

„Minister Stein“ zur Anlage einer Anschlussbahn von 250 Ruthen Länge, dagegen liegt sie näher zu dem projectirten Puddel- und Walzwerke von Hösch & Co., liefert auch den östlich ihrer Trace gelegenen Concessionen Gelegenheit eines kürzeren Anschlusses ihrer projectirten Förderschächte, sowie dass dieselbe in Bezug auf Kurvenverhältnisse und Lage schöner und schlanker ist, wie die beiden anderen Linien.

Von Terrain-Schwierigkeiten kann bei keiner der drei gedachten Linien die Rede sein, da es sich hier um eine Bahn handelt, welche, vom Fusse des Dortmunder Plateaus ausgehend, allmählich der Lippe-Niederung d. h. einige Fusse über den höchsten Wasserstand der Lippe, zufällt. Es ist daher der mittleren Linie unserer Ansicht nach der Vorzug zu geben, da sie die Sommer-Anlagen am Fredenbaum nicht durchschneidet und doch nur 300 Schritte von denselben entfernt liegt. Ausserdem vereinigt sie bei gleicher technisch-richtiger Lage mit den übrigen Linien in sich die meisten Vortheile in Bezug auf die Lage zu den Förderschächten.

Dass hier auf die Sommer-Anlagen am Fredenbaum grosses Gewicht gelegt werde, hat seine begründete Ursache darin, dass diese Anlagen trotz ihrer bedeutenden Grösse bei einzelnen Anlässen überfüllt waren. So waren beispielsweise bei Gelegenheit der landwirthschaftlichen Ausstellung für die Rheinprovinz und Westfalen auf 8 Tage hintereinander täglich mehr als 20,000 Menschen dort anwesend. So sind auch im Sommer allsonntäglich Tausende von Menschen dort anwesend.

Die Lage des Bahnhofes zu Lünen ist deshalb eine günstige zu nennen, weil an dieser Stelle bei der späteren Weiterführung der Bahn in nördlicher Richtung die günstigste Lage für die Brücke über die Lippe ist; denn an dieser Stelle bildet die Stadt Lünen gewissermassen einen Damm zum Schutze der zu erbauenden Brücke; östlich der Stadt Lünen würde man ausser der Lippe ja auch noch die Seeseke zu überbrücken haben. Ausserdem ist das Inundations-Gebiet der Lippe hier ungleich breiter, so dass eine grosse Fluth-Brücke hier nicht vermieden werden könnte.

Was nun die Art des Betriebes anlangt, welcher auf der Bahn Dortmund-Lünen event. bis Kappenberg eingeführt werden soll, bevor die Bahn bis Münster oder Enschede etc. etc. weitergeführt worden sein wird, so soll derselbe nach Art, wie derselbe auf Bahnen zweiten Ranges (secundäre Eisenbahnen) gestattet ist, eingerichtet werden, d. h. sämtliche Züge auf der Bahn sollen die Schnelligkeit von 30 Minuten pro Meile nicht überschreiten.

Die Zweckmässigkeit des sogenannten secundären Betriebes auf

kleineren Bahnen beruht darin, dass hierbei eine grössere Anzahl kleinerer Bahnhöfe resp. Haltestellen im Interesse des öffentlichen Verkehrs vollständig angebracht sind, und dass bei einer Schnelligkeit der Züge von 30 Minuten pro Meile, alle Einfriedigungen und sonstige Sicherheitsvorrichtungen, als Barrieren an den Wegeübergängen, optische und electromagnetische Telegraphen, Läutewerke etc. rein überflüssig sind, wodurch nicht allein wesentliche Ersparnisse beim Baue, sondern auch eine ganz enorme Verminderung an Betriebs- und Unterhaltungskosten erzielt werden, welches Beides einen bedeutenden Einfluss auf die Rentabilität der Bahn ausübt.

An Anlage von Bahnhöfen und Haltestellen darf demzufolge bei sogenanntem secundärem Betriebe nicht gespart werden, und sind hierzu in Aussicht genommen, Dortmund, Fredenbaum, Hängebank „Minister Stein“, Brechten, (woselbst für „Vaterland“ ein günstiger Anschluss gegeben ist) und Lünen. Wie gross allein die Betriebs-Ersparnisse bei secundärem Betriebe sind, geht daraus hervor, dass nur an den Bahnhöfen und Haltestellen einige Weichensteller erforderlich sind, dass Bahnwärter vollständig überflüssig sind und für Instandhaltung des Fahrgeleises nur eine sogenannte fliegende Rotte nöthig ist.

III. Ueber den bestehenden Post- und Güterverkehr auf der Staatsstrasse zwischen Dortmund und Lünen, mit Rücksicht auf die spätere Steigerung des Verkehrs auf der Bahn Dortmund-Lünen.

Nach den gütigen Mittheilungen der Herren Steuer-Rath Häling von Lanzenuer und Post-Director Varneseus betrug die Jahreseinnahme aus den Barrieren zwischen Dortmund und Lünen im Jahre 1869 4831 Thlr., im Jahre 1870 4756 Thlr. Es wurden vom 1. Januar bis 31. October d. J. von Dortmund nach Lünen 7282 Personen befördert. Da eine fast gleiche Anzahl Personen von Lünen nach Dortmund befördert wird, so stellt sich die jährliche Personenbeförderung auf die Ziffer von 18,000.

Mit Rücksicht auf obige 4800 Thlr. jährlicher Einnahme aus den Chaussee-Geldern, und unter der Annahme, dass das belastete Pferd nur 25 Ctr. zieht, wofür pro $1\frac{1}{2}$ Meile auch $1\frac{1}{2}$ Sgr. Chausseegeld entrichtet werden, so stellt sich, namentlich mit Rücksicht auf den Umstand, dass fast alle Fuhrwerke Retour-Fracht zu befördern haben, die Summe der jährlich zwischen Dortmund und