

Geschäfts-Ausschuß für eine nähere Vollspurbahn
Münster i. W. — Frankfurt a. M.

Hiltrup (Westfalen), den 1. November 1899.

P. P.

Wir beehren uns, angefallen unsere Denkschrift über die Nützlichkeit und Nothwendigkeit einer direkten Voll- und Kanalzubringerbahn von Frankfurt a. M. — Münster i. W. mit der Bitte zu unterbreiten, dieses hochwichtige Projekt gütigst im Interesse von Handel, Industrie, Land- und Forstwirtschaft im Allgemeinen und Ihres Bezirks im Besonderen geeigneten Orts befürworten zu wollen und dahin zu wirken, daß die generellen Vorarbeiten für alle 4 abkürzenden Theilstrecken recht bald ausgeführt werden und zwar für Rechnung des Staates oder durch die Interessenten, was unser Sonderausschuß bereits für die Anfangsstrecke Münster — Camen beim Herrn Minister der öffentlichen Arbeiten beantragt hat.

Wir fügen noch eine Skizze der projektierten Linie bei und zeichnen

Hochachtungsvoll

Aug. B. Schencking, Reichskonsul a. D.
Vorsitzender des Sonderausschusses
für die Anfangsstrecke Münster — Camen.

80 Kilometer nähere Bahnverbindung zwischen Münster i. W. — Frankfurt a. M.

Hiltrup, den 1. November 1899.

Denkschrift.

Das Bedürfnis einer kürzeren, von beiden Rheinuferbahnen unabhängigen Vollspurbahn von Frankfurt a. M. nach Westfalen und Münster i. W., dem Stammquartier des VII. Armee-korps, macht sich gewerblich und militärisch immer dringender geltend.

Wer heute reisen will von Bremen, Wilhelmshafen, Oldenburg, Emden, Leer, Papenburg, Osnabrück, Nordwestdeutschland und Nordholland nach Frankfurt a. M., Süddeutschland, Schweiz, Italien, Türkei und den überseeischen Ländern einschließlich unseren Kolonien, muß ab Münster zwischen folgenden zwei Eisenbahnrouuten wählen:

	Länge	Fahrzeit
a) Münster—Wanne—Köln—Mainz—Frankfurt	381,4 km	7 Stunden 20 Min.
b) Münster—Hamm—Hagen—Siegen—Bezdorf—Gießen—Frankfurt	355,3 km	8 Stunden —.

Die letzte Route ist räumlich die nächste, wird aber der langen Fahrt, der schlechten Anschlüsse und des häufigen Wagenwechsels wegen fast nie benutzt, dieselbe kann aber noch auf erheblich weniger wie 300 Kilometer Strecke bei ca. 5 Stunden Fahrzeit abgekürzt werden durch den Ausbau der folgenden 4 Theilstrecken:

1. Von Münster über Hiltrup zur Riesgrube bis wo die Westfälische Staatsbahn mitbenutzt werden kann, behufs Ueberschreitung des Kanals, und weiter über Nischeberg, Capelle, Herbern, Werne nach Camen, wobei nur noch rund 36 Kilometer Strecke herzustellen bleiben.
2. Die Bahn von Camen bis Unna ist staatsseitig im Bau begriffen und weiter über Fröndenberg, Menden und Iserlohn führt jetzt in 2 Stunden eine frequente Staatsbahn nach Letmathe zur Siegener Bahn und muß untersucht werden, ob diese 2 Strecken ab Camen zur Vollbahn erweitert werden können,

Zur Abkürzung zwischen Unna und der Siegen-Frankfurter Bahn liegen 2 Projekte vor:

- a) Das ältere führt von Menden aus durch das Hönneethal über Balve nach Lenhausen.
- b) Das neuere von Unna aus über Dellwig und Iserlohn nach Altena. Hierfür will Iserlohn die Streckenaufnahme liefern.

c) von Dortmund über Schwerte nach Altena
Welche der drei Linien den Vorzug verdient, kann nur durch Ausführung der generellen Vorarbeiten entschieden werden, welche beschleunigt werden muß. Durch die Begrabigung der Strecken ad 1 und 2 kann eine Abkürzung von 35 bis 40 Kilometer erzielt werden.

3. Von Siegen bzw. Weidenau aus direkt nach Haiger.

Ueber diese wichtigste Theilstrecke hat der Geschäfts-Ausschuß bereits auf eigene Kosten Aufnahmen und Berechnungen anfertigen lassen, welche nur eine Länge von 23 Kilometer ergaben, gegen 54 Kilometer der bestehenden Linie von Siegen über Bezdorf nach Haiger.

Hier können also auf 54 Kilometer 31 Kilometer Strecke gekürzt werden.

4. Von Wehlar direkt nach Buchbach und weiter mit der Main-Weßer-Bahn über Friedberg nach Frankfurt a. M.

Durch die stattgehabte Vereinigung der Großh. Heißigen Ludwigsbahn mit der Königlich Preussischen Staats-Eisenbahn Main-Weßer ist diese Abkürzung, welche 15 à 18 Kilometer betragen kann, wesentlich erleichtert.

Die bezeichneten 4 Theilstrecken ergeben also eine Gesamt-Abkürzung der durchgehenden Eisenbahnlinie Münster i. W. — Frankfurt a. M. von rund 80 Kilometer.

Die Vortheile dieser Abkürzungen zur Schaffung einer direkten durchgehenden Voll- und Kanal-zubringerbahn zwischen Münster—Siegen—Frankfurt sind mannigfaltig und mögen hier nur folgende in Kürze angedeutet werden:

1. Das vorhandene Grubenholz im Münster-, Sauer-, Sieger- und Nassauerlande kann billiger und schneller nach dem an Wichtigkeit zunehmenden Lippe- und Emischer-Kohlenreviere befördert werden und das Eichenbauholz, welches noch in großen Mengen in den königlichen und Privatforsten des berühmten früheren Urwaldes „Dawert“ vorhanden ist, würde teilweise unter Mitbenutzung des Norddeutschen Kanalnezes und der kanalisirten Lippe in den deutschen und holländischen Seehäfen vermehrten Absatz finden. — Amsterdam, Wilhelmshafen und Kiel haben seither schon Eichenholz per Eisenbahn aus der Dawert bezogen.
2. Der wieder in erheblichen Mengen geförderte Strontianit aus den Gemeinden **Aldeberg**, **Ottmarsbocholt**, **Herbern** u. wird mittelst dieser Bahn nach den Kanalhäfen gebracht und von da nach Sachsen und den Nord- und Ostseehäfen zu Wasser weiter versandt werden können.
3. Das Bad Werne hat nach den vorliegenden chemischen Untersuchungen eine gute Salzsole. Durch den vollständigen Mangel an Eisenbahnen und durch einen langjährigen Prozeß um den Besitz der Sole wurde die Entwicklung dieses Bades sehr gehindert. Der Rechtsstreit ist zu Gunsten der Badehaus-Gesellschaft entschieden, und bedarf es nur noch der Schaffung der angestrebten Bahnverbindung Camen—Riesgrube—Münster, um den Einwohnern in Stadt und Amt Werne und darüber hinaus eine reiche Quelle des Erwerbs zu schaffen.

Eine kurze Kohlenzechen-Anschlußbahn von Werne nach Ermelingshof oder Merisch würde diesen Zweck nicht erfüllen und überhaupt das öffentliche Interesse von Handel, Industrie, Land- und Forstwirtschaft in den Kreisen Lüdinghausen, Münster und Hamm nicht fördern, *zumal es jetzt in Münsterlande an vielen Stellen Köhlen gefunden werden*

Der Kreis Lüdinghausen ist zudem noch arm an Staatsbahnen und hat nur durch die Dortmund-Enschede-Bahn und deren isolirten Wechselbahnhof Dülmen die schlechtmögliche Schienenverbindung mit der Provinzialhauptstadt. —

4. Der berühmte Kalk von Letmathe findet sich an mehreren Stellen im Hönneethal und an anderen Orten des Sauerlandes in außerordentlich umfangreichen Ablagerungen und könnte in gemahlenem Zustande durch diese direkte Bahn nach den Häfen des Rhein-Ems-Weßer-Elbe-Kanals und der kanalisirten Lippe gebracht und per Wasser nach den Niederlanden und den Nord- und Ostseehäfen gesandt werden, wohin wir nach Fertigstellung des Norddeutschen Kanalnezes Kalk zum Bauen und Düngen billiger liefern können, wie alle anderen Nationen, weil die Gestade der Nordsee kalkarm sind und selbst die Ostsee daran Mangel hat.

Auch an die Rumänische Regierung können die Westfälischen Fabrikanten liefern, wenn sie ihren Kalk **gemahlen** und in Säcken zu 50 Kilogramm nach den Donaumündungen verschiffen, wie dies in Frankreich beim Export stets geschieht.

5. Ein großer Theil des Sauer- und Siegerlandes von Nassau, Hessen und Süddeutschland würde mittelst dieser abgekürzten Bahn Kohlen und Roaks wesentlich billiger aus dem Lippe- und Emischerkohlenreviere beziehen können.
6. Die bei dieser abgekürzten Bahnlinie interessirte Landwirthschaft kann unter Mitbenutzung des Rhein-Ems-Weßer-Elbe-Kanals die hauptsächlichsten Kraftfutter- und Kunstdüngerstoffe aus den Nordseehäfen und speziell die Kalisalze aus Hannover und Sachsen, die behufs schneller Hebung der Bodenrente viel mehr zu verwenden sind, erheblich billiger beziehen.
7. Die Interessenten auf der ganzen Linie würden ihre Produkte der Land- und Forstwirtschaft, des Bergbaues und der Industrie per Eisenbahn und **Schiff** billiger versenden, sonach höher verwerthen.

8. In Gackel wird durchgehends angenommen, daß die Kohlegrube des Lippereviere mit den Kohlenfeldern von Ibbenbüren und Osnabrück Verbindung haben und wird die Aufschließung der Kohlen auf der ganzen projektirten Bahnteilstrecke zwischen den Muthungen der berühmten Zeche Marienpol bei Camen und Münster nicht mehr lange auf sich warten lassen, zumal da der Georgs-Marien-Bergwerks- und Hüttenverein neuerdings im Münsterlande nördlich der Lippe bei Werne die Kohle in bauwürdiger Tiefe gefunden hat, so schon mit der Abtäuflung beschäftigt ist. —

9. Durch die neue Eisenbahnbrücke bei Werne würde die seitherige einzige Lippe-Vollbahnbrücke bei Hamm mit dem überbürdeten Bahnhof daselbst entlastet und in Kriegszeiten ersetzt. Eine gleich wichtige Entlastung würde stattfinden für den Bahnhof Hagen mit der Brücke bei Westhofen und das ganze Industriegebiet zwischen Dortmund und Duisburg—Ruhrort. Ohne die militärische Wichtigkeit weiter zu erörtern, möge nur noch daran erinnert werden, daß wir erst nach Vollendung des Rhein-Ems-Wefer-Elbe-Kanals mit unserer Marine aus allen Kriegshäfen der Nord- und Ostsee zum Rhein kommen können, um daselbst unsere Eisenbahnen und offenen Städte gegen den etwa durch Maas und Rhein eindringenden Feind zu schützen.

Die Handelskammern von Frankfurt a. M., Münster i. W., Osnabrück, Nierlohn, Altena, Siegen, Dillenburg und Hanau haben die Abkürzungen dieser Vollbahnstrecke schon seit 10 Jahren wiederholt bei der Königlich-Preussischen Staatsregierung befürwortet.

Aug. B. Schencking, Reichskonsul a. D.

Vorsitzender des Geschäfts-Ausschusses

für Münster—Frankfurt und des Sonderausschusses für die Anfangsstrecke
Münster—Camen.

