

vertheuren dieselben den Bau um so mehr, als auf längeren Strecken in der Nähe der Bahn natürliche Bausteine sich nicht finden und auch das Material zur Ziegelfabrikation selten und zum Theil sehr schlecht ist.

Die Projekte für die Brücken über den Rhein bei Wesel und über die Weser oberhalb Bremen sind höhern Orts noch nicht festgestellt. Wir unterlassen daher, jetzt auf eine nähere Beschreibung dieser wichtigen Bauwerke einzugehen.

Wie ferner aus der Zusammenstellung hervorgeht, ist die Zahl der Wege-Unterführungen und Ueberführungen in Folge der auf dem größten Theile der Strecke flachen und günstigen Terrainbildung nicht groß.

Dagegen sind zur Ueberführung der Venlo-Hamburger Bahn über die Rheinische Eisenbahn bei Geldern, über die Westfälische Staatsbahn bei Münster, über die Hannoverische Staatsbahn bei Osnabrück, über die Wunstorf-Bremer Bahn in der Nähe von Bremen und über die Lehrte-Harburger Bahn in der Nähe von Harburg Ueberführungen auszuführen, welche zur Erlangung der nöthigen Höhe über den vorhandenen Bahnen nicht unbedeutende Dammschüttungen erforderlich machen.

Auf der Venlo-Hamburger Bahn ist nur ein Tunnel auszuführen und zwar zur Durchbrechung des letzten Ausläufers des Teutoburger Waldes bei Lengerich. Derselbe erhält eine Länge von 200 Ruthen und ist im Ganzen unter nicht ungünstigen Verhältnissen auszuführen, da mit demselben die Kreideformation und speziell die Gruppe des Plänerkalkes und Plänermergels zu durchbrechen ist, von denen nur die letztere eine etwas kräftigere Verzimmerung erfordert, die erstere aber fast ganz ohne Zimmerung wird auszuführen sein.

#### E. Bahnhöfe.

Auf den Strecken von Venlo bis Bremen, wo die speziellen Vorarbeiten ausgeführt sind, werden Bahnhöfe bei folgenden Orten auszuführen sein:

- 1) bei Venlo, Anschluß an die dort zusammentreffenden Bahnen,
- 2) bei Straelen,
- 3) bei Geldern,
- 4) bei Issum,
- 5) bei Alpen,
- 6) bei Wesel, Durchkreuzung der Oberhausen-Arheimer Zweigbahn,
- 7) bei Schermbeck,
- 8) bei Dorsten,
- 9) bei Haltern, Anschluß der Zweigbahn von Pluto-Bahnhof nach Haltern,
- 10) bei Recklinghausen an dieser Zweigbahn,
- 11) bei Dülmen,
- 12) bei Appelhülsen,
- 13) bei Münster, Ueberschreitung der Westfälischen Staatsbahn,
- 14) bei Westbevern,
- 15) bei Lengerich,
- 16) bei Hasbergen, an welchem Orte die Zweigbahn vom Georgs-Marien-Bergwerks- und Hütten-Vereine sich anschließen wird,
- 17) bei Osnabrück, Ueberschreitung der Hannoverischen Staatsbahn,
- 18) bei Behrte,

- 19) bei Bohmte,
- 20) bei Lemförde,
- 21) bei Diepholz,
- 22) bei Cornau,
- 23) bei Barnstorf,
- 24) bei Twistringen,
- 25) bei Bassum,
- 26) bei Syke,
- 27) bei Kirchweyhe,
- 28) bei Hemelingen, von denen die drei letzteren Bahnhöfe jedoch noch von der Art der Einführung der Bahn in das Bremensche Gebiet und nach Bremen abhängig sind,
- 29) bei Bremen, Ueberschreitung der Wunstorf-Bremen-Bremenshafener Bahn und Anschluß an die Bremen-Oldenburger Bahn.

Die Bahnhöfe der Strecke von Bremen nach Harburg und Hamburg, für welche die speziellen Vorarbeiten bis jetzt nicht angefertigt sind, können noch nicht angegeben werden. Die Bahnhöfe zwischen Venlo und Bremen werden eine durchschnittliche Entfernung von 1,6 Meilen von einander erhalten.

## 2. Vorarbeiten.

### A. Bahnstrecke von Pluto-Bahnhof bis Münster.

Nachdem die politischen Verhältnisse des Jahres 1866 sich geordnet hatten, wurden zunächst die speziellen Vorarbeiten für die 9 Meilen lange Bahnstrecke von Pluto-Bahnhof über Recklinghausen, Haltern und Dülmen nach Münster in Angriff genommen und so gefördert, daß die Situationspläne, Längenprofile und Bauwerks-Verzeichnisse im August 1867 an die Staats-Behörden eingereicht werden konnten. Hierauf wurden auch sogleich die Projekte und speziellen Kosten-Anschläge zu den Brücken, Erdarbeiten etc. und gleichzeitig die Parzellar-Vermessungen der zu erwerbenden Grundstücke begonnen und so betrieben, daß, nachdem die Situationspläne und Längenprofile im Januar 1868, genehmigt von den Staats-Behörden, zurückgekommen waren, der Bau selbst am 4. März 1868 am großen Einschnitte bei Münster und am 9. März am großen Einschnitte bei Recklinghausen begonnen werden konnte.

Die speziellen Projektirungs-Arbeiten und Veranschlagungen dieser Bahnstrecke, einschließlich der Bahnhöfe und der Bahnhofs-Gebäude, sind vollständig beendet und sehen wir der höhern Genehmigung der Pläne zu den Bahnhofs-Gebäuden entgegen, um den durch Anlieferung der Materialien schon vorbereiteten Bau der Gebäude auf den Bahnhöfen beginnen zu können.

### B. Bahnstrecke Venlo-Wesel.

Von den Vorarbeiten der Strecke Venlo-Wesel sind diejenigen der Strecke von Venlo bis zur preussischen Gränze vollständig zum Abschluß gebracht. Die Situations- und Nivellements-Pläne, desgleichen die Projekte zu den Brückenbauten und Wegeübergängen etc. haben der Königl. Niederländischen Regierung zur Revision vorgelegen und die Genehmigung erhalten.

Die auf den Grunderwerb Bezug habenden Arbeiten sind ebenfalls beendet und liegen noch zur Genehmigung vor.