mit einer monatlichen Summe einzutreten,
Ann. Redaktion hält jedoch für Liszyn die möglichst mündliche
Prüfung der Lage für eine grundsätzlichen, gleichbedeutend,
dass neuen in Lichtenfeld wohl gerechtfertigt sei, diese zu ver-
schlechtern und dass dadurch noch die Interessen Fuchsmühl
gewahrt würden. In diesem Falle würde die Lage der
Ortschaften Kirchenlamitz, Fuchsmühl, Erkersreuth (Station 3. km
vom Orte), Röslau, Hennebach, Schirnding und Liszy,
gleichzeitig bessere und nähere Verbindungen mit Fuchsmühl
und umgekehrt. Die Steigungen von Lichtenfeld nach Fuchs-
mühl würden 34 km betragen, also um 1 km kürzer sein
wie die neue Lichtenfelder Kunststr. in Richtung genommen Steig-
verhältnisse Fuchsmühler, nach würde man jener Linie in Ver-
gleich eine Abgrenzung nach Klingenstein mit 8 km sich durch-
schneiden lassen und durch eine Verbindung von Schirnding v.
Hain mit 12 km die Kosten der Vogtlinie Fuchsmühl Hain
sich bedeutend vermindern. Indem Redaktion noch die nach-
stehende, dass durch diese Lagenveränderungen der Verbindung
Wald dem Verkehrsmittelpunkte ganz bedeutend verschlechtert
würden, vorschlägt sie, auf die möglichste mündliche Prüfung
der Lage in Lichtenfeld und Fuchsmühl hinzuweisen.

Herr Scheel hebt die Bedeutung der Lage Fuchsmühl,
Hain für den Liszy-Kamm hervor, dann Abtheilung auf den
verschiedenen Vorschlägen von Fuchsmühl bis Kgl.
Forst Kommunikationsverbindungen, dagegen nicht nachstehenden, nur
seiner Ansicht nach sich die Herstellung einer Steigung 250 m lang
von 1 Prozent vorzuziehen. Redaktion empfiehlt, dringend Lagenprojekt
bei dessen Entwurf Fuchsmühl, Liszy, Hain u. Hälfte zu berücksichtigen.

Bauf,

Nachdem die Herren Heinrichs und Braun mit der neuen projektierten Linienführung der Linie der Kleinbahn Lüdenscheid-Dahl einverstanden sind, durch entgegenstehende Grundeigentümer hinsichtlich Herrn Drexel - Dahlbeck nachgewiesen ist, daß mit den übrigen interessierten Besitzern Einigung über Abtretung der Strecke Lüdenscheid-Rentenhaus jedenfalls zu der genehmigten Bahnführung abgeschlossen werden, wird dem Antrag folgende Fassung des Herrn Heinrichs:

„Die beiden Eisenbahnprojekte Lüdenscheid-Rentenhaus und Rentenhaus-Herscheid sind beide gleich für das hiesige Land günstig. Es wird daher, falls beschlossen, die für beide Strecken bestehenden Konzessionen zu Lüdenscheid-Rentenhaus zu verlängern, wobei beide Unternehmungen, eine auf Bauphasen zu fördern passen und für eine möglichst wirtschaftliche Nutzung der Strecke Lüdenscheid-Rentenhaus wirken sollen."

einstimmig angenommen. Die Herren Landtagsabgeordneten, welche wieder Güter besitzen, enthalten sich der Abstimmung wegen. Ihre Lage entspricht für den Kreis.

Demnach wünschen die Herren Drexel, Schürfeld und Heinrichs als Kandidaten für die Konzession Lüdenscheid-Rentenhaus und die Herren Reinecke, Hille, Heinrichs für die Konzession Braun-Rentenhaus gewählt. Da jedoch Herr Schürfeld sich für genötigt gesehen hat, sich selbst seiner als Kandidaten zur Übernahme der Lüdenscheider Konzession vorzuschlagen, schon um weil diesen Konzession und damit in die Konzession Rentenhaus-Braun Herr Hin. sowie Herr Reinecke und Übernahme übernommen hat, die Wahl eines Kandidaten für die Konzession Lüdenscheid-Rentenhaus zu vermeiden.

Zum Schluß ersuchen wir den Vorsitzenden Herrn Hunkel, dahingehend Maßnahmen über die notwendig polizeiliche Genehmigung mit den Herren Landrat - Herrn Herrn Vorsitzenden des Lüd. Kreistags und Herrn Kommerzienrat Hunkel, diese mitzuteilen.

Schluß der Sitzung gegen 6 Uhr.

Der Vorsitzende. Der Schriftführer.

Emil Hunkel Lohmann.

Eisenbahn-Bibliothek I.

Einnahme 350,00 Mk.

Ausgabe lt. Rechnung 295,79

an Ausgaben
lt. Rechnungsbeleg [illegible]

297,21 297,21

Voll Bestand — 52,79

Thl Bestand 52,79

Gold Thl.
d. 13/10. 87.

Zusammen

Bestand 52,79 Mk.

Zurückzuzahlen für Nachfrage
bei Zeichnung d. 28.11.93 2,22 "
Anzeige d. Lieb. Sammlung

50,57 Mk.

"

Zurückgezahlt, wenn 26/10.92

f. Ausbleiben v. 1892 — 50 "

Bleiben 50,07 "

Landesbibliothek Oldenburg

Alten 18/11. 97.

Prämien der Einnahmen 650,00

" " Ausgaben 603,54

Zinsvermehrl. d. Rentenbank aus

1893 — 4,14 607,68

Voll-Lasten 42,32 M.

Hfl-Lasten 42,32 "

oo

L.

Zinsvermehrung für Verschuldung
der Gemeinde zur Errichtung der
Lehrer Reinwald Altenbrücken aus
der Rückzahlung der Hypotheken
Hauptbetrag 39.x 5 % = Mngl. 1,95

Rückzahlung aus 1895.

40,37 M.

L. 3/8. 95

31/7. 88.	Einladung Abschrift zz		—,30 M.
4/8. "	Sitzung		2,— "
4 "	Frankatell		3,— "
9/8 "	Lemnisk Abschrift		—50 "
" "	Für 4 mündliga Abschrift Dolf		2,— "
— "	2 Abschriften Lemnisung 1 Gmund,		
	zusammenschreiben.		—40 "
9/3. 89.	Abschrift		30 "
26/12. "	"		50 "
11/1. 92.	Sitzung ~~und Frankatell~~		~~2,50~~ "
" "	Frankatell		3,—
26/10. "	Kayserlinn		1,40 "
28/9 93.	Sitzung		3,— "
" "	Frankatell		2,— "
" "	Abschriften zz.		3,— "
30/7. 95.	Abschriften zz. Lemnisnüssung.		1,50 "
" "	Sitzung Abschr.		2,10 "
	Kassen Berechnungsspesen		~~2,60~~
			~~14 40~~
			30,00 M.

Zusammenstellung

Für Abschriften zz. 11,90 M.
Für 3 Sitzungen und
Abs. d. Frankatelle 15,— "
Berechnungsspesen 3,10 "
30,— "

Lipp. Landesbibliothek
Detmold