

Madrid, 21. Juni. Nach einer amtlichen Depesche sind heute vor Santiago 50 amerikanische Schiffe mit Landungstruppen erschienen. Der Kampf dürfte unmittelbar bevorstehen. Die Spanier halten die Küste besetzt.

Nicht bemerkenswerth ist die Thatsache, daß in Spanien eine Bewegung zu Gunsten des Friedens auftritt. Die „katalonische Verbindung“ hat ein von 35 Vereinen und 18 Zeitungen kataloniens unterzeichnetes Manifest erlassen, welches die Unordnung und den Mangel an Voraussicht bei der Regierung tadelt und den Angriff der Vereinigten Staaten als unqualifizierbar bezeichnet, aber zu dem Schlusse kommt, Spanien müsse in dem ungleichen und verderblichen Kampfe nachgeben. Die Einwilligung in die Lösung eines Theiles seines Gebietes würde jetzt weniger schmerzhaft und weniger kostspielig sein, als später; sie würde den Tod von Tausenden von Soldaten und das Elend der Arbeiter vermeiden.“

Locales und Provinzielles.

Das Wahlergebniß im Wahlbezirk Trigslar-Homberg-Ziegenhain ist folgendes:

Die Zahl der Wähler beträgt	15400
Davon haben Stimmen abgegeben	6303
Es entfielen auf	
Liebermann v. Sonnenberg	4798
Rechtsanwalt Martin	833
Kassirer Jordan	518
Richard Müller	83
Zerplittert	71

Die Theiligung an der Wahl war eine auffallend geringe. Es haben nur 41 Procent aller Wahlberechtigten ihre Stimmen abgegeben, gegen 68 Procent im Jahre 1893. Für Liebermann von Sonnenberg sind 26 Procent Stimmen weniger als in 1893 abgegeben worden.

Melungen, 20. Juni. Von der Kontinentalen Kleinbahn-Gesellschaft Berlin sind für unsern Regierungsbezirk einige neue Bahnprojekte vorgesehen worden. Eines dieser Projekte, das für unsern Kreis besonderes Interesse bietet, befaßt sich mit einer direkten Verbindung unserer Nachbarstation Malsfeld mit der Station der Main-Weiser-Bahn, Wabern. In gerader westlicher Fortsetzung der Berlin-Coblenzer Bahn soll die vorgesehene Kleinbahn durch die zwischen Dagovertshausen u. Elfershausen liegende Schlucht geführt werden, die Dörfer Ostheim, Mosheim und Helmshausen berühren und von da durch das Rhündaer Thal oberhalb Harle zur Main-Weiser-Bahn einmünden. Für die wirtschaftlichen Interessen der von der Bahn in Betracht kommenden Ortschaften im südlichen Theile unseres Kreises würde die Ausführung dieses Projektes selbstverständlich von größter Wichtigkeit

bin ich, ich bin Euer Augustin!“ sank der Sohn vor dem Bette auf die Kniee und zog die Hand der Sterbenden an seine Lippen und bedeckte sie mit seinen Thränen und Küssen.

Da, als der Muttername über des Sohnes Lippen ging, wurde das Band gelöst, das Barbara's Zunge gefesselt hatte, und ihre Augen fielen auf des Knieenden Antlitz und ihre Hände breiteten sich segnend auf des Kindes Stirn. „O, ich wukie,“ sagte sie mit brechender Stimme, „daß ich Dich wiederfinden würde! Der gnadenreiche Gott hat seine Magd angesehen und das Kind meinen Augen gezeigt, ehe sie sich

sein, ebenso würden den Besitzern der unweit der Linie liegenden Basaltbrüche von Ostheim, Mosheim und Rhünda durch eine bequeme Abfuhr nicht unwesentliche Vortheile erwachsen, wie auch die Erschließung der jetzt außer Betrieb gesetzten Kohlenwerke von Ostheim und Hilgershausen wieder nähergetreten werden würde. Die von der Gesellschaft geforderten Kosten für die Vorarbeiten sind von den beteiligten Gemeinden und Interessenten bereitwilligst übernommen worden. (Mels. Kreisbl.)

* Bezüglich der vorerwähnten Sache, in welcher einer Bahnverbindung zwischen Wabern und Malsfeld über Ostheim das Wort geredet wird und auf welche bereits auch in Casseler Zeitungen hingewiesen ist, erhalten wir nun aus dem Kreise Homberg die folgenden Ausführungen, denen wir hier gern eine Stelle einräumen mit dem Wunsche, daß dieselben von den beteiligten Kreisen nicht unbeachtet bleiben, vielmehr in ernsthafte Erwägung gezogen werden möchten. Es wird darin gesagt:

„So begehrenswerth auch wohl eine Bahnverbindung zwischen Wabern und Malsfeld über Ostheim für die verhältnißmäßig wenigen in Betracht kommenden Ortschaften ist, so halten wir doch die auf die Rentabilität dieses Bahnhagens gestellten Erwartungen für mindestens sehr optimistisch. Wer die von dem letzteren zu durchschneidende Gegend kennt, wird dies zugeben müssen, trotz der dort im Allgemeinen herrschenden guten landwirthschaftlichen Verhältnisse.“

Viel rentabler und auch nothwendiger halten wir eine Kleinbahn von Wabern über Unshausen, Hebel, Berge, Mühlhausen, Homberg, Holzhausen, Kelbshausen, Remsfeld, Reddingshausen, Böllershain, Ellingshausen, Mühlbach, Geisa u. nach Hersfeld.

Wie lange schon ist die Straße von Homberg nach Wabern die verkehrreiche Verbindung von genannter Stadt und ihrer näheren und ferneren Umgebung nach dem wichtigen Schienenstrang zwischen Cassel und Frankfurt a. M. gewesen! Selbst die, wie bekannt, hauptsächlich aus militärisch-strategischen Gründen erbaute Bahn Leinesfelde-Treysa hat den Verkehr von Homberg nach Cassel über Wabern nicht wesentlich zu beeinträchtigen vermocht, weil eben die Reise nach Cassel über Malsfeld eine weitere und un-
bequemere ist.

Und Cassel ist und bleibt doch nun einmal für Homberg selbst und auch für den ganzen Kreis im Allgemeinen der Mittelpunkt des Handels und Verkehrs, wie auch der Kunst und Wissenschaften. Auch als Sitz der Centralbehörden des Regierungsbezirks richtet sich der Hauptverkehr der königlichen und kommunalständischen Ortsbehörden Hombergs nach Cassel hin.

Diese Umstände sind auch ausschlaggebend gewesen, daß die alte Post-Verbindung zwischen Homberg und Wabern trotz der Eisenbahn-Verbindung mit Cassel über Malsfeld resp. Treysa beibehalten worden ist.

Hiermit ist also höheren Orts die Nothwendigkeit einer directen Verbindung zwischen Wabern und Homberg unzweideutig anerkannt worden.

Sollte nun nicht auch eine Eisenbahn an Stelle der veralteten Post treten und für den größten Theil des Kreises Homberg von großem Nutzen sein können?

Technische Schwierigkeiten wären nur an dem Pommer, der Wasserscheide zwischen den Kreisen Homberg

Hessische Eisenbahnwünsche im Landtag.

Seite 10

Sonntag

Casseler AII

Der von der projektierten Bahn zu erschließende Landstrich hat eine Größe von etwa 320 Quadratkilometer. Die Einwohnerzahl beträgt ungefähr 20 000 Personen. Es wird hauptsächlich Landwirtschaft mit Getreide und teilweisem Ruderrübenbau und Viehzucht, sowie Forstwirtschaft betrieben. Daneben sind industrielle Betriebe, die durch eine Bahn wesentliche Produktionssteigerungen erfahren würden. Die vorhandenen Basaltlager und Eisenerzlager würden allein schon zu bedeutenden Verfrachtungen führen. Holz würde in Massen ausgeführt und mehr Kohle eingeführt werden können. Als Güterfrachten werden hauptsächlich die Produkte der Landwirtschaft, künstliche Düngemittel, Futtermittel, Holz, landwirtschaftliche und andere Maschinen, Kohlen, Koks, Backsteine, Dachziegel, Thonröhren, Zement und Zementwaren, Kalk, Basaltsteine, Eisensteine, Materialwaren usw. befördert werden. — Eine nicht unbedeutende Rolle wird auch dem Personenverkehr zufallen. Durch die Bahnverbindung ist es der Landbevölkerung mehr als bisher ermöglicht, ihre Einkäufe in den Städten zu machen; der Verkehr mit den Behörden usw. und die Benutzung der höheren Schulen wird erleichtert und vergrößert. Andererseits wird auch der Verkehr aus den Städten auf das Land gelenkt.

Die Baukosten stellen sich nach dem Kostenüberschlag für die 32 850 Kilometer lange Bahn auf 2 956 500 M., gleich 90 000 M. für den Kilometer. — Zu der Uebernahme der Grunderwerbskosten haben sich diejenigen Gemeinden, durch deren Gelände die Bahn führt, unter den sonst üblichen Beihilfen bereits gern bereit erklärt.

Sollte die Bahnverbindung Friedlar—Wolfhagen zustande kommen, so muß ich auch ebenso kräftig für meine Vaterstadt Gudensberg eintreten. Gudensberg hat eine 7 Kilometer lange Kleinbahn von Grifte nach Gudensberg gebaut mit erheblichem Kostenaufwand. Die Bahn wirkt eine gute Rentabilität ab. Die Bahn ist Aktiengesellschaft, woran Staat, Stadt, einzelne Bewohner daran beteiligt sind. Würde die Bahn aber verlängert werden, um 6 Kilometer bis nach Lohne und in die Bahn Friedlar—Wolfhagen bei Lohne einmünden, dann würde die Rentabilität noch bedeutend größer sein; deshalb bittet die Kleinbahngesellschaft, beim Inangriff der Bahn Friedlar—Wolfhagen das Stück Gudensberg—Lohne gleich mit auf Staatskosten ausbauen zu wollen. Dieses Stück behält wohl die wohlhabendsten Dörfer des Kreises Friedlar.

Weiter trat Abg. Köll für den Bau der Bahn Malsfeld—Wabern ein. Die Gemeinden Homberghausen, Rodshausen, Hesserode, Rhünda, Helmshausen, Silgershausen, Helfershäusen, Dagoberthshausen, Osthain, Sipperhausen, Didershausen, Moosheim sind größtenteils sieben bis acht Kilometer von der nächsten Bahnstation entfernt und mit diesen durch ungünstige und beschwerliche Wege verbunden. Alle Ein- und Ausfuhr der Landwirtschaft, die namentlich in dieser Gegend in hoher Blüte steht, ist mit großen Schwierigkeiten verknüpft. Es kann die Landwirtschaft nicht so betrieben werden, wie es den hiesigen Bodenverhältnissen anpassend und bei geeigneten Bahnanschlüssen möglich wäre. Gerade durch die geplante Bahnstrecke Malsfeld—Wabern würden diese Ortschaften dem öffentlichen Verkehr näher gerückt und eine Gegend mit ergiebiger Landwirtschaft wird aufgeschlossen. Für die weitere Rentabilität dieser Linie werden anzuführen sein die ganz bedeutenden Basaltwerke Osthain, Rhünda, Silgershausen, sowie die großen Braunkohlenlager Sipperhausen und Osthain. Außerdem würde durch diese Bahnverbindung jedenfalls eine kürzere direktere Ver-

bindung Westfalens mit Thüringen geschaffen werden. Güter-, sowie Personenverkehr aus beiden Gegenden nach Bad Wildungen würden sich auf diese Weise viel schneller gestalten und würde durch diese Einrichtung auch gleichzeitig eine Entlastung der Bahnhöfe Guntershausen bezw. Cassel erreicht werden, und welche Dienste würde gerade diese Bahn im Falle eines Krieges leisten können und so dem Staate von großem Nutzen sein. Wir bitten, die geschilderten Verhältnisse und lokalen Wünsche unserer Landwirtschaft und Industrie zu berücksichtigen, damit die Bahn Malsfeld—Wabern recht bald auf Staatskosten gebaut werde.

Neue Bilder.

In unserer Zweiggeschäftsstelle

Königsplatz 53

sind folgende Bilder ausgelegt:

1. Vom Reitturnier in Magdeburg.
2. Vorführung von Feuerlöschapparaten in Schwerin.
3. Rebellentruppen auf dem Vormarsch nach Torreón.

Konferenz zur Förderung der inneren Kolonisation.

(Nachdr. verb.)

Berlin, 24. April.

Unter zahlreicher Beteiligung ihrer Mitglieder trat heute Vormittag im Festsaal des Abgeordnetenhauses die Gesellschaft für innere Kolonisation zu ihrer ersten Konferenz zusammen. Unter den Anwesenden bemerkte man Regierungsvertreter, Parlamentarier aller Parteien, Mitglieder des Landesökonomie-Kolloquiums und des Landwirtschaftsrats und andere Freunde der inneren Kolonisation. Der Vorsitzende, Regierungspräsident v. Schwerin (Frankfurt a. O.), eröffnete die Konferenz mit einer Begrüßung der Erschienenen und hob in seiner Ansprache hervor, daß die Gesellschaft nach zweijährigem Bestehen zum ersten Mal in der Öffentlichkeit tage. In unserem Volke hat sich in der letzten Zeit ein Wandel in der Anschauung über den Wert der inneren Kolonisation vollzogen. Es ist überall erkannt worden, daß die innere Kolonisation zu den wichtigsten Aufgaben gehört, die auf dem Gebiete unseres Volkslebens liegen. Ist auch die Menge der Gebildeten schon für unsere Bestrebungen gewonnen, so gibt es doch noch eine ganze Menge, die da sagen: vorsichtig und nicht zuviel! Vorsichtig wollen wir sein, aber vor der generellen Anwendung des Wortes „zu viel“ möchte ich doch warnen. (Beifall.) — Hierauf erstattete Geheimrat Serin (Berlin) das Referat über das Thema: „Das Gesetz über das Fideikommißwesen und die Interessen der inneren Kolonisation.“ — Der Redner erkannte den Wert einer unabhängigen Grundaristokratie an und billigte den Versuch, das Fideikommißrecht zu vereinheitlichen, es zeitgemäß umzugestalten, statt es nach dem Vorbild der französischen Revolution abzuschaffen. Aber der

bereits 10¹² Abends mit D-Zug in Cassel eintreffen können. Das ist, wie ich anerkenne, eine dankenswerte Verbesserung, aber anscheinend auch nur ein Sommerzug, während diese Verbindung für den ganzen Winter geschaffen werden muß. Auch für die Rückkehr von uns hiesigen Abgeordneten in die Heimat ist dieser Zug von gar nicht zu unterschätzender Bedeutung. (Sehr richtig!) Dann haben wir aber eine ganz verschiedene Verschlechterung in der Tagesverbindung von Cassel und Berlin zu verzeichnen. Wir haben einen D-Zug von Cassel 11¹⁰ Vormittags, aus diesem Zug müssen wir in Halle umsteigen, wenn wir in sechs Stunden in Berlin sein wollen. Die Casseler Reisenden kommen dann in den Münchener Schnellzug, der nur 1. und 2. Klasse führt und regelmäßig vollständig überfüllt ist; wenn man hineinkommt und noch dazu mit Gepäck, findet man selbstverständlich nur unfreundliche Gesichter, und das Schlimmste ist, daß alle Reisenden, die 3. Klasse fahren, erst eine volle Stunde später in Berlin eintreffen können. Rückwärts ist die Verbindung ebenso schlecht, jedenfalls schlechter als früher. Der Zug mittags 1⁴⁵ aber Berlin ist D-Zug bis Halle; also der Reisende muß die volle D-Zuggebühr bis Halle zahlen; dann muß er in Halle in einen Eilzug umsteigen und hat dann schließlich noch das Unleidliche über sich ergehen zu lassen, daß er in Eichenberg volle 14 Minuten zwecklosen Aufenthalt hat, um endlich gegen 8 Uhr abends nach Cassel zu kommen. Hier müßte auf beiden Wegen ein Kurswagen Cassel—Berlin eingestellt werden, der jeweilig in Halle umgekehrt wird, so daß die bisherigen Anzugsträgerlichkeiten beseitigt werden. Zeit zum Umsetzen ist in Halle genügend vorhanden.

Meine Herren, dann vermissen wir eine Schnellzugsverbindung spät abends von Cassel nach Frankfurt. Wir haben zwischen 7 Uhr abends und 2³⁰ nachts keine Schnellzugverbindung mehr nach Frankfurt. Das ist bedauerlich und auch völlig unzureichend, zumal rückwärts die Verbindung sehr viel besser ist. Von Frankfurt haben wir 8⁵⁴, 10³⁶, 11¹³, also drei Abend Schnellzüge hintereinander.

Wir haben endlich schlechte Verbindung über Hannover nach Bremen. Der Hauptverkehr geht nach dem Norden 9⁴⁶ vormittags ab Cassel; man kommt gut bis Hannover; dann muß man aber, wenn man nach Bremen will, zwei Stunden in Hannover liegen bleiben, um schließlich 4²⁰ nachmittags in Bremen zu landen. Das ist keine großzügige Verbindung und muß verbessert werden.

Dann habe ich endlich noch einen Wunsch bezüglich der sogenannten Wädezüge, der Verbindung zwischen Wiesbaden und Cassel. Die Verbindung ist an sich eine ganz vortreffliche, der D-Zug geht in Berlin kurz nach 8 Uhr vormittags ab und trifft gegen 2 Uhr in Cassel ein, der Gegenzug verläßt Cassel ebenfalls gegen 2 Uhr nachmittags. Diese Verbindung ist zwar ausgezeichnet, hat aber den erheblichen Mangel, daß sie nur vom 1. März bis zum 1. Oktober geführt wird, noch nicht einmal bis zum 1. November, obwohl der Oktober in Wiesbaden noch zur vollen Saison rechnet. Ich habe auch hier den Wunsch, daß diese vortrefflichen und stets voll besetzten Züge das ganze Jahr hindurch gefahren werden möchten.

Meine Ausführungen darf ich dahin zusammenfassen: ich will anerkennen, daß die Schnellzugverbindungen von und nach Cassel eine ganze Reihe von Verbesserungen erfahren haben, aber augenblicklich nur für den Sommer. Abhilfe kann nur dadurch geschaffen werden, daß die guten Züge das ganze Jahr gefahren werden. Zum Teil sind aber Verschlechterungen in der Verbindung zwischen Berlin und Cassel zu verzeichnen. Diese müssen unbedingt wieder beseitigt werden. Dann habe ich auch den dringenden Wunsch nicht sowohl für meinen Wahlkreis, sondern für das gesamte ehemalige Kurhessen auszusprechen, daß die noch fehlenden Bahnen möglichst bald gebaut werden möchten. Ich weis mich eins darin mit meinen sämtlichen Kollegen aus Kurhessen. Dabei denke ich an die Oberrheinbahn und die übrigen Bahnverbindungen, dann aber auch ganz besonders an die Schaffung einer direkten kürzesten Bahnverbindung zwischen Cassel und Eöln.

Hg. Möll (Gudensberg) trat für die Nebenbahn Friblar—Wolffhagen und die Bahn Malsfeld—Wabern ein. Herr Möll wies darauf hin, daß schon seit einem Menschenalter von der Kreisstadt Wolffhagen und der Kreis- und Garnisonstadt Friblar, sowie von den Städten Naumburg und Züschen und den sämtlichen an dieser Linie liegenden Dörfern eine Bahnverbindung angestrebt worden ist. Wenn nun, erklärte Herr Möll, so alte Projekte nicht zur Ruhe kommen können und immer von neuem wieder auftauchen, so liegt darin gewiß ein Beweis für ihre Berechtigung und Notwendigkeit. In dem vorliegenden Falle konnte es daher auch garnicht ausbleiben, daß

die Stadtverwaltung Friblar im vergangenen Herbst erneut zu diesem Plane Stellung nahm. Die Anregung hierzu gab der Bau eines Proviantamts in der Oberstadt in der Nähe der Rajernementz, ca. zwei Kilometer von dem Bahnhof Friblar entfernt gelegen. Hierbei zeigte sich wieder deutlich, daß eine Bahnverbindung von Friblar nach Wolffhagen, die auch den langersehnten Bahnhof Oberstadt bringen würde, immer dringender notwendig ist. In einer gemeinsamen Sitzung des Magistrates und der Stadtverordneten wurde daher eine Kommission gewählt, um die Verwirklichung dieses alten Projektes in die Wege zu leiten. Auf Einladung dieser Kommission fand so dann am 11. Oktober 1909 in Naumburg eine von 52 Personen aus sämtlichen beteiligten Orten besuchte Versammlung statt, um vorbereitende Schritte für die Ausführung der ersehnten Bahnverbindung Wolffhagen—Friblar zu beraten. Das rege Interesse, das die Kreise Friblar, Wolffhagen und der Landkreis Cassel, sowie die Waldeckischen Städte Züschen und Freienhagen dem Projekte entgegenbrachten, zeigte sich auch durch die Anwesenheit der Spitzen der Behörden und durch das Erscheinen mehrerer Vertreter der Handelskammer und des stellvertretenden Vorsitzenden der Landwirtschaftskammer. Nachdem die Angelegenheit eingehend beraten und die Linienführung festgelegt war, wurden die Herren Großkaufmann Dietrich (Friblar), Bürgermeister Schneider (Wolffhagen), Stadtverordnetenvorsteher Keller (Naumburg), Inspektor Gelpke (Züschen-Garbensburg), Bürgermeister Hellwig (Gaddamar) und Rentmeister Reichardt (Eichenberg) gewählt, um die Geschäftsführung zu übernehmen und die Vorarbeiten für das aus 30 Herren bestehende Gesamtkomitee zu erledigen. Die geplante Bahn soll in erster Linie den bereits bestehenden Verkehr, indem er von den Landstrahlen auf die Schienen gelenkt wird, erleichtern und beschleunigen; sie soll aber auch dem Landwirt Mittel an die Hand geben, um den Grund und Boden rationeller zu bewirtschaften, bessere Absatzmöglichkeiten bieten, die zahlreich vorhandenen Erdschätze zur Verwertung bringen und neue Betriebe und Werke schaffen helfen und schließlich den Austausch von Holz gegen Kohle ermöglichen. Zugleich aber soll die neue Bahn auch wesentlich abgekürzte Verbindungen zwischen den Städten Friblar, Naumburg und Wolffhagen selbst und den dazwischen und auch über Friblar und Wolffhagen hinaus gelegenen Orten herbeiführen. Welchen wesentlichen Vorteil für Naumburg und Umgegend eine direkte Verbindung mit Wolffhagen haben wird, zeigt z. B. folgendes: Der Schienenweg Warburg—Cassel, der für den Durchgangsfrachten, und Personenfernverkehr hauptsächlich in Frage kommt, beträgt 53 Kilometer und von Cassel bis Wilhelmshöhe 4 Kilometer, wozu noch 34 Kilometer Kleinbahnstrecke bis Naumburg kommen; dagegen beträgt die Entfernung Warburg—Wolffhagen—Naumburg nur 85 Kilometer. Der Schienenweg Wolffhagen—Cassel—Wilhelmshöhe—Naumburg, der dem Nahverkehr dient, beträgt 71 Kilometer, während Wolffhagen von Naumburg nur 10 Kilometer entfernt liegt. — Die verlassene Poststraße Friblar—Naumburg hat eine Länge von 18 Kilometern; der jetzige Bahnweg Friblar—Wabern—Wilhelmshöhe—(Kleinbahn)—Naumburg beträgt 70,3 Kilometer. — Die Landstraße Wolffhagen—Friblar ist 28 Kilometer lang; der Bahnweg 73,4 Kilometer. Die Strecke Wolffhagen—Friblar würde aber auch das beste Verbindungsstück zwischen Westfalen und dem mittleren Hessen sein, da die Teilstrecken Warburg—Volkmarßen—Wolffhagen einerseits, sowie Friblar—Wabern andererseits bereits bestehen. — Eine erhebliche Entlastung des Bahnhofes Cassel, sowie der Mainweserbahnstrecke Cassel—Wilhelmshöhe—Guntershausen—Wabern würde gleichfalls erreicht.

Die Länge der projektierten Bahn beträgt 32,850 Kilometer. Davon liegen 20,710 Kilometer, 63 Prozent, im preussischen Kreise Wolffhagen und 12,140 Kilometer, 37 Prozent, im preussischen Kreise Friblar. Die Bahn hat 59 Prozent gerade Linienführung bei 46 Prozent horizontaler Lage. Vom Bahnhof Friblar, der Strecke Wabern—Wiblungen, soll die Bahn nach Friblar-Oberstadt führen, wodurch auch den Dörfern Geismar und Werfel eine wesentlich bessere Verkehrsmöglichkeit geboten wird; von Friblar nach Gaddamar (mit Behren), dann Züschen mit Garbensburg und Heimarshausen, sodann Lohne (mit Behren und Gleichen), Niede-Merxhausen (mit Landeshospital, Niedenstein, Wichdorf, Kirchberg, Meze, Ermetheis), Elberberg (mit Eiben, Altenbark, Waldhof), Naumburg (mit Balhorn, Fppinghausen (mit Freienhagen, Bründerßen, Höhnseheid, Altenstadt), Bedringhausen und Wolffhagen.