

dass es vorab genügt, die Bahn nur bis Lünen event. bis Kappenberg auszubauen, da die von der Reichsregierung und Königlich Preussischen Staatsregierung ernstlich bezweckten Hafen-, Canal- und Eisenbahn-Bauten erst werden ausgeführt sein müssen, bevor eine Bahn in ihrer totalen Ausdehnung von Dortmund bis Münster, Enschede oder bis anderswohin nothwendig ist. Ausserdem dürfte für eine solche Bahn vorab eine Rentabilität wohl nicht nachweisbar sein.

Die Motive, speciell die Erbauung einer Eisenbahn von Dortmund bis Lünen, event bis Kappenberg anlangend, sind folgende:

A. Die Eisenbahn Dortmund-Lünen liefert den Inhabern der beliehenen Kohlenfelder zwischen Dortmund und Lünen Gelegenheit zum Abteufen von Förderschächten, und macht somit diese Concessionen productiv. (Siehe anliegende Grubenfelder-Karte zwischen Dortmund und Lünen.)

Es sei hierzu bemerkt, dass die Gewerken der Steinkohlenfelder „Minister Stein“ seit Anfang dieses Jahres flott abgeteuft haben, und dass die Gewerken von „Vaterland“ im Begriffe stehen, ihre Förderschächte niederzuschlagen.

Ferner sei hier gesagt, dass, unbeschadet der technisch richtigen Trace der Linie, die Bahn Dortmund-Lünen dicht an der Hängebank des Förder-Schachtes „Minister Stein“ vorbeigeführt werden kann, und dass die Gewerken von „Vaterland“ ohne Bedenken dicht an der Trace der Bahn Dortmund-Lünen ihren ersten Förderschacht niederschlagen können, da die Bahntrace die Bergwerksconcessionen von „Vaterland“ einestheils in ihrer Mitte durchschneidet, und andernteils die Bahnlinie die Streichungsrichtung der Flötze mit einem Winkel von nahezu 45 Graden diametral durchschneidet, und somit über die Muldenpunkte der Flötze, welche Punkte in der Regel als Schachtpunkte für die Förderschächte gewählt zu werden pflegen, hinwegführt.

Die Gewerken obengedachter Steinkohlen-Gruben werden mit Freuden eine Eisenbahn begrüßen, welche, bevor ihre Förderschächte in flotter Förderung stehen, dem Betriebe übergeben werden kann.

Bezüglich des Förder-Schachtes „Minister Stein“, so ist derselbe analog den übrigen Schächten auf den tief einsetzenden Mulden im nördlichen Theile des Ruhrkohlenbeckens auf eine tägliche Förderung von 15000 Scheffeln angelegt worden.

Ebenso beabsichtigen die Gewerken von „Vaterland“, deren Grubenfelder sich von den Concessionen von „Minister Stein“ bis Lünen und bis zur Lippe hin erstrecken, ihren ersten Förderschacht, auf eine gleich hohe Tagesförderung abgesehen anzulegen.

B. Die Eisenbahn Dortmund-Lünen wird, in Lünen die Lippe erreichend, einen regen Wechselverkehr zwischen Lippe-Schiffahrts- und Eisenbahn-Verkehr herstellen, und so zur Erhöhung des Wohlstandes der Lippe-Gegend von Wesel bis Hamm a. d. Lippe beitragen.

Hierzu sei erwähnt, dass bei unserer jetzigen Kohlenconjunctur sich die englische Kohle den Markt zu 16—18 Thlr. per 100 Ctr. bis Köln erobert hat.

Würde nun die bei Dortmund und zwischen Dortmund und Lünen producirt Kohle bereits bei Lünen die hier stets mit vorzüglichem Fahrwasser versehene Lippe erreichen, so würde diese Kohle mit Rücksicht auf die billige Wasserfracht von Lünen ab am Rheine und weiterhin die englische Kohle verdrängen.

Ueberhaupt scheint somit das natürliche Absatzgebiet der Kohle, welche künftig zwischen Dortmund und Lünen producirt werden wird, das Münsterland und lippeabwärts Holland zu sein.

Es liegt auf der Hand, dass durch den Bau der Bahn Dortmund-Lünen die Ausgaben der Königlichen Staatsregierung für die Unterhaltung der Lippe-Schiffahrt durch erhöhte Einnahme aus den Lippe-Schiffahrts-Gefällen sich bedeutend vermindern werden. In ungleich grösserem Maasse wird sich für die Königliche Staatsregierung die Verminderung der Zuschüsse zu den jährlichen Unterhaltungskosten der Staatsstrasse von Dortmund bis Lünen herausstellen, welche in der Regel das Doppelte der jährlichen Einnahmen aus den Chaussée-Gefällen betragen.

Nach der Angabe des Steuerraths Herrn Häling von Lanzener betrug die Jahreseinnahme auf den beiden Barrieren zwischen Lünen und Dortmund im Jahre 1869 4831 Thlr. 18 Sgr. 10 Pf., im Jahre 1870 4756 Thlr. 15 Sgr., wonach sich der jährliche Zuschuss zur Unterhaltung der Staatsstrasse für die Strecke Dortmund-Lünen circa 9600 Thlr. hoch stellt. Im letzten Jahre dürfte der Zuschuss aus Staatsmitteln das Doppelte betragen haben, da die Chaussée durch den riesigen Verkehr fast vollständig in den Grund gefahren worden war, und Packlage und Steindecke fast durchweg erneuert werden musste.

C. Die Eisenbahn Dortmund-Lünen wird die gewaltigen Waldungen der Umgegend von Lünen in zweimeiligem Umkreise für den wirtschaftlichen und bergmännischen Verbrauch an Grubenholz aufschliessen; so die Waldungen des Hauses Kappenberg, der Gräfin Kielmannsegge, von Westerwinkel, des Grafen von Merfeld, von Nordkirchen, des Grafen Esterhazy, von Haus Buddenburg, des Freiherrn von Friedag, des Hauses von Schwansbel, des Grafen von