

Westerholt, von Sandfort, des Grafen von Wedell und theilweise die Waldungen des Erbdroste Graf Vischering.

D. Die Bahn hebt die Verhältnisse eines grossen Areal in Bezug auf Agricultur, indem sie die Landesproducte dem Hauptconsumtions-Gebiete der nahegelegenen industriellen Gegend zugänglicher macht.

E. Sie hebt speciell die Eisenhütten bei Lünen, — die Hütte Westfalia und die Louisen-Hütte, (welche sich in ausgezeichneten Händen befinden) — das Sägewerk der Firma Gebr. Bäumer bei Lünen, die Drathseilerei der Firma C. L. Neufeld am Fredenbaum, und ermöglicht die Anlage von Hohöfen, Puddel- und Walzwerken bei Lünen und die Vergrösserung der bedeutenden Brauerei auf dem Hause Kappenberg.

F. Sie hebt die Stadt Lünen an und für sich, indem sie dieselbe mit den grossen Verkehrsadern in Verbindung bringt.

Man ersieht also hieraus, dass die Motive, welche für die kleine Bahn Dortmund-Lünen event. bis Kappenberg sprechen, nicht unbedeutend und sogar zahlreicher sind, wie die Motive, welche für die Weiterführung der Bahn von Lünen, behufs Erreichung der Nordseehäfen sprechen.

II. Lage, Einrichtung und Art des Betriebes der Eisenbahn.

Es wird bezweckt, die Eisenbahn Dortmund-Lünen event. bis Kappenberg so solide zu bauen, wie es die königliche Staatsregierung bei der baupolizeilichen Abnahme von Eisenbahnen für den allgemeinen Verkehr verlangt.

Die Bahn soll als eingleisige mit 15 Fuss (= 4.7 Meter) Planumsbreite angelegt werden.

In den Einschnitten werden Gräben von genügender Weite und Tiefe angelegt und sollen die Böschungen bei den Dämmen und Einschnitten 1 $\frac{1}{2}$ füssig angelegt werden.

Desgleichen soll der Oberbau ebenso solide wie bei jeder andern Bahn ausgeführt werden.

Die Lage der Linie in Bezug auf das Terrain, die Zeche Minister Stein, die Grubenfelder von Vaterland und die übrigen Bergwerksconcessionen rechts und links der Bahn im Bereiche zwischen Dortmund und Lünen ist aus den beiden anliegenden Karten zu ersehen.

Die Länge der Bahnstrecke von Dortmund bis Lünen beträgt 12 Kilometer = 1,6 Meilen.

Die Lage der drei in die anliegenden Karten eingezeichneten Concurrenz-Linien ist durch den jedesmaligen Zweck, welcher bei jeder der Linien ins Auge gefasst wurde, bedingt.

Die grün eingezeichnete Linie hat ihren Ausgangspunkt am Westende des Köln-Mindener Bahnhofes zu Dortmund, tangirt die Sommer-Anlagen am Fredenbaum, wo sie die Chaussee von Dortmund nach Lünen überschneidet und kurz darauf in die Trace der roth und schwarz gerändert eingezeichneten zweiten Linie einläuft, sodann von hier dicht an der Hängebank des Förder-Schachtes „Minister Stein“ vorbeigeht und in fast schnurstracker Richtung, die Concessionen von Vaterland in deren Mitte durchschneidend, auf den projectirten Bahnhof Lünen, welcher zwischen der Louisen-Hütte und der Lippe zu liegen kommt, zuführt.

Die mittlere roth und schwarzgerändert eingezeichnete Linie führt vom Ostende des Köln-Mindener Bahnhofes am Borgthore mittelst einer S förmigen Curve von 800 Meter Radius bis zur projectirten Haltestelle Fredenbaum, welche nur circa 300 Schritte vom Fredenbaum entfernt liegt, und hat von da mit der vorhin beschriebenen Linie gleiche Lage.

Die dritte roth eingezeichnete Linie hat ebenfalls ihren Ausgangspunkt am Ostende des Köln-Mindener Bahnhofes und zwar mittelst einer linksdrehenden Curve von 1200 Meter Radius, führt westlich des Oster-Holzes und östlich des Burgholzes mitten durch den Morksport, von da hart westlich an Ober-Ewing und hart östlich an Nieder-Ewing vorbei und läuft 500 Schritt westlich von Keminghausen mittelst flacher rechtsdrehender Curve in die vorhin bezeichnete Trace der beiden andern Linien ein, und ist von hier ab bis Lünen die Lage aller drei beschriebener Linien wieder dieselbe.

Die beiden ersteren Linien haben das für sich, dass die Haltestelle Fredenbaum entweder inmitten des Sommergegnungsortes oder doch nur, wie bei der mittleren Linie der Fall ist, 300 Schritte davon entfernt zu liegen kommt, dass die Linien im Interesse der Gewerke der Steinkohlenzeche „Minister Stein“ dicht an der Hängebank ihres Tiefbau-Schachtes vorbeiführen, sowie auch dass dieselben es den Gewerke von Vaterland gestatten, einen in bergmännisch-technischer Beziehung richtigen Punkt für ihren ersten Förderschacht dicht an der Bahnlinie zu wählen.

Die dritte Linie entbehrt der meisten oben gedachten Vortheile, d. h. eine Halte-Stelle für die Sommer-Anlagen Fredenbaum hat hier gar keinen Zweck mehr und zwingt die Gewerke von