

Die Projekte für die Hochbauten des Bahnhofs Venlo sowie zu den Einrichtungen dieses Bahnhofes selbst haben noch nicht in Angriff genommen werden können, weil die Verhandlungen wegen gemeinschaftlicher Benützung des Bahnhofs der Staats-Eisenbahn daselbst bis jetzt noch nicht zum Abschluß gediehen sind.

Von der Strecke Preussische Gränze bis Wesel, deren definitive Bearbeitung im Sommer 1867 begonnen wurde, konnten nur die ersten 4 Meilen vollständig bearbeitet werden, weil die Feststellung der Linie für die Meilen VI. und VII. von der, bis zum Januar dieses Jahres noch unbestimmten Lage des Rheinüberganges bei Wesel abhängig war.

Die Feldarbeiten wurden jedoch gleich für die ersten 5 Meilen in Angriff genommen, mit Rücksicht auf spätere Eventualitäten jedoch in der Nähe des Rheines weiter als gewöhnlich ausgedehnt.

Die Vorarbeiten für die beiden ersten Sektionen incl. aller Projekte und Kostenanschläge, mit Ausnahme derjenigen für die Hochbauten, sind fertig gestellt. Desgleichen sind alle für den Grunderwerb erforderlichen Arbeiten in diesen beiden Sektionen beendet.

Die Vorarbeiten für Sektion IV. und V. incl. der Projekte für die Hochbauten und Brücken, nebst den Haupt-Kostenanschlägen sind ebenfalls fertig. An den Arbeiten für den Grunderwerb fehlt nur noch die Aufstellung des Vermessungs-Registers.

Von den Vorarbeiten für die Sektion VI. sind beendet die Nivellements- und Situationspläne, die Berechnung der Duerprofile, der größere Theil der Brückenbauwerke, die Parzellar-Aufnahme und die Parzellar-Karten.

Eine weitere Bearbeitung dieser Sektion ist unterblieben, weil die Linie vor Feststellung des Rheinüberganges bei Wesel als feststehend nicht betrachtet werden konnte, und die in einer der Inundation ausgesetzten Niederung liegende Strecke möglicher Weise bei der Revision des Projektes Aenderungen in der Anlage erleiden kann.

Sektion VII. begreift den Theil vom Fort Blücher auf der linken Seite des Rheines bei Wesel bis zum Bahnhof Wesel. Die Vorarbeiten für diese Sektion konnten erst im Januar 1869, nach Feststellung der Achse für die Rheinbrücke, in Angriff genommen werden und haben sich, mit Ausschluß der Projekte für die Rheinbrücke selbst, bis jetzt nur auf die Feldarbeiten beschränkt; die letzteren sind vor wenig Tagen zu Ende geführt worden.

In Folge von Schwierigkeiten, welche Seitens des Militär-Fiskus gegen die bisherige Richtung der Bahnlinie in der Nähe von Geldern erhoben wurden, mußte eine Verlegung der bereits fertig bearbeiteten Strecke von Sektion III., Station 112 bis Sektion IV. Station 15 angeordnet werden, deren Ausführung erst kürzlich begonnen hat.

Die Rheinbrücke bei Wesel ist in ihrer allgemeinen Anlage festgestellt. Der Viadukt für die linke Rheinseite ist bereits im Projekte fertig; die Fundirung der Rheinstrom-Brückenpfeiler ist ebenfalls für alle Pfeiler projektirt. Es ist jedoch zu erwarten, daß eine theilweise Umarbeitung dieser letzten Projekte Statt finden muß, weil bei den noch nicht beendeten Bodenuntersuchungen in größerer Tiefe sich Erdarten gefunden haben, die eine Fundirung der gewählten Art möglicher Weise nicht zulassen.

Die Projekte für den eisernen Ueberbau der Rheinstrombrücke konnten erst definitiv in Angriff genommen werden, nachdem das zur Anwendung zu bringende System und die Breite der Brückenbahn bestimmt worden waren. Diese Bestimmung erfolgte am 22. März d. J. und sind seitdem die Arbeiten so gefördert worden, daß die statischen Berechnungen zu Ende geführt, die allgemeinen Verhältnisse der Konstruktion bestimmt und mit den Reinzeichnungen begonnen werden konnte.

C. Bahnstrecke Wesel-Haltern.

Die speziellen Vorarbeiten dieser Strecke sind von Haltern aus bis etwa 1 Meile vor Wesel mit Ausnahme der Bahnhofs-Projekte und Anschläge vollständig beendet. Jene letzte Strecke konnte bis jetzt nicht bearbeitet werden, weil zunächst die Frage über den Rheinübergang und die Bahnhofs-Anlage bei Wesel erledigt werden mußte, von welchen die Art der Einführung der Linie nach Wesel abhängig ist.

Die Situations- und Nivellementspläne der im Regierungsbezirke Münster gelegenen Strecke von Haltern bis in die Nähe von Schermbeck sind an die Staatsbehörde im März 1868 eingereicht und haben im Juli desselben Jahres die höhere Genehmigung gefunden.

D. Bahnstrecke Münster-Osnabrück.

Die generellen Vorarbeiten für diese Bahn-Abtheilung waren schon im Frühjahr 1867 begonnen, namentlich um die günstigste Lage der Linie in der schwierigen Strecke bei Lengerich und von dort nach Osnabrück zu ermitteln. Die Situations- und Nivellementspläne wurden im März 1868 an die Staatsbehörde eingereicht und erhielten im Juli desselben Jahres die höhere Genehmigung. Die speziellen Pläne und Kosten-Anschläge wurden im Mai 1868 beendet und im Juli genehmigt.

Nachdem im Juni inzwischen auch die Erwerbung des Grund und Bodens so weit vorgeschritten, und die baldige Genehmigung der Pläne in sicherer Aussicht war, wurde der Bau selbst an den beiden Voreinschnitten des Tunnels bei Lengerich am 29. Juni in Angriff genommen.

Die speziellen Projekte und Kosten-Anschläge der Bauwerke dieser Strecke sind bis auf diejenigen der Gebäude für die Bahnhöfe vollständig beendet. Zu den Bahnhofs-Gebäuden sind die Projekte gegenwärtig in Arbeit, nachdem die speziellen Grundrisse zu den Bahnhöfen schon beendet sind.

E. Bahnstrecke Osnabrück-Bremen.

Auf dieser Bahn-Abtheilung wurden die Vorarbeiten zunächst und zwar schon im Sommer 1867 in der Nähe von Osnabrück begonnen, weil die Bestimmung der günstigsten Richtung hier die größten Schwierigkeiten fand. Es wurden drei wesentlich von einander abweichende Richtungen und zwar:

- 1) von Osnabrück über Behrte, Bohnte und Lemförde nach Diepholz,
- 2) von Osnabrück über Engter, Benne und Lemförde nach Diepholz,
- 3) von Osnabrück über Bramsche und Damme nach Diepholz,

generell bearbeitet, welche in ihrer Länge wenig von einander abweichen, im Uebrigen aber eine sehr verschiedene Terrain-Bildung zeigen. — Die königlichen Staatsbehörden haben die erstere Richtung über Behrte und Bohnte zur Ausführung bestimmt, namentlich mit Rücksicht auf den in Aussicht stehenden Anschluß einer Bahn aus der Richtung von Süden (Kassel-Frankfurt) über Detmold, Herford und Lübbecke nach Lemförde, sowie mit Rücksicht auf die Durchschneidung der sehr bevölkerten Gegend des Amtes Wittlage und des Kreises Lübbecke.

Die spezielle Tracirung dieser Linie, welche wie bereits oben bemerkt, ein sehr schwieriges und zerriffenes Terrain durchzieht, erforderte viele Mühe und Zeit, da zu dem Zwecke zunächst ein ausgedehntes Höhenmaß und sodann mehrere Spezial-Konkurrenz-Linien bearbeitet werden mußten. Die Situations- und Nivellementspläne dieser in den Bezirken der Landdrostei Osnabrück und der Regierung zu Minden belegenen Strecke von Osnabrück bis Lemförde wurden im August 1868 zur Prüfung an die Staatsbehörden eingereicht und erhielten bis auf die Strecke unmittelbar bei Osnabrück im Dezember 1868 die höhere Genehmigung. — Gegen die