

Die Entwicklung der Verkehrsverhältnisse im Kreise Lüdinghausen.

Das Jahr 1935, in dem die Eisenbahn auf ihr 100-jähriges Bestehen zurückblicken konnte, gibt Veranlassung, die Verkehrsentwicklung im Kreise Lüdinghausen während der letzten hundert Jahre zu betrachten.

Im Jahre 1835, als die erste Eisenbahn von Nürnberg nach Fürth gebaut wurde, gab es im Kreise Lüdinghausen wohl kaum eine Straße, die eine künstliche Befestigung hatte. Das einzige Verkehrsmittel war die Postkutsche, die sich mühevoll und langsam durch schlechte Landwege durcharbeitete. Eine regelmäßige Postverbindung bestand zwischen Münster und Castrop über Lüdinghausen. Erst allmählich wurden auch in unserem Kreise Kunststraßen gebaut. Die ersten Straßen waren die heutigen Reichsstraßen Münster — Drensteinfurt — Hamm, Münster — Herbern — Werne — Lünen — Dortmund, Münster — Senden — Lüdinghausen — Olfen — Castrop und die heutige Landstraße I. Ordnung Lüdinghausen — Selm — Bork — Lünen. Im Jahre 1861 waren 78,5 km Straßen vorhanden. Die erste Eisenbahn durch den Kreis Lüdinghausen, die Bahn Hamm—Münster, wurde 1848 dem Verkehr übergeben. Heute liegen an dieser Bahnstrecke innerhalb des Kreises Lüdinghausen die Stationen Ermelingshof, ganz in der Nähe des alten adeligen Hauses Ermelingshof, Merck und Drensteinfurt, mit dem dem Freiherrn von Landsberg gehörigen Schloß Drensteinfurt. Um 1850 wäre es beinahe zu dem Eisenbahnbau Dortmund — Herbern — Münster — Rheine gekommen. Schon 1844 hatte der Oberpräsident von Binde in einer Eingabe an den Finanzminister die Vorteile für das öffentliche Wohl, die der Bau dieser Eisenbahn bringen würde, gebührend hervorgehoben. Auch andere Stellen hatten den Vorteil dieser Bahn erkannt. 1846 lag der endgültige Beschluß der Bergisch-Märkischen Bahn zum Bau dieser Linie vor. Es wurde dann jedoch dieses Projekt zugunsten des Bahnbaues Hamm—Münster zurückgestellt. Für die wirtschaftliche Entwicklung des Kreises Lüdinghausen ist dies bestimmt ein Nachteil gewesen, hätte doch die Bahn Dortmund—Münster den Kreis in seiner Mitte durchschnitten, so daß viele Orte eine Anschlußmöglichkeit an die Eisenbahn bekommen hätten. Es sollte aber noch mehr als 80 Jahre dauern, bis dieses alte Projekt zur Ausführung kam.

Inzwischen ging die Entwicklung des Verkehrswesens langsam weiter. Als im Jahre 1858 Ignaz Reichsfreiherr von Landsberg-Belen Landrat des Kreises Lüdinghausen wurde, machte er es zu seiner ersten Aufgabe, die sehr im argen liegenden Straßenverhältnisse zu bessern. Schon bald begann der Bau der Straßen Lüdinghausen—Wischeberg—Schönefeldsbaum, Lüdinghausen—Nordkirchen—Capelle—Herbern—Wastebbe, Drensteinfurt—Sendenhorst, Lüdinghausen—Seppenrade—Dillmen. Einige Jahre später wurde die Straße Nordkirchen—Südkirchen gebaut. Anfangs der 70er Jahre waren insgesamt 113 km Kreisstraßen vorhanden. Alle größeren Orte des Kreises waren durch befestigte Landstraßen verbunden.

In den Jahren 1874—75 erfolgte der Bau der Privat-eisenbahn Dortmund—Gronau—Enschede, die im Sept. 1875 in Betrieb genommen wurde. Diese Eisenbahn durchschneidet den westlichen Teil des Kreises. An ihr liegen im Kreise Lüdinghausen die Stationen Bork, Selm,

Lüdinghausen und Ondrup. Die Bahn, die später von der Reichsbahn übernommen wurde, ist leider nur eingleisig ausgebaut. Sie ist über den Charakter einer Nebenbahn nicht hinausgekommen. Immerhin erschloß sie schon einen großen Teil des Kreises zum Industriegebiet und zum nahen Holland. Diese Eisenbahnlinie wurde in der Nachkriegszeit zu einer willkommenen Ausflugslinie für die licht- und lufthungrigen Großstädter aus Dortmund. Namentlich auch Lüdinghausen mit seiner schönen Umgebung, mit seinen alten Burgen, insbesondere Wischering, und den imposanten „dicksten Säulen Europas“ in der Kirche, wurde zu einem immer mehr besuchten Ziel einer Wochenendausfahrt. In den letzten Jahren hat auch die Station Ondrup dieser Eisenbahnlinie eine gesteigerte Bedeutung erhalten. Sie wurde für das dichtbevölkerte Gebiet von Dortmund bis Lüdinghausen zur Ausgangsstation für eine Wanderung in die Heidelandschaft der Borckenberge und zu dem dortselbst gelegenen, in ganz Westdeutschland bekannten Segelflugplatz.

Die Jahre 1892 bis 1898 brachten wieder ein verkehrspolitisches Ereignis größter Bedeutung für den Kreis Lüdinghausen: den Bau des Dortmund—Ems—Kanals. Der Kanal berührt im Kreise Lüdinghausen die Orte Olfen, Lüdinghausen und Senden. Er dient im wesentlichen dem Gütertransport vom Ruhrgebiet zur Nordsee und umgekehrt.

Die Vergrößerung des Straßennetzes schritt immer weiter; um die Jahrhundertwende waren im Kreise Lüdinghausen bereits 180 km befestigte Straßen vorhanden.

Die wirtschaftliche Entwicklung Deutschlands vor dem Kriege zeigte sich auch im Kreise Lüdinghausen. Allmählich drangen Industrie und Bergbau über die südliche Kreisgrenze in den Kreis ein. Steigerungen des Handels und der Wirtschaft bedingen auch eine Steigerung des Verkehrs und eine Vermehrung der Verkehrsmöglichkeiten. Es tauchten die Eisenbahnprojekte Recklinghausen—Lüdinghausen—Münster und das schon alte Projekt Dortmund—Münster auf. Während das erstere Projekt bisher nicht über das Stadium einer Planung hinausgekommen ist, wurde das letztere und ältere Projekt kurz vor dem Kriege ernstlich aufgegriffen und mit dem Bau begonnen. Die neue Eisenbahnlinie Dortmund—Münster sollte eine Entlastungslinie für die sehr stark in Anspruch genommene Linie Hamm—Münster werden. Der Weltkrieg und der nach dem Weltkriege einsetzende Verfall der Wirtschaft hemmten den Bahnbau jedoch sehr. Nach mehrjähriger Unterbrechung konnte der Bahnbau in Form einer eingleisigen Nebenbahn im Jahre 1928 beendet werden. Am 17. Oktober 1928 wurde die neue Eisenbahnlinie eröffnet. Wenn sie innerhalb des großen Verkehrs auch nicht die Bedeutung erhalten hat, wie es ursprünglich für sie geplant war, so ist ihre Bedeutung für den Kreis Lüdinghausen jedoch sehr groß, verbindet sie doch den mittleren Teil des Kreises mit den Orten Davensberg, Wischeberg, Capelle (Herbern) und Werne, der größten Stadt des Kreises, mit der Provinzialhauptstadt Münster und dem Industriezentrum Dortmund. Gleichzeitig hat diese Eisenbahnlinie die Aufgabe erhalten, die sagenumwobene Wald- und Moorlandschaft der Davert zwischen Davensberg und