

gen dürfte die Beschaffung des gesammten Baukapitals dadurch wesentlich erleichtert werden.

VI. Art und Weise der Beschaffung des Baukapitals.

Es ist nicht der Zweck dieser Denkschrift der event. später sich constituirenden Gesellschaft behufs Erbauung der Eisenbahn Dortmund-Lünen event. Kappenberg durch Ertheilung von Vorschlägen vorzugreifen, oder diesen Gegenstand hier erschöpfend zu behandeln. Ich will hier nur Das sagen, dass alle Diejenigen, welche den Bau der Bahn sehnlichst herbeiwünschen, als die Stadt Lünen, die interessirten Landgemeinden, der Fiscus selbst mit Rücksicht auf die oben erschöpfend motivirte Verminderung der Ausgaben desselben, die Lünener Eisenhütte, die Louisenhütte, die Gebr. Bäumer für Ihr Sägewerk, C. L. Neufeld für Seine bedeutende Drathseilerei, sämmtliche Eigenthümer grosser Waldcomplexe, (als die Gräfin Kielmannsegge, die Grafen Esterhazy, Merfeld, von Wedell, von Westerholt, Vischering und des Freiherrn von Friedag, die Inhaber der Sommerlocale des Fredenbaumes, sowie vor allem die Zeche Minister Stein, die Gesellschaft Vaterland und die Stadt Dortmund) auch im Stande sind, aus eigenen Mitteln die Eisenbahn zu erbauen. In welcher Form das Baukapital aufgebracht werden soll, ob in Gestalt von Prioritäten, Stammactien, mit oder ohne Subventionen, soll meinerseits als offene Frage hingestellt werden.

Um noch, da mir erst jetzt die Angaben hierüber zugegangen sind, in Zahlen auszudrücken, welche Verminderung der Ausgaben dem Fiscus durch die Erbauung der Bahn Dortmund-Lünen erwachsen wird, seien hier die Ausgaben für die Jahre 1864—1871, das heisst für Unterhaltung, repartirt auf die Länge von Lünen bis Dortmund = 3236 laufende Ruthen und für die jetzige Wiederinstandsetzung der Chaussee, = 5927 + 3999 + 3835 + 5295 + 4323 + 6495 + 7754 + 5042 für Unterhaltung und 12,870 Thlr. Renovationskosten pro 1871. Für 1872 sind im Etat vorgeschlagen 4170 Thlr. Unterhaltungskosten und 11,250 Thlr. für Renovationskosten. Für 1873 werden sich die Renovationskosten zur gleichen Höhe ad 11,250 Thlr. herausstellen, da 1873 das dritte Drittheil der Chaussee vor Lünen = 1078 laufende Ruthen renovirt werden soll.

Die zehnjährigen Ausgaben betragen demnach 86,380 Thlr., wogegen die Einnahme die Hälfte hiervon kaum erreicht haben dürfte, da nach obigen Angaben im Jahre 1869 nur 4831 Thlr. trotz ge-

steigerten Verkehres gegen die vergangenen zehn Jahre vereinnahmt wurden.

Die Verminderung der Ausgaben des Fiscus für die Unterhaltung des Lippefahrwassers von Lünen bis Wesel, durch die erhöhte Einnahme aus den Lippe-Schiffahrts-Gefällen, welche sich bedeutend steigern werden, will ich hier keiner Erörterung unterwerfen.

Der Verfasser dieser Denkschrift glaubt hierdurch einer guten Sache gedient zu haben und hat sich derselbe bemüht, ohne Uebertreibung und ohne das eigene innere Wahrheitsgefühl dabei verletzt zu haben, diese Zeilen zu schreiben.

Möge man Irrthümer, welche ohne dessen Absicht sich eingeschlichen haben sollten, mit Nachsicht aufnehmen.

Wünschenswerth, wenn diese Zeilen zur Thatkraft ansportnen, und dass die Ausführung der Eisenbahn zu Stande käme.

Der Verfasser würde hierin sein Verdienst finden. Also gehandelt!

