

Auch auf der Brücke selbst wurden 38 Stück 21füßige Schienen Kal. V. theils aus Feinforneisen, theils aus Gußstahlschienen eingelegt, und die dadurch gewonnenen 20 Fuß langen Schienen Kal. IV. zur Auswechslung beschädigter auf dem übrigen Theile der Brücke reservirt.

2. Schiffsbrücke zwischen Köln und Deuß.

Die Arbeiten beschränkten sich auf die gewöhnlichen Reparaturen der Brückenschiffe und des Ueberbaues.

K. Venlo-Hamburger Eisenbahn.

1. Beschreibung der Bahn.

Der in dem Bauberichte für das Jahr 1868 enthaltene Beschreibung der Bahn ist für jetzt Weiteres nicht hinzuzufügen, da die in demselben nicht speziell beschriebene Bahnstrecke in der Nähe von Bremen und zwischen Bremen und Harburg auch jetzt noch nicht definitiv feststeht und daher eine Beschreibung dieser Strecke erst im nächsten Jahres-Berichte folgen kann.

2. Vorarbeiten.

A. Bahnstrecke Venlo-Wesel-Haltern.

Die Vorarbeiten für die auf Holländischem Gebiet liegende Strecke der Venlo-Hamburger Bahn waren bereits mit Schluß des Jahres 1868 zu Ende geführt. Die Projekte für die Hochbauten des Bahnhofes Venlo, sowie zu den Einrichtungen des Bahnhofes selbst, haben auch während des verfloffenen Jahres nicht der speziellen Bearbeitung unterzogen werden können, weil die Verhandlungen wegen gemeinschaftlicher Benützung des Bahnhofes der Staats-Eisenbahn daselbst zu einem Resultate bis jetzt nicht geführt haben.

Die Situations- und Nivellementspläne für die im Kreise Geldern gelegene Bahnstrecke sind bereits in dem verfloffenen Jahre den betreffenden königlichen Behörden eingereicht und in landespolizeilicher Beziehung geprüft worden.

Die speziellen Vorarbeiten für die Strecke von der Grenze des Kreises Geldern bis Wesel sind schon im Jahre 1868 gleichfalls nahezu vollendet gewesen, konnten aber nicht vollständig zum Abschluß gebracht werden, weil die Baustelle für die Rheinbrücke bei Wesel höhern Orts noch nicht festgesetzt ist.

Aus demselben Grunde konnten die im Uebrigen vollendeten Vorarbeiten für die Strecke Wesel-Haltern auf einer kurzen Strecke bei Wesel nicht beendigt werden.

Die Projekte zur Rheinbrücke bei Wesel sind mit Ausnahme der Thurmbauten auf den Strompfeilern im Detail vollständig durchgearbeitet. Die Massenberechnung, die Material- und die Kostenberechnung ist, soweit sich einstweilen ein Ueberblick über die Verhältnisse gewinnen läßt, ebenfalls aufgestellt. Der eiserne Ueberbau hat eine ganz spezielle Bearbeitung erfahren können, so daß die ausgearbeiteten Pläne zur Ausführung der Konstruktion in der Fabrik vollständig hinreichen und eine weitere Bearbeitung des Projektes zu diesem Zwecke nicht mehr erforderlich wird.

B. Bahnstrecke Wanne-Münster-Osnabrück-Bremen.

Die speziellen Vorarbeiten dieser nahe 32 Meilen langen Bahnstrecke sind einschließlic der Projekte zu den Bahnhöfen und deren Gebäude mit Ausnahme des Bahnhofes Bremen fast vollständig beendigt. Es wird nur

noch an dem speziellen Projekte zu den Werkstätten des Bahnhofes Osnabrück, sowie an der speziellen Veranschlagung der Bahnhofes-Gebäude von Diepholz bis Bremen gearbeitet.

C. Bahnstrecke Bremen-Harburg.

Für die Bahnstrecke bei Bremen und für den Bahnhof daselbst haben nach dem Gange der Verhandlungen mit Bremen nach und nach 8 verschiedene Projekte bearbeitet werden müssen, ohne daß bis jetzt eines derselben als definitiv feststehend angesehen werden kann.

Für die Bahnstrecke zwischen Bremen und Harburg sind im Jahre 1869 zunächst mehre Linien generell bearbeitet, von denen zwei in engere Konkurrenz zu ziehen waren.

Die den Vorarbeiten der früheren Hannover'schen Staats-Eisenbahn-Verwaltung sich anschließende südliche Linie führt von Bremen über Ottersberg, Rotenburg, Fintel, Zeesteburg und Medelfeld, mit einer Ueberführung über die Hannover'sche Staatsbahn bei Röneburg nach Harburg, während die im besonderen Auftrage des königlichen Handels-Ministeriums generell bearbeitete nördliche Linie von Bremen über Lilienthal, Zeven, Tostedt, Spröge und Klecken nach Medelfeld führt und dort der ersteren Linie sich anschließt.

Da der neuesten Entscheidung des königlichen Handelsministeriums gemäß die Bahn von Bremen aus über Rotenburg und von da in nördlicher Richtung über Tostedt geführt werden soll, so sind für die Strecke Rotenburg-Tostedt-Harburg noch spezielle Vorarbeiten in Angriff genommen worden, nach deren Vollendung die gegenseitigen Vor- und Nachteile der beiden Linien abgewogen werden können, da für die ganze südliche Linie die vollständigen speziellen Vorarbeiten bereits vorliegen.

3. Bau-Ausführung.

A. Bahnstrecke Venlo-Wesel-Haltern.

Die Bauausführung hat in der auf Holländischem Gebiet liegenden Strecke am 27. Dezember 1869 und zwar mit Schleifung des Forts Keulen bei Venlo begonnen. Da aber der unterdessen erwartete Abschluß der Verhandlungen mit der Domainen-Verwaltung über Ankauf des zum Bahnhof Venlo erforderlichen Terrains nicht stattfand, konnten die Arbeiten nach Beendigung der Schleifung des vorbenannten Forts nicht weiter fortgeführt werden.

Die am 15. Dezember desselben Jahres in Angriff genommenen Erdarbeiten in Section II. bei Straelen haben ununterbrochen fortgesetzt werden können, weil es gelungen ist, das für den Bahnbau erforderliche Terrain von Station 0 bis 150 dieser Section durch freiwillige Besitzabtretung zu acquiriren.

Auf der übrigen Strecke bis Haltern haben die Arbeiten bisher geruht, theils weil in der Nähe von Wesel die Linie noch nicht festliegt, theils weil diese Strecke, abgesehen von der Rheinbrücke bei Wesel, Schwierigkeiten nicht darbietet und mit den übrigen schwierigen Bahnstrecken gleichzeitig vollendet werden kann, wenn der Bau auch später in Angriff genommen wird.

B. Abtheilung von Wanne bis Münster.

Die 8,5 Meilen lange Bahnstrecke von Wanne bis Münster wurde im Herbst 1869 so weit beendigt, daß der Betrieb auf derselben am 1. Januar d. J. eröffnet werden konnte. Die Bauten auf dieser Strecke sind jetzt vollständig hergestellt und auch zum größten Theile abgerechnet, so daß die Mehrzahl der dort