

## 3. Brücken und Durchlässe.

In Sektion Holland haben die Kunstbauten noch nicht begonnen.

In Sektion I. ist die Wege-Unterführung in Station 56 bis zur Kämpferhöhe fertig gestellt. Die Mannarbeiten für den Durchlaß in Station 63 + 2 sind beendet und ist die schiefe Wege-Unterführung in Station 65 + 8 bis zu den Kämpfern fertig gestellt. Der Durchlaß in Station 78 + 1 war bereits im vorhergehenden Jahre fertig gestellt. Im Laufe des Jahres wurden ferner die Wege-Unterführung in Station 80 und die Wege-Überführung in Station 107 + 3 beendet.

In Sektion II. und III., sowie IV. und V. sind die Materialien zu den meisten Brückenbauten beschafft und bereits angefahren, desgleichen sind die Maurerarbeiten zu diesen Bauten vergeben worden. Außerdem hat die Ausführung der Wege-Unterführung in Sektion IV. Station 188 + 8 noch vor dem Winter in Angriff genommen werden müssen, um deren Fertigstellung zu ermöglichen, bevor die Dammschüttungen dieselbe erreichen und die Erdarbeiten dadurch eine Stockung erleiden.

## 4. Rheinbrücke bei Wesel.

Die Ausführung der Rheinbrücke bei Wesel hat im Laufe des Jahres 1872 nicht wesentlich gefördert werden können, weil die Feststellung der Spezial-Projekte erst gegen Mitte des Jahres erfolgte, während die Feststellung der Linie für die Sektion VI, in welcher die Rheinbrücke liegt, mit Ablauf des Jahres noch nicht eingetroffen war.

Durch letzteren Umstand ist es bisher noch nicht zu ermöglichen gewesen, den für die Bau-Ausführung erforderlichen Grund und Boden käuflich zu erwerben, und die Seitens der Behörden verlangte Erweiterung des Durchfluß-Profiles durch Abtragung des linken Rheinufers herzustellen. Es hatte das zur Folge, daß die Einschränkungen des Flußprofils durch Pfeilerbauten im Rheinbett selbst, und zumal auch auf der rechten Rheinseite Seitens der Behörden nur in beschränktem Maße gestattet werden konnten.

Die eigentliche Bauhätigkeit beschränkte sich daher hauptsächlich nur auf den Spätsommer und den Herbst; dieselbe wurde jedoch wiederholt durch außergewöhnliche Hochwasserstände zeitweilig gestört und die bereits gefertigten Arbeiten nicht allein im Strome, sondern auch in der Nähe der Ufer geschädigt.

Trotz aller dieser ungünstigen Verhältnisse ist dennoch in der kurzen Zeit der eigentlichen Bauhätigkeit über Erwarten viel geleistet worden.

Von den 65 Pfeilern auf der linken Rheinseite, von welchen drei auf künstliche Weise mittelst Brunnen gegründet werden mußten, sind 54 vollständig fertig gestellt und die übrigen bis zum aufgehenden Mauerwerk beendet, mit schweren Senksteinen in den Fundamenten verpackt und alle Baugruben hinterfüllt worden.

Der linke Endpfeiler der Strombrücke, dessen Fundirung erhebliche Schwierigkeiten verursachte, weil bei Herstellung der Baugrube eine alte aus Faschinen hergestellt gewesene Bühne zu beseitigen war, ist bis zur Höhe von + 20 Fuß W. P. aufgemauert. Beim ersten Strompfeiler, dessen Fundamente bis — 20 Fuß W. P. hinabreichen, wurden die Arbeiten ganz bedenklich durch ein altes Schiffs-Brack erschwert, das sich in der Baugrube vorfand, aber nicht gänzlich entfernt werden konnte, weil einzelne Stücke desselben bis tief unter die Sohle der Baugrube hinabragten. Trotzdem ist es ermöglicht worden, bis zum Spätherbst diesen Pfeiler in der Pfahlwand-Umschließung und der Betonirung fertig zu stellen und nunmehr die Aufmauerung zu beginnen.

Bei Pfeiler II. fanden sich keine nennenswerthen Schwierigkeiten und ist derselbe, ebenfalls bei einer Tiefe der Fundamente von — 20 Fuß W. P., bis zur Höhe von + 14 W. P. fertig gestellt worden.

Die Arbeiten beim Strompfeiler III konnten erst spät beginnen, weil vorerst eine Verordnung des Ober-Präsidenten der Provinz, welche die Breite der Flöße beim Passiren der Baustelle auf in max. 50 Meter anstatt der sonst zugestandenen 75 Meter festsetzte, abgewartet werden mußte.

Die sonst wohl eintretenden sehr niedrigen Wasserstände des Spätherbstes und Winters machten jedoch im vergangenen Jahre wiederholten Hochwassern Platz und diese vereitelten alle Hoffnungen auf eine mögliche Beendigung der Fundirungsarbeiten für dieses Jahr.

Auf der rechten Rheinseite wurde der bereits im verflossenen Jahre begonnene rechte Uferpfeiler fertig gestellt. Außerdem wurden 32 Pfeiler der Fluthbrücke in den Fundamenten und 18 bis zu den Wölbungen aufgemauert.

Von den 108 Pfeilern der Brücke sind nur 5 Pfeiler bis heran nicht in Angriff genommen worden.

Gefertigt wurden im Jahre 1872 an der Rheinbrücke 5500 Schachtruthen Mauerwerk und an Material angefahren 16 Millionen Stück Ziegelsteine, 11,000 Schachtruthen Bruch- und Senksteine und 11,200 Stück Quader und Anderes mehr.

## B. Bahnstrecke Wesel-Haltern.

Die Erdarbeiten und Brücken dieser im Herbst 1871 begonnenen 5,4 Meilen langen Bahnstrecke sind bis auf kleine Nacharbeiten beendet, der Oberbau ist von Haltern ab auf 4,5 Meilen Länge hergestellt, die Nebengeleise und Weichen der Bahnhöfe Dorsten und Schermbeck sind verlegt, die interimistischen Empfangs- und Nebengebäude der Bahnhöfe Dorsten und Schermbeck, welche in Necklinghausen und Dülmen disponibel geworden, und von dort versetzt worden, sind beendet, ebenso sind der definitive Güterschuppen und die Wasserstation des Bahnhofes Dorsten fast vollständig hergestellt. Die Anfuhr des Unterbettungskieses zur Ausfüllung des Geleises mittelst Lokomotive ist kräftig gefördert und wird der Rest dieses Bettungsmaterials nach dem im Monate Mai zu erreichenden Anschlusse des Geleises an den Bahnhof Wesel von dem durch die Baggerungen für die Rheinbrücke gewonnenen Kiese angefahren werden, so daß die Bahnstrecke Wesel-Haltern im Monate Juni d. J. beendet werden wird.

## C. Bahnstrecke Banne-Münster-Osnabrück.

Diese 15,66 Meilen lange Bahnstrecke, welche von Banne bis Münster am 1. Januar 1870, und von Münster bis Osnabrück am 1. September 1871 dem Betriebe übergeben wurde, ist im Bau bis auf folgende Anlagen vollständig beendet.

Die definitiven Empfangsgebäude zu Haltern und Münster, welches letztere in Gemeinschaft mit der königlichen Verwaltung der Westfälischen Bahn zu erbauen sein wird, sollen vorläufig nicht ausgeführt werden. Die Verhandlungen über den Plan zu dem mit der königlich hannoverschen Staatsbahn gemeinschaftlich zu erbauenden Empfangsgebäude in Osnabrück sind dadurch verzögert, daß jetzt eine Bahn von Hamm über Osnabrück nach Oldenburg gebaut werden wird, auf welche bei dem gemeinschaftlichen Personen-Bahnhöfe Rücksicht genommen werden soll.

Die definitiven Empfangsgebäude und Nebengebäude zu Kattenvenne und Lengerich sind unter Dach und werden im Sommer 1873 beendet und in Benutzung genommen werden.