

bei Osnabrück projektierte Bahnrichtung und Bahnhofs-Anlage trat in dieser Stadt eine lebhaftere Opposition hervor, welche ihren Grund im Wesentlichen in dem Wunsche hatte, den Bahnhof der Venlo-Hamburger Bahn näher an die Stadt und an den jetzigen Bahnhof herangerückt zu sehen.

Nachdem diese Frage in Veranlassung einer Vorstellung des Magistrates der Stadt Osnabrück an königliches Handels-Ministerium durch einen Spezial-Commissarius dieser Staatsbehörde im Dezember 1868 an Ort und Stelle geprüft war, erhielt der diesseits aufgestellte Plan mit einzelnen kleinen Modifikationen im Januar d. J. die höhere Genehmigung und konnten hiermit die speziellen Projekte der Brücken zc. auch für diese Strecke beendigt und mit den Projekten für die ganze Strecke von Osnabrück bis zur Weser bei Bremen im März d. J. zur höheren Genehmigung eingereicht werden.

Neben den Vorarbeiten für die Strecke Osnabrück-Lemförde wurde das Projekt der Bahn in der Nähe von Bremen vorzugsweise betrieben, schon im November 1867 begonnen und im Mai 1868 so weit beendigt, daß die Verhandlungen mit der freien Stadt Bremen über die Bahnstrecke im Bremen'schen Gebiete begonnen werden konnten. Diese Verhandlungen nahmen einen sehr langsamen Verlauf. Der Senat der freien und Hanse-Stadt Bremen hatte nach Mittheilung des diesseitigen Planes einen von demselben wesentlich abweichenden, ihm mehr erwünschten Plan bearbeiten lassen. Dieser Plan aber entsprach den diesseitigen Interessen nicht und würde sehr große Schwierigkeiten und Nachteile im Gefolge haben. Es wird deshalb gegenwärtig versucht, eine neue Linie aufzufinden, welche den beiderseitigen Interessen mehr entspricht, als die bisher bearbeiteten Linien.

Die Situationspläne und Längenprofile der Strecke von Lemförde bis zur Weser oberhalb Bremen (Landdrostei-Bezirk Hannover) sind im Januar 1868 an die Staatsbehörden eingereicht und ist, nachdem die landespolizeiliche Prüfung an Ort und Stelle im Februar d. J. statt gefunden hatte, für die Strecke bis in die Nähe von Syke die Genehmigung bereits erfolgt. Die Pläne zu den Brücken über die Weser und in den Wesermarschen wurden im November 1868 so weit beendigt, daß sie der höheren Genehmigung hätten unterbreitet werden können, doch war davon ein Erfolg nicht zu erwarten, so lange die Richtung der Bahn im Bremen'schen Gebiete nicht festgestellt war.

Die speziellen Projekte zu den Brücken zc. der ganzen Strecke von Osnabrück bis zur Weser bei Bremen wurden, wie oben bemerkt, im März d. J. eingereicht und ist deren baldige Genehmigung zu hoffen. — Die speziellen Kostenanschläge dieser sämtlichen Brücken, sowie der Erdarbeiten, Wege-Uebergänge u. s. w. der Strecke von Osnabrück bis zur Weser bei Bremen sind bis auf einen kleinen Theil vollständig beendigt, während mit der Projektirung der Bahnhofs-Grundrisse und Bahnhofs-Gebäude für die Strecke Osnabrück-Bremen begonnen wurde.

Die Parzellar-Vermessung behufs Erwerbung des Grund und Bodens ist für die ganze Strecke Osnabrück-Bremen beendigt, die Flächen-Berechnungen und Aufstellung der Grunderwerbs-Verzeichnisse sind für die 13 Meilen lange Bahnstrecke von Osnabrück bis Syke beschafft, so daß die Erwerbung des Grund und Bodens auf der höheren Orts genehmigten Strecke Osnabrück-Lemförde hat begonnen werden können.

F. Bahnstrecke Bremen-Harburg.

Für diese Bahn-Abtheilung liegen bis jetzt nur die generellen Vorarbeiten der früheren hannoverschen Staats-Eisenbahn-Verwaltung vor. In Folge der oben gedachten Verhandlungen mit dem Senate der freien und Hansestadt Bremen werden zunächst noch generelle Untersuchungen für eine Bremen näher liegende Linie ausgeführt, von deren Resultat es abhängen wird, in welcher Richtung die Linie zwischen Bremen und Harburg zu traciren ist und die speziellen Vorarbeiten vorzunehmen sind.

3. Bau-Ausführung.

Für die Bau-Ausführung ist die Bahn bis Harburg in 10 Abtheilungen eingetheilt und zwar:

Abtheilung I. von Venlo bis Wesel, Sektion I—VII =	6,38 Meilen,
" II. " Wesel bis Haltern, Sektion VIII—XII =	5,3 "
" III. " Pluto-Bahnhof bis Dülmen, Sektion I—III der Zweigbahn und " XIII u. XIV der Hauptbahn =	5,25 "
" IV. " Dülmen über Münster bis zur Ems, Sektion XV—XIX =	5,0 "
" V. " der Ems bis Osnabrück, Sektion XX—XXIV =	5,0 "
" VI. " Osnabrück bis Lemförde, Sektion XXV—XXIX =	4,9 "
" VII. " Lemförde bis Twistringen, Sektion XXX—XXXV =	6,1 "
" VIII. " Twistringen bis Bremen, Sektion XXXVI—XXXX =	5,5 "
" IX. und X von Bremen bis Harburg, Sektion XXXXI—LIII, etwa =	13,0 "

Abtheilung III. und IV. Pluto-Bahnhof—Münster—Ems.

Der Bau selbst wurde auf der 9 Meilen langen Strecke von Pluto-Bahnhof bis Münster begonnen, da diese nach den Konzessions-Bedingungen zuerst beendigt werden muß und für sich dem Betriebe übergeben werden soll. Es war ein glückliches Zusammentreffen, daß auf denjenigen 3 Baustellen bei Recklinghausen, Dülmen und Münster, wo die größten Erdarbeiten auszuführen sind, der Angriff des Baues von den Grundeigentümern freiwillig gestattet wurde, bevor die Verhandlungen über den Ankauf der Grundstücke schon zum Abschlusse gekommen waren. Diese freiwillige Ueberweisung der Grundstücke stellte sich später um so werthvoller heraus, als die Verhandlungen über den Ankauf des Grund und Bodens auf einem großen Theile der Strecke viele Schwierigkeiten fanden, so daß wir trotz der vielfach angewendeten Abschätzung im Expropriationswege noch immer nicht im Besitze der sämtlichen für die Strecke Pluto-Bahnhof—Münster erforderlichen Grundflächen sind. Es fehlen indeß gegenwärtig nur noch geringe Flächen in den Sektionen XIII, XIV und XVIII, deren Ueberweisung in naher Aussicht steht.

Die Erdarbeiten wurden in Sektion XVIII im Einschnitte bei Münster am 4. März, in Sektion III im großen Einschnitte bei Recklinghausen am 9. März und am großen Einschnitte bei Dülmen im April 1868 in Angriff genommen und an diesen sämtlichen Baustellen, nachdem die Erdförderung aus den Einschnitten auf eine angemessene Entfernung vorgerückt war, thunlichst bald ein Betrieb mit Lokomotiven eingeführt, deren Zahl von anfänglich 3 nach und nach auf 7 vermehrt worden ist.

Mit dem Fortschreiten der Grunderwerbung wurden im Laufe des Jahres 1868 die Erdarbeiten nach und nach auch auf die übrigen Strecken ausgedehnt und sind gegenwärtig etwas über 5 Meilen des Planums beendigt. Die noch rückständigen Erdarbeiten, namentlich an den zuletzt fertig werdenden großen Arbeitsstellen bei Recklinghausen und Dülmen, sind so disponirt, daß dieselben Ende August d. J. beendigt sein sollen.

Von den 152 kleineren Brücken und Durchlässen dieser Abtheilungen sind 91 im Bau und bis auf die Abdeckungs-Quader der Flügel und Stirnen im Mauerwerk zum größten Theile beendigt. Das Aufstellen des eisernen Oberbaues der mit einem solchen zu versehenen Brücken ist begonnen. Zu den im Bau noch rückständigen kleinen Brücken ist das Bruchstein-Material bis auf einen kleinen Theil an Ort und Stelle.

An größeren Brücken sind in diesen beiden Abtheilungen die Brücke über die Emscher, die Lippe, die Werse und die Ems zu erbauen.