

beschäftigt gewesenen Techniker zu anderweiten Bauten haben abgehen können. Es sind gegenwärtig im Wesentlichen nur noch die definitiven Gebäude der Bahnhöfe Recklinghausen und Dülmen im Bau, von denen die ersteren im Laufe dieses Sommers beendigt und die letzteren unter Dach gebracht werden sollen.

Auf den Bahnhöfen Recklinghausen, Dülmen, Haltern und Münster sind interimistische Empfangs-Gebäude errichtet, welche auf den letzteren beiden Bahnhöfen durch definitive Gebäude vorläufig nicht zu ersetzen sein werden, weil in Haltern zunächst die Erfahrungen des Anschlusses der Bahn von Venlo-Wesel abgewartet werden sollen und in Münster eine Vereinbarung mit der königlichen Westfälischen Staatsbahn über ein gemeinschaftliches Empfangsgebäude getroffen werden muß, welche bis jetzt nicht erfolgt ist.

C. Abtheilung Münster-Dsnabrück.

Diese 6,6 Meilen lange Bahnstrecke ist in den Erdarbeiten auf 5,4 Meilen Länge vollständig hergestellt, während der Damm auf 1,2 Meilen Länge noch nicht beendigt ist. Diese noch nicht vollendeten Strecken liegen insbesondere zu beiden Seiten des Tunnels bei Lengerich und werden ebenfalls im Laufe dieses Sommers vollendet werden. — Die kleineren Brücken der Strecke, im Ganzen 99 Stück, sind bis auf wenige Ergänzungsarbeiten fertig, die eisernen Ueberbauten der mit solchen zu versehenen Brücken sind in der Aufstellung begriffen. Von den größeren Brücken ist diejenige über die Werse (2 Oeffnungen à 45 Fuß überwölbt) vollständig beendigt, während die zweite größere Brücke über die Ems (2 Oeffnungen à 45 Fuß) fertig eingewölbt und in den Widerlagern hochgeführt ist. Die Brücke über die Haase bei Dsnabrück (3 Oeffnungen von zusammen 85 Fuß gewölbt) ist bis auf die Brüstung beendigt. Die Unterführung der Hannover'schen Staatsbahn ist im Mauerwerke so weit beendigt, daß der eiserne Oberbau in nächster Zeit aufgestellt werden kann.

Der Tunnel bei Lengerich ist im Jahre 1869 kräftig gefördert. Die unter den Voreinschnitten ausgeführten Hülfsstollen sind:

a) am Westende in einer Länge von 429 Fuß am 15. Juni,

b) am Ostende in einer Länge von 642 Fuß am 9. Oktober

in die Voreinschnitte durchschlägig geworden.

In dem 2400 Fuß langen Tunnel ist der Nichtstollen

a) am Westende vom Mundloche 986 Fuß lang,

b) am Ostende vom Mundloche 925 " "

zusammen auf .. 1911 l. Fuß

hergestellt, so daß also bis zum Durchschlägigwerden noch 489 l. Fuß Nichtstollen auszuführen sind.

Der Vollaussbruch ist jetzt an 4 Stellen im Gange und sind bis Ende April 444 laufende Fuß beendigt, so daß die Ausmauerung bis dahin auf 266 laufende Fuß hergestellt werden konnte. Nach dem Durchschlägigwerden des Nichtstollens im August d. J. soll noch ein Mittelausbruch in Angriff genommen werden, so daß dann noch zwei neue Angriffsstellen entstehen. — Die baulichen Verhältnisse des Tunnels gestalten sich auf $\frac{3}{4}$ der Länge desselben (westliche Hälfte), wo derselbe im Plänerfall auszuführen ist, günstig; das Gebirge erfordert nur eine schwache, theilweise gar keine Verzimmerung, die Gewölbe können in einer Stärke von $1\frac{1}{2}$ Fuß ausgeführt werden; jedoch ist der Wasserzudrang immer stärker geworden und werden die Arbeiten dadurch etwas erschwert. — Die etwa $\frac{1}{4}$ der Länge betragende östliche Strecke, welche im Plänermergel liegt, ist nicht so leicht auszuführen, da sie einen kräftigen Ausbau erfordert und zugleich einen starken Wasserzudrang zeigt. — Das Material zur Ausmauerung des Tunnels ist ein in der Nähe zu gewinnender guter Hülfsandstein, von welchem

zu billigen Preisen schon über 100,000 Kubikfuß angeliefert sind, so daß ein reichlicher Vorrath vorhanden ist.

Der Oberbau der Bahnstrecke von Münster nach Dsnabrück ist an beiden Endpunkten, dem Anschlusse an die vorhandenen Eisenbahnen, begonnen und wird nach Lengerich zu fortgesetzt, so daß von Münster aus etwa 4 Meilen, von Dsnabrück aus $2\frac{1}{2}$ Meilen Oberbau zu legen sein werden und nach Beendigung des Tunnels nur noch das kurze Stück des Oberbaues im Tunnel zusammenzuschließen ist, um den Betrieb auf der Bahnstrecke eröffnen zu können.

Die Bettung ist auf 2,2 Meilen Länge im untern Theile theils aus feinem Sand, theils aus Steinschlag soweit beschafft, daß das Schienengestänge darauf verlegt werden kann; der übrige Theil der Bettung wird zum großen Theile auf der Bahn selbst durch Lokomotiv-Transport von Kiesgruben, welche in der Nähe von Münster und Dsnabrück an der Bahn gelegen sind, herbeizuschaffen sein. — Auch auf der für Rechnung des Georgs-Marien-Bergwerks- und Hütten-Vereins auszuführenden, etwa $\frac{1}{2}$ Meile langen Anschlußbahn von Station Hasbergen an die Hüggebahn der Hütte ist mit dem Legen des Oberbaues von der Hüggebahn ab begonnen und kann daher die Bahnstrecke von Dsnabrück nach Hasbergen und nach der Georgs-Marien-Hütte in einigen Monaten dem Betriebe übergeben werden.

Auf den Bahnhöfen Westbevern, Lengerich und Hasbergen werden die Materialien zu den Gebäuden angefahren und können die Gebäude, deren Pläne genehmigt worden sind, jetzt begonnen werden.

D. Abtheilung Dsnabrück-Lemförde.

Auf dieser 5 Meilen langen Abtheilung (Sektion 25—29) steht der Grund und Boden mit Ausnahme etwa einer $\frac{1}{2}$ Meile langen Strecke im Kreise Lübbecke zur Disposition der Bauverwaltung. Eine Einigung über die Preise ist jedoch nur zum kleinsten Theile erreicht und hat die Schätzung eingeleitet werden müssen.

Die Erdarbeiten sind mit Ausnahme jener $\frac{1}{2}$ Meile langen, noch nicht disponiblen Strecke, wo indessen nur geringe Erdarbeiten vorkommen, auf der ganzen Abtheilung im Gange. Insbesondere werden die Arbeiten an dem großen Einschnitte auf der Wasserscheide bei Behrte und an den langen Dämmen nordöstlich von Dsnabrück und bei Stirpe kräftig betrieben, wo zu den Transporten der Erdmassen vier Lokomotiven in Thätigkeit sind.

Bis jetzt ist das Planum auf eine Länge von 1,1 Meile beendigt.

Von den 68 Brücken und Durchlässen dieser Abtheilung sind 23 im Mauerwerk beendigt, an der Mehrzahl der übrigen wird gearbeitet und ist das Steinmaterial zu denselben fast vollständig an Ort und Stelle. Der 50 Fuß hohe Viadukt bei Lecker wird jetzt eingewölbt, an der Unterführung der Bremer Chaussee bei Dsnabrück werden die Auflager-Quader verlegt, die überwölbt untergeführte der Bremer Chaussee bei Lecker, die Hunte-Brücke bei Bohnte und die Brücke über den Scheidriede-Kanal sind beendigt.

Die eisernen Ueberbauten der mit solchen zu versehenen Brücken sind kontrahirt und wird die Aufstellung derselben bei einer Anzahl dieser Brücken in der Nähe von Dsnabrück im Juni d. J. geschehen, damit das Schienengestänge vom Bahnhofe Dsnabrück ab in der Richtung nach Bremen zunächst auf $\frac{1}{2}$ Meile Länge bis zu der Kiesgrube bei Bove hergestellt werden kann, da aus dieser Kiesgrube das Bettungsmaterial des Oberbaues zu beschaffen ist.

Die Grundrisse der Bahnhöfe Dsnabrück, Behrte und Bohnte sind genehmigt und sind die Erdarbeiten der drei Bahnhöfe danach in der Ausführung begriffen. Die Erdarbeiten sind so weit gediehen, daß die Anfuhr