

Die Emscher-Brücke ist im Mauerwerk bis auf die Deck- und Auflagerungs-Quader beendet und wird der eiserne Oberbau aufgestellt werden, sobald das Schienengeleise von Pluto-Bahnhof bis an die Emscher herangerückt sein wird. Die Lippe-Brücke ist im Herbst 1868 fertig fundamementirt und werden die Pfeiler und Widerlager jetzt hoch gemauert, so daß der eiserne Oberbau im Juni und Juli d. J. aufgestellt werden kann. Die Werse-Brücke ist im Herbst 1868 aus dem Wasser fast bis zu den Gewölb-Anfängern herausgebracht und werden jetzt die Vorbereitungen zu der Einwölbung getroffen. Die Ems-Brücke ist noch in der Fundamentirung begriffen, da diese Arbeit bei den im Herbst 1868 vorhandenen hohen Wasserständen nicht beendet werden konnte.

Mit dem Oberbau der III. und IV. Abtheilung wird bei Pluto-Bahnhof und bei Münster, den beiden Punkten, wo die neue Bahn mit den vorhandenen Eisenbahnen in Verbindung tritt, sowie etwa in der Mitte bei Haltern begonnen. Von Münster nach Haltern zu, von wo die größte Strecke des Oberbaues bis fast nach Dülmen zu verlegen ist, wurde mit dem Legen schon im März d. J. begonnen und ist etwa $\frac{1}{2}$ Meile Schienengeleise hergestellt. Bei Haltern und Pluto-Bahnhof sind Schienen, Schwellen zc. in der Anfuhr begriffen und wird dort mit dem Legen des Oberbaues in der nächsten Zeit begonnen werden, so daß das Schienengeleise bei Dülmen und bei Recklinghausen an den Stellen, wo die großen Erdarbeiten die längste Bauzeit erfordern und während des Oberbaulegens fortgesetzt werden müssen, von beiden Seiten zusammen treffen wird.

Als Bettungs-Material zum Oberbau ist auf diesen Bahn-Abtheilungen zum untern Theile bis 3 Zoll unter der Schwellen-Unterseite feiner Sand und zum obern Theile unmittelbar unter, zwischen und über den Schwellen grober Sand und Kies zu verwenden. Der erstere findet sich an mehreren Stellen in ziemlicher Nähe der Bahn, der letztere wird für die Strecke von Pluto-Bahnhof nach Recklinghausen auf der Köln-Mün-dener Bahn aus der Gegend von Oberhausen, für die mittlere Strecke bis Dülmen aus einer Grube neben der Bahn in Sektion XIII. bei Haltern und für die Strecke Dülmen-Münster aus dem großen Einschnitte bei Münster auf dem definitiven Geleise selbst angefahren.

Der Oberbau der Venlo-Hamburger Bahn wird, ähnlich wie auf den älteren Bahnstrecken, aus 5 Zoll hohen breitbasigen Schienen bestehen, welche jedoch nach den neuern Erfahrungen behufs Erzielung einer soliden Laschen-Verbindung an den Stößen, anstatt des birnförmigen einen scharf unterschrittenen Kopf erhalten und mit schwebenden Stößen verlegt werden.

Die Schwellen, theils aus Eichen, theils aus Kiefernholz, werden zum größten Theile per Schiffs-transport von Danzig bezogen und für die Bahnstrecke westlich von Dülmen in Oberhausen, für die Strecke Dülmen-Münster-Osnabrück-Diepholz in Leer mit Zinkchlorid imprägnirt. Zu dem Zwecke ist in Oberhausen eine neue Imprägnir-Anstalt hergestellt und in Leer eine solche Anstalt von der Verwaltung der Westfälischen Staatsbahn in Pacht genommen.

Der Bau der Gebäude auf den Bahnhöfen Recklinghausen, Haltern, Dülmen, Appelhülsen und Münster ist durch Kontrahirung und Anlieferung der Bruchsteine und Ziegel vorbereitet und kann der Bau nach dem Eingange der Genehmigung der im Anfange Februar d. J. beendigten Projekte zu den Gebäuden sofort begonnen werden. Die Güterschuppen, Maschinenhäuser, Koteschuppen und Wasserstationen werden sämmtlich sogleich definitiv hergestellt, für den Personen-Verkehr und den Betriebsdienst sollen zu Recklinghausen, Dülmen, Haltern und Münster zunächst provisorische Stationsgebäude in Fachwerkbau aufgestellt werden, welche anfangs während des Baues als Bauhütten dienen und auf den ersteren beiden Bahnhöfen demnächst zu Beamten-Wohnungen eingerichtet werden sollen, während dieselben zu Haltern und Münster wohl längere Zeit als Stationsgebäude dienen werden, da bis zum Bau des definitiven Stationsgebäudes für Haltern Erfahrungen

über den Umfang des Betriebes zu sammeln sind, in Münster aber die demnächstige Erbauung eines gemeinschaftlichen definitiven Stationsgebäudes mit der Westfälischen Staatsbahn auf einem Insel-Perron in Aussicht genommen und bei dem Bahnhofsplane berücksichtigt ist.

Abtheilung V. Von der Ems bei Münster bis Osnabrück.

Da die Beendigung des Baues dieser Strecke von der Fertigstellung des Tunnels bei Lengerich abhängt, so wurde der Angriff dieses Bauwerkes vorzugsweise betrieben, und sind die Voreinschnitte zu demselben nach der Erwerbung des Terrains im Juni 1868, der Tunnel selbst mit dem Absenken zweier Schächte vor den demnächstigen Tunnel-Mundlöchern im September 1868 begonnen.

Um bei einem kräftigen Betriebe thunlichst rasch den Abfluß des Wassers aus dem Tunnel und zugleich eine bequeme Kommunikation zu demselben zu erzielen, werden in den bedeutenden Voreinschnitten, aus denen bis jetzt schon etwa 38,000 Schächtruthen abgelagert sind, Röschen ausgehoben und von den Schächten Nichtstollen nach beiden Richtungen so vorgetrieben, daß die Stollen, unter den tiefsten Strecken der Voreinschnitte hindurchführend, in die Röschen einmünden werden. Am südwestlichen Ende des Tunnels, wo lagerhafter Plänerkalk zu durchbrechen und ein schwacher Wasserzudrang ist, sind die Arbeiten einfach und leicht, am nordöstlichen Ende dagegen liegt der Tunnel in einem sehr wasserhaltigen Plänermergel und ist ein kräftiger Ausbau, sowie eine starke Wasserschöpfung mittels einer Lokomobile erforderlich geworden, wodurch dort im Anfange die Arbeiten etwas verzögert wurden. Bis jetzt sind rund 1100 lauf. Fuß des Nichtstollens beendet, von denen etwa die Hälfte im Tunnel und die Hälfte unter den Voreinschnitten liegt.

Der Oberbau der Bahn-Abtheilung Münster-Osnabrück wird von beiden Endpunkten ab nach Lengerich gelegt werden, da die Schienen und Schwellen auf den vorhandenen Bahnen zuzuführen sind, das Unterbettungs-Material zum größten Theile von den Endpunkten herbeizuschaffen ist und mit der Beendigung des Tunnels der Oberbau neben demselben zum Schluß gebracht werden muß, damit dann sogleich der Betrieb der Strecke eröffnet werden kann. Es ist daher der Bau außer bei dem Tunnel auch an den Endpunkten bei Münster und Osnabrück begonnen, und sind dort die Erdarbeiten wie auch die Brückenbauten angefangen, von denen, wie bereits oben bemerkt, die Brücken über die Werse und Ems, als die bedeutendsten, zuerst in Angriff genommen und am weitesten vorgerückt sind.

Die thunlichst baldige Beendigung der nächsten Meile von Osnabrück bis Hasbergen hat außerdem den Zweck, den bedeutenden Kohlen- und Eisen-Verkehr nach und von der Georgs-Marienhütte (durchschnittlich täglich rund 10,000 Zentner) auf dieser Strecke von Osnabrück ab befördern zu können.

Abtheilung VI., VII. und VIII. Osnabrück—Bremen.

Auf dieser Bahn-Abtheilung liegen die bedeutendsten Bauten an den Endpunkten und zwar in der $3\frac{1}{2}$ Meilen langen Gebirgsstrecke zwischen Osnabrück und Bohmte und in dem Uebergange über das Weserthal oberhalb Bremen. Auf der ersteren Strecke ist die Erwerbung des Grund und Bodens im Gange und die Anlieferung der Materialien eingeleitet, so daß der Bau selbst in der nächsten Zeit beginnen kann. Der Bau der Weserbrücke muß indeß noch einige Zeit ausgesetzt bleiben, bis die Frage über die Lage des Weser-Ueberganges entschieden sein wird.

Abtheilung IX. und X. Bremen—Harburg.

Auf dieser Bahnstrecke, wo die speziellen Vorarbeiten im Laufe des Jahres 1869 ausgeführt und zum Abschlusse gebracht werden sollen, wird der Bau selbst im Frühjahr 1870 beginnen und, da dort irgend