

## Ausschreibungen von Bahngesellschaften



### Köln= Mündener Eisenbahn= Gesellschaft.

Die Anfertigung von drei Millionen Kg. Gußstahlchienen, die mit

- 1 Million Kg. in den Monaten Mai und Juni 1879,
- 1 Million Kg. in den Monaten Juli und August 1879,
- 1 Million Kg. in den Monaten September und October 1879

abzuliefern sind, soll im Wege der Submision vergeben werden. Die maßgebenden Bedingungen sind unentgeltlich von uns zu beziehen.

Offerten mit der Aufschrift „Submision auf Schienentlieferung“ werden bis zum 20. September d. J., Abends, von uns entgegengenommen und bleiben für die Submittenten bis zum 10. October d. J. verbindlich.

Köln, den 28. August 1878.  
Die Direction.

---

### Rheinische Eisenbahn.

Beschaffung von Leinöl.

Es sollen 12 000kg reines, klares, abgelagertes Leinöl im Wege der Submision beschafft werden. Die Lieferung hat längstens 4 Wochen nach dem ertheilten Zuschlage franco Magazin Nippes bei Köln zu erfolgen.

Offerten darauf sind bis zum

**10. September c.**

an uns einzureichen.

Köln, den 29. August 1878.  
Die Direction.

---

### Rheinische Eisenbahn.

Der theilweise Abbruch des Locomotivschuppens auf Bahnhof Hochfeld und Wiederaufbau des abgebrochenen Theiles auf dem Bahnhofe Coesfeld der Linie Duisburg-Quakenbrück soll vergeben werden.

Zeichnungen, Bedingungen und Massen- und Preis-Verzeichniß liegen im hiesigen Bureau zur Einsicht offen, können auch, mit Ausschluß der Zeichnungen, gegen Erstattung der Copialien von hier bezogen werden.

Offerten sind bis zum 10. September hierher einzureichen.

Duisb., den 29. August 1878.  
Der Abtheilungs-Baumeister,  
W i e b e.

---

### Bekanntmachung.

Auf die Lieferung und Verlegung des Bohlenbeleges der neuen Bahnbrücke in Eichen- oder Tannen- (Kien-) Holz nehmen wir Submissions-Offerten bis

**Mittwoch 18. September cr.,**

**Vormittags 11 Uhr,**

entgegen. Kosten-Anschlag (8035 M.) und Bedingungen sind bei uns einzusehen und gegen Gebührensatzung abschriftlich zu beziehen.

E m s, den 26. August 1878.  
Das Bürgermeister-Amt,  
Brodzina.

Kölnische Zeitung 30.08.1878

## Schwerer Schienenbruch bei der Werner Kleinbahn

Wäger- und Schützenkapelle aus Erkenschwid hat ihr Erscheinen zugesagt.

**Bevölkerungsbewegung.** Nach der am 10. Oktober stattgefundenen Personenstandsaufnahme betrug die Einwohnerzahl in Olfen Stadt 2731 (2670) und in Olfen Kirchspiel 1596 (1601). Haushaltungen wurden am gleichen Tage in Olfen Stadt 538 (523) und in Olfen Kirchspiel 243 (244) gezählt. Die eingeklammerten Zahlen beziehen sich auf das Vorjahr. Von der Gesamteinwohnerzahl sind 4128 katholisch, 183 evangelisch, 3 apostolisch und 13 religionslos (Dissident).

### Bodum-Hövel

Hövel.

**Ausbesserung der Kleinbahn.** Die Werner Kleinbahn hatte kürzlich am Bahnhof Ermelingshof einen schweren Schienenbruch zu verzeichnen. Der Unfall machte eine größere Ausbesserung der Gleisanlagen notwendig. Die umfangreichen Arbeiten sind inzwischen fertiggestellt worden, sodaß der Bahnbetrieb wieder in vollem Umfange aufgenommen werden konnte. Die Nebengleisanlage am Bahnhof mußte vollständig erneuert werden. Die Strecke hat hier einen neuen Unterbau und neue Gleisanlagen erhalten.

**Bodum.**

**Reh bringt ein Motorrad zu Sturz.** Bei einer Nachtfahrt stieß einem Bodumer Motorradfahrer auf der Werner Landstraße ein schwerer Unfall zu. Zwischen den Wäldern vor Horst sprang plötzlich ein Reh auf die Straße. Vom Scheinwerferlicht anscheinend geblendet, lief das Tier im Zickzack vor dem Rade her. Der Fahrer verlor dadurch die Gewalt über die Steuerung. Ueber eine Feldbrücke landete er mit der Maschine in einem Rübenfeld. Außer leichteren Hautabschürfungen erlitt er keinen weiteren Schaden.

Lüdinghauser Zeitung 22.10.1932

## Eisenbahnunglück im Volmetal

Hagen, 12. Aug. (Eisenbahnunglück.) Auf der Strecke Hagen-Brügge überfuhr in der vergangenen Nacht der Personenzug 1148 auf einem Chausseeübergang im Volmetal ein Möbelfuhrwerk aus Elberfeld. Die Pferde wurden zermalmt, der Fuhrmann schwer verletzt. Von dem Wagen blieb nur ein Trümmerhaufen übrig. Auch die Lokomotive des Zuges wurde stark beschädigt. Nachdem Ersatz von der Station Brügge herbeigeht war, konnte der Zug mit zweistündiger Verspätung die Fahrt fortsetzen.

Mühlheimer Volkszeitung 03.08.1912

## Eisenbahnunglück beim Hauptbahnhof

Ueber ein Eisenbahnunglück, das sich am Mittwoch nacht hier in der Nähe des Hauptbahnhofes zugegetragen hat und ohne ernste Folgen geblieben ist, gehen uns von ununterrichteter Stelle folgende Mitteilungen zu, die vor allem geeignet sind, den übertriebenen Gerüchten ein Ende zu machen, die schon zu früher Morgenstunde in der Stadt verbreitet waren und von einer größeren Zahl Leser fälschlicherweise zu berichten wußten. Diesen glücklicherweise unwarren Angaben gegenüber sei nur festgesetzt, daß bei dem Unglück überhaupt kein Toter zu verzeichnen ist und daß die Zahl der Verletzten einige zwanzig beträgt, von denen vier bis fünf etwas schwerer verletzt sind. Das Unglück ist dadurch entstanden, daß bei der Einfahrt eines aus Gießen gekommenen Personenzuges in den hiesigen Hauptbahnhof ein in derselben

Mischung fahrender Leerzug infolge Uebersehens des Galassignals — wohl wahrscheinlich infolge des herrschenden Nebels — von seiten des Lokomotivführers des Leerzugs in die Flanke des Personenzuges gefahren ist und zwei besetzte Wagen zum Umfallen gebracht hat. Glücklicherweise ist der Zusammenstoß infolge der Bahnvorschrift, daß Züge nur mit 20 Kilometer Geschwindigkeit die Einfahrtstelle zum Bahnhof durchfahren dürfen und der Personenzug mit nur 17 Kilometer anließ, sehr gemildert worden, so daß trotz der starken Beschädigung des einen umgefallenen Wagens die Insassen durchweg mit leichten Verletzungen davonkamen sind. Hilfe war sofort zur Stelle, sowohl Ärzte wie Sanitätsmannschaften von der Hilfswache vom roten Kreuz. Ebenso wurden die Aufräumarbeiten an der Unfallstelle sofort aufgenommen, so daß nach kurzer Zeit der Betrieb in vollem Umfang wieder planmäßig durchgeführt werden konnte.

Mühlheimer Volkszeitung 18.01.1917

## Automaten auf Bahnhöfen

**Automaten auf Bahnhöfen.**  
 Direktor Pawlisa von der Aktiengesellschaft für automatischen Verkauf, welche auf zahlreichen Bahnhöfen Automaten mit Schokolade und Ansichtspostarten aufgestellt hat, war auf Grund der §§ 41a und 16a der Gewerbeordnung in Strafe genommen worden, weil die fraglichen Automaten auch an Sonn- und Festtagen nach Schluß der Geschäftszeit ohne Unterbrechung nach dem Einwurf von Geldstücken Schokolade und Postkarten spendeten. Das Landgericht sprach aber den Angeeschuldigten frei und nahm mit Rechtsanwalt Hennigsen an, daß es sich hier um ein Hilsgewerbe der Eisenbahnunternehmungen handle, auf welche die Reichsgewerbeordnung keine Anwendung finde. Diese Entscheidung focht die Staatsanwaltschaft durch Revision beim Kammergericht an und erklärte, der Vorderrichter habe § 6 der Gewerbeordnung verletzt, auch betonte die Staatsanwaltschaft, daß viele Automaten außerhalb der Bahnsteige ständen und daher auch von solchen Personen benutzt werden könnten, die nicht zu den Reisenden gehören. Das Kammergericht unter dem Vorsitz des Geheimrat Ables wies jedoch die Revision der Staatsanwaltschaft als unbegründet zurück und nahm an, der Verkauf durch die Automaten dient, wenn nicht unmittelbar, doch mittelbar dem Zwecke der Eisenbahnunternehmungen, indem dadurch die Wohl-

fahrt und Bequemlichkeit der Reisenden gefördert werde. Die Eisenbahnverwaltung habe solche Automaten aufgestellt bzw. deren Aufstellung genehmigt, um für die Bedürfnisse der Reisenden Sorge zu tragen. Ein solcher Verkauf gehöre daher zum Betriebe der Eisenbahnunternehmungen und sei daher nach § 6 der Gewerbeordnung den Bestimmungen dieses Gesetzes nicht unterworfen. Der Umstand, daß die Eisenbahnverwaltung den Verkauf durch Automaten nicht selbst betreibe, sondern eine Privatfirma damit beauftragt habe, könne hieran ebensowenig ändern wie die Tatsache, daß die Benutzung der außerhalb der Bahnsteigsperre stehenden Automaten ebenso wie die Benutzung aller übrigen außerhalb der Bahnsteigsperre befindlichen Bahnhofsanlagen auch dem nicht reisenden Publikum möglich sei.

Münsterischer Anzeiger 31.03.1903

## Abgeordnetenrede über Bahnprojekte

### Rede des Abgeordneten Willebrand

in der Sitzung des Abgeordnetenhanfes vom 26. März.

Meine Herren, ich erkenne gern an, daß durch die Vorlage weitgehende Eisenbahnwünsche erfüllt sind, indessen kann ich doch die Bemerkung nicht unterdrücken, daß die Provinz Westfalen darin recht stiefmütterlich behandelt ist. Denn von den neu eingestellten Eisenbahnlinien mit einer Streckenlänge von 670 Kilometer entfällt auf die Provinz Westfalen nur der geringe Anteil von 16 Kilometer. Das ist recht bedauerlich, da in der Provinz Westfalen manche berechnigte Eisenbahnwünsche vorhanden sind, die noch der Erfüllung harren.

Meine Herren, auf die Linie von Werne nach Hersch oder nach Münster, die ich im vorigen Jahre hier an dieser Stelle angeregt zu erlaube, will ich heute nicht zurückkommen, denn die Georgsmariendütte hat für ihr Bergwerk Werne zur Selbsthilfe gegriffen und eine Schlepfbahn nach Ermelingshoff gebaut. Durch Wegfall des Hauptverfrachters sind die Ausichten für Werne erheblich herabgemindert. Aber ich hoffe, daß der von mir vertretene Kreis Lüdinghausen recht bald in anderer Weise entschädigt wird, und zwar durch den Ausbau einer direkten Bahn von Dortmund nach Münster. Durch den inmittelst erfolgten Ankauf der Dortmund-Grönaner Eisenbahn sind dieser Bahnverbindung die Wege schon geebnet, indem ja von Dortmund nach Lünen der Bahnkörper der angekauften Bahn benutzt werden kann, und nur von Lünen nach Münster eine neue Linie gefunden werden muß, die ein fruchtbares Gelände durchschneidet und verschiedene blühende Ortschaften wie Rappenberg, Aischeberg dem Eisenbahnverkehr neu erschließen wird. Diese Bahnlinie bietet weiterhin den Vorteil, daß die feuerfälligen Bergwerke in Waltrop an dieselbe angeschlossen werden können. Die Königliche Staatsregierung ist ja auch, wie ich vernommen, diesem Projekte schon näher getreten, indem sie einen Bautechniker mit den Vorermittlungen für diese Strecke beauftragt hat, und so hoffe ich zuversichtlich, daß das Bahnprojekt Dortmund-Münster recht bald zur Ausführung gelangen wird.

Meine Herren, weniger hoffnungsvoll steht es aber mit den Bahnprojekten des durch mich im Landtage gleichfalls vertretenen Kreises Warendorf, insbesondere der Stadt Warendorf. Die Stadt Warendorf ist seit Jahren unablässig bestrebt, nach Nordosten eine Bahnverbindung zu erhalten, um dadurch das Hinterland wieder zu gewinnen, das früher seinen Verkehr nach

Osterfeld-Hamm bilden, und, wie letztere auf der Strecke Essen-Hamm, so auf der Strecke Hamm-Ohne die Köln-Mindener Bahn zu entlasten geeignet sein. Sie würde namentlich auch dazu beitragen, daß die Kohlenbergwerke in Wallstedde, deren Abbau beginnt, Bahnanschluß fänden.

Die Königliche Staatsregierung ist auch diesem Projekte näher getreten, indem sie an die beteiligten Gemeinden die Anfrage hat richten lassen, ob dieselben bereit seien, die Kosten des Grunderwerbes zu tragen. Die meisten Gemeinden haben sich auch dazu bereit erklärt; nur einzelne wenige — ich glaube bloß Versmold und Freckenhorst — haben den Beitrag abgelehnt. Daraufhin hat die Königliche Staatsregierung dem Komitee den Bescheid erteilt, daß die Linie nicht gebaut werde, weil die Hergabe der Grunderwerbskosten nicht gesichert sei.

So, meine Herren, stehen die Bestrebungen der Stadt Warendorf wieder auf einem toten Punkt. Die Stadt Warendorf bemüht sich seit Jahren, die notwendige Eisenbahnverbindung nach Nordosten zu erreichen. Von allen Seiten kommt man ihr entgegen und wünscht eine Verbindung mit und über Warendorf, ein Beweis, wie aussichtsvoll eine Bahnverbindung dorthin ist. Aber es hat bisher immer an dem nötigen Entgegenkommen der Königlichen Staatsregierung gefehlt. Wir setzen jetzt unsere Hoffnung auf den neuen Herrn Minister, und ich erlaube mir an diesen die Anfrage zu richten, ob es nicht angängig sei, die projektierte Bahn von Blunde über Warendorf nach Hamm, ebenso wie die Bahn von Osterfeld nach Hamm, auf alleinige Kosten des Staats als Vollbahn zu bauen oder doch wenigstens den Beitrag der Gemeinden zu den Grunderwerbskosten so herabzumindern, daß die beteiligten Gemeinden denselben zu tragen imstande sind. Sollte aber beides abgelehnt werden, dann möge doch die Königliche Staatsregierung die projektierte Eisenbahnlinie dem Privatunternehmen freigeben, damit Warendorf und die andern beteiligten Orte endlich zu ihrem Rechte kommen. Die westfälische Landes-eisenbahn — das darf ich hier wohl verraten — ist gern bereit, wenigstens die Strecke Warendorf-Versmold-Bünde auszubauen.

Meine Bitte an den Herrn Minister geht nun dahin, entweder den Ausbau der von mir empfohlenen Linie Bünde-Versmold-Warendorf-Hamm in die Wege zu leiten oder diese Linie dem Privatunternehmen freizugeben.

Sünderland wieder zu gewinnen, das früher seinen Verkehr nach Warendorf hatte, jetzt aber durch die Teutoburger Wald-Eisenbahn nach Gütersloh mehr und mehr abgeleitet wird. Sie schließt sich jeder Bestrebung an, die es ermöglicht, dieses Ziel zu erreichen. Vor längeren Jahren bildete sich ein Komitee, das als Privatunternehmen eine Nebenbahn bauen wollte von Warendorf über Sassenberg, Versmold nach Dissen im Anschluß an die Eisenbahn Braackwede-Osnabrück. Das Komitee bat den Herrn Minister für öffentliche Arbeiten um die Erteilung der Erlaubnis zu den Vorarbeiten. Diese Erlaubnis wurde verweigert und dem Komitee geantwortet, daß für die gewählte Linie eine Nebenbahn genüge und der Erteilung der Genehmigung zu einer solchen nichts im Wege stehe. Das Komitee war aber der Ansicht, daß eine Nebenbahn weder rentabel sein, noch ausreichen werde, und nahm daher von dem Projekt vorläufig Abstand. Dann bildete sich vor mehreren Jahren ein Komitee, um eine Vollbahn von Herford über Warendorf nach Münster zu erlangen, an dessen Spitze die ersten Bürgermeister von Münster und Herford standen. Unter Überreichung einer Denkschrift, die die Ausführbarkeit und Rentabilität dieser Bahn vollständig nachwies, wurde der Antrag beim Herrn Minister gestellt, diese Bahnverbindung zur Ausführung zu bringen. Das Projekt wurde aber verworfen und der Antrag abgelehnt.

Im vorigen Jahre erlaubte ich mir, von dieser Stelle aus im Anschluß an die Anregungen des Vertreters für Bielefeld, Herrn Raselowski, darauf hinzuweisen, wie zweckmäßig und rentabel eine Bahnverbindung von Bielefeld über Versmold, Sassenberg nach Warendorf sein werde. Diese Anregung hat bis jetzt keinen Erfolg gehabt.

Nun endlich hat sich in neuester Zeit ein Komitee gebildet aus Vertretern sämtlicher beteiligter Gemeinden, um eine Eisenbahnverbindung zu erlangen von Bünde über Borgholzhausen-Versmold-Sassenberg-Warendorf-Fredenhorst-Walstedde nach Hamm. Das Komitee hat in einer ausführlichen Denkschrift die Ausführbarkeit und Rentabilität dieses Projektes überzeugend nachgewiesen und sich mit der Bitte an den Herrn Minister gewandt, dasselbe zur Ausführung zu bringen. Es ist dies ein Projekt, welches nicht bloß die Stadt Warendorf in hohem Maße befriedigt, sondern auch für die andern davon berührten Gemeinden und weit über den Kreis der beteiligten Gemeinden hinaus von Vorteil ist. Es würde nicht bloß lokale Bedürfnisse befriedigen, sondern auch dem Fernverkehr dienen, indem die Lunte Hamm-Bünde-Löhne kürzer ist wie die Linie Hamm-Bielefeld-Löhne. Die Bahn Hamm-Warendorf-Bünde würde gewissermaßen die Fortsetzung der im Bau begriffenen Bahn

Münsterischer Anzeiger 31.03.1903

## Bahnfrevel in Siegburg - Verkehr im Bahnhof Künsebeck

♂ Siegburg, 1. Mai. (Eine Freveltat) ist am Eisenbahnübergange hinter dem Feuerwerkslaboratorium entdeckt worden. An dem Gleise war eine Anzahl Schrauben von verbrecherischer Hand gelöst worden, was leicht zu einem Unfalle hätte führen können. Die Polizei forscht nach den Übeltätern.

□ Bahnhof Künsebeck, 3. Mai. Der an der Bahnstrecke Osnabrück-Braackwede gelegene, bisher nur dem Personen- und beschränkten Gepäckverkehr dienende Haltepunkt Künsebeck ist vom 1. Mai d. J. ab für den gesamten Güter- und Tierverkehr eingerichtet, gilt also von diesem Tage ab als Bahnhof 4. Klasse. Ausgeschlossen ist der Verkehr mit Sprengstoffen und mit Fahrzeugen, schwerwiegenden Gegenständen und lebenden Tieren, sofern zu deren Ver- und Entladung eine Rampe erforderlich ist.

Münsterischer Anzeiger 03.05.1909

## Eisenbahnzusammenstoß in Beckum

Beckum, 3. März. (Zu dem Eisenbahnzusammenstoß) ist noch mitzuteilen, daß der verunglückte Heizer Dohle mittags seinen Verletzungen erlegen ist. Der in der Mitte der Drey Jahre stehende Beamte war unverheiratet. Außer dem Schaffner, der Verletzungen an Kopf und Arm davontrug, erlitt der Zugführer eine Brustquetschung. Der Materialschaden ist bedeutend. Die Aufräumarbeiten waren gegen 12 Uhr vormittags beendet.

Münsterischer Anzeiger 04.03.1913

## Hofzug-Unfall in Italien

\* Falsche Attentatsgerüchte. Rom, 3. März. Der Hofzug, mit dem der König und die Königin gestern nachmittag von Neapel nach Rom zurückkehrten, erlitt auf der Fahrt einen geringfügigen Unfall, was Anlaß zu Attentatsgerüchten gab, die jedoch, wie offiziös versichert wird, vollständig unbegründet sind.

Münsterischer Anzeiger 04.03.1913

## Eisenbahnunglück bei Eschede

fernstehen.  
— Zum Eisenbahnunglück bei Eschede wird dem „Haun. Anzeiger“ geschrieben: Heute finde ich in Ihrem Blatte wieder einen Artikel über das hiesige Eisenbahnunglück. Ich sehe mich genöthigt, auch ein paar Worte dazu zu bemerken, um den vagen Gerüchten u. dergl. mit zu einem Ende zu verhelfen. Ich war 12 Stunden nach der Katastrophe am Platze und machte dort eine Bemerkung, welche ich noch mehreren Bekannten zeigte: An der Böschung, circa an der Stelle, wo der vorderste 1.--2. Classe-Wagen gestanden, lag neben zwei guten Schienen eine stark gebogene. Dieselbe hatte in Entfernung von circa  $\frac{1}{2}$  Meter zwei alte Brüche und einen neuen. Diese drei Brüche waren offen und dadurch die Biegung (sehr starke) in der Schiene. Die Brüche gingen halb durch den Kopf. Meiner Meinung nach (ich bin Maschinist) ist dieser Schiene die Schuld an dem Unglück zuzuschreiben. Nicht aber Attentätern!!! Sollten Schienen mit zwei solchen Brüchen nicht auszuwechseln sein, ehe ein Unglück stattfindet? Meiner Meinung nach wären diese Uebel durch ein stärkeres Streckenpersonal abzustellen. Wir haben ein gutes Streckenpersonal, aber ein zu schwaches. Darin liegt noch ein großer Fehler unserer Streckenverwaltung. Der Einsender und mehrere Zeugen sind bereit, ihre Aussagen eidlich zu erhärten.

Münsterischer Anzeiger 07.09.1897

## Verbesserungen im Sommerfahrplan 1913

**Aus den Provinzen.**

⊙ **Bocholt, 10. Febr.** (Eine wichtige Verbesserung) wird die Eisenbahndirektion Münster in dem neuen Sommerfahrplan auf der Strecke Bocholt-Borken dadurch treffen, daß vom 1. Mai d. J. ab der Zug Nr. 17 — ab Empel 9,18 Uhr, an Bocholt 9,59 Uhr — bis Borken durchgeführt wird. Der Zug soll nunmehr um 10,02 Uhr von Bocholt ab weiterfahren und um 10,36 Uhr in Borken eintreffen. Dadurch ist nach langjährigen Bemühungen der Handelskammern, der beteiligten Gemeinden und vieler Interessenten den berechtigten Wünschen des Publikums Rechnung getragen. Jedoch war eine Durchführung des Zuges bis Coesfeld nicht zu erreichen.

Münsterischer Anzeiger 12.02.1913

## Eisenbahnunglück in Vieselbach

\* **Eisenbahnunglück.** Erfurt, 11. Febr. Am 10. Februar, abends 8,30 Uhr, entgleiste der Personenzug 806 bei der Ausfahrt aus dem Bahnhof Vieselbach infolge falscher Weichenstellung durch Auffahren auf den Brellbock. Die hinter der Lokomotive laufenden drei Güterwagen mit neun Militärpferden wurden hierbei ineinandergeschoben. Getötet wurde der Kanonier Wolpert vom Regiment 29 in Ludwigsburg; drei Pferde kamen um.

Amlich wird weiter gemeldet: Bei den Aufräumarbeiten des bei Vieselbach entgleisten Zuges wurde noch die Leiche eines Dragoners des 7. Dragoner-Regiments gefunden, dessen Name durch das Regiment ermittelt noch wird.

Münsterischer Anzeiger 12.02.1913

## Dammrutsch bei Willebadessen

⊙ **Coest, 14. Febr.** (Eisenbahnunfall.) Heute nacht blieb der Güterzug 6012 Holzmitden Eöln infolge Dammrutsches bei Willebadessen stehen. Sämtliche Züge haben bedeutende Verspätungen. Der Verkehr wird eingeleisig aufrecht erhalten.

Münsterischer Anzeiger 15.02.1906

## Weiterführung der Bentheimer Eisenbahn

Neuenhaus, 13. Febr. (Weiterführung der Bentheimer Kreisbahn.) Für die Niedergrafschaft Bentheim wird die Nachricht von hoher Bedeutung sein, daß die holländische Eisenbahnbehörde der hiesigen Kreisverwaltung mitgeteilt hat, daß Holland den Ausbau der Strecke Coevorden bis zur Landesgrenze (Eicherbrücke) übernommen hat. Somit ist die vielerörterte Frage über den Anschluß der Bentheimer Kreisbahn an die holländische Eisenbahn erledigt. Hoffentlich werden nun auch bald die noch schwebenden Unterhandlungen mit den anliegenden Grundbesitzern zwecks Grunderwerbs zum Abschluß gebracht, sodaß die Inangriffnahme des Bahnbaues Neuenhaus-Coevorden nicht mehr lange auf sich warten lassen wird. Wie in Erfahrung gebracht wird, soll mit dem Ausbau der entgegengesetzten projektierten Kreisbahnverlängerung Bentheim-Gronau schon in allernächster Zeit der Anfang gemacht werden.

Münsterischer Anzeiger 15.02.1906

## Neue Schnellzugverbindung nach Amsterdam 1911

□ Eine neue Schnellzugverbindung nach Amsterdam, die seit 1. Mai besteht, dürfte in weiten Kreisen des reisenden Publikums noch wenig bekannt sein, da eine Anzahl Kursbücher diese Verbindung noch nicht aufnehmen konnte. Benutzt der Reisende morgens den Zug 10,30 Uhr ab Wien über Eger (6,13 Uhr), Plauen (6,58 Uhr), so ist er 8,53 Uhr in Leipzig. Von dort fährt der Zug 10,05 abends weiter über Halle (10,40 Uhr), Cassel (2,44 Uhr), Warburg (3,53 Uhr), Badernborn (4,57 Uhr) und ist in Soest 5,42 Uhr früh. Hier nimmt der Schnellzug die Reisenden der Strecke Berlin (ab Potsdamer Bahnhof 10,51 Uhr abends) Magdeburg-Braunschweig (in Soest 5,51 Uhr früh) auf und fährt 5,57 Uhr über Hamm (6,23 Uhr), Münster (7,07), Gronau 8,03 weiter und ist bereits morgens 10,29 Uhr in Amsterdam. Diese neue Schnellzugverbindung Münster-Amsterdam ist unstreitig die beste und schnellste Verbindung für die Orte, die an der obengenannten Strecke liegen, und dürfte in Zukunft von den Reisenden, die aus Österreich, Sachsen, sowie Berlin-Magdeburg-Braunschweig kommen und nach Amsterdam wollen, noch mehr benutzt werden.

Münsterischer Anzeiger 18.07.1911

## Tragisches Eisenbahnunglück in Eßlingen

□ Eßlingen, 22. Sept. (Draht.) Auf dem hiesigen Bahnhofs fuhr ein Güterzug infolge falscher Weichenstellung auf einen stillstehenden Güterzug. Die Lokomotive und die Güterwagen des letzteren wurden zertrümmert. Der Heizer und der Lokomotivführer wurden verbrannt aus den Trümmern hervorgezogen. Der Bahnhofsvorsteher erlitt bei den Rettungsarbeiten erhebliche Brandwunden.

Münsterischer Anzeiger 23.09.1911