

Lau- fende Nro.	Zorder- sätze.	Gegenstände der Arbeit.	Geldbetrag im	
			Einzelnen. M.	Ganzen. M.
Rekapitulation.				
A. Die Rheinbrücke.				
I.	9	Die 3 Strompfeiler	318558	
II. a.	13	Der rechtsseitige Strompfeiler	80000	
III.	8	Der linksseitige do.	80246	
V. a.	7	Der Ueberbau der Brücke	1265800	
IX.	—	Insgemein für Werkplätze, Leitung, Maschinen zc. sind überschläglich hier anzusetzen	220396	
Summa der Kosten der Rheinbrücke...				1965000
B. Die linksseitige Rampe mit Werfbrücke.				
IV.	9	Baufkosten der Rampe	96322	
V. b.	7	desgleichen der Werfbrücke	40000	
		Insgemein für Leitung, Werkplätze, Maschinen zc. überschläglich	13678	
Summa...				150000
C. Rechtsseitige Fahrrampe.				
II. b.	13	Baufkosten	91438	
		Insgemein für Leitung, Werkplätze, Maschinen überschläglich	9162	
Summa...				100600
D. Rechtsseitige Eisenbahnrampe.				
VI.	—	Baufkosten	56929	
		Insgemein für Leitung und Geräthe überschläglich	5466	
Summa...				62395
Summa der gesammten eigentlichen Baukosten der Rheinbrücke und ihrer Rampen				2277995

K. Venlo-Hamburger Eisenbahn.

I. Vorarbeiten.

A. Bahnstrecke Venlo-Wesel-Haltern.

Die Vorarbeiten für den auf holländischem Gebiet liegenden Theil der Venlo-Hamburger Bahn waren bereits am Schlusse des Jahres 1869 als fertig gestellt zu betrachten. Ein Gleiches gilt von den Sektionen II. bis VII.

Nachdem über die Lage der Rheinbrücke bei Wesel und des Bahnhofes daselbst eine Entscheidung getroffen war, wurden die geringen zwischen Wesel und Haltern noch rückständigen Vorarbeiten wieder aufgenommen und werden dieselben in kurzer Zeit vollständig beendigt sein.

B. Bahnstrecke Wanne-Münster-Osnabrück-Bremen.

Auf dieser nahe 32 Meilen langen Bahnstrecke müssen an Vorarbeiten nur noch die speziellen Projekte und Anschläge für die Gebäude der Bahnhöfe Bremen und Hemelingen ausgeführt werden, und sind dieselben nach Beendigung der Verhandlungen mit Bremen über die Richtung der Bahn im Bremischen Gebiete und über die Lage und Einrichtung des Bahnhofes Bremen in den letzten Monaten sofort in Angriff genommen.

C. Bahnstrecke Bremen-Harburg.

Nach Abschluß der Verhandlungen mit Bremen über die Richtung der Bahn im Bremischen Gebiete ist die Fortsetzung derselben von Bremen über Oberneuland, Sagehorn und Ottersberg bis Rotenburg, so wie die Richtung der Güterverbindungsbahn von der Weserbrücke über Arbergen und Rahndorf nach Sagehorn als feststehend anzusehen.

Für die Fortsetzung der Bahn von Rotenburg bis Harburg sind die speziellen Vorarbeiten für die beiden konkurrirenden Richtungen, die südliche über Jeesteburg und die nördliche über Lofstedt, vollständig bearbeitet und steht die definitive Entscheidung über dieselbe nun wohl in naher Aussicht.

Die speziellen Vorarbeiten dieser Bahnstrecke von Bremen nach Harburg sind mit Ausnahme der speziellen Projekte und Kosten-Anschläge zu den Bahnhöfen für die beiden konkurrirenden Richtungen vollständig erledigt und sind auch die Parzellar-Bermessungen behufs der Grunderverbung für beide Linien beschafft, so daß nach definitiver Entscheidung über die Richtung der Bahn der Bau sofort in Angriff genommen werden kann.

2. Bau-Ausführung.

A. Bahnstrecke Venlo-Wesel-Haltern.

Die Bau-Ausführung in den ersten sieben Sektionen auf der Strecke von Venlo bis Wesel hat sich während des Jahres 1870 auf Fortführung der Erdarbeiten in Sektion I und Erbauung eines Durchlasses, welcher der Erdarbeiten wegen errichtet werden mußte, beschränkt. Es sind bis jetzt im Ganzen 19,400 Schachtrüthen Erde daselbst gefördert und das Bahnplanum von Stat. 75 bis 104 fertig gestellt worden. 10,000 Schachtrüthen von obiger Masse haben zur Seite ausgelegt werden müssen.

Auf der Bahnstrecke Wesel-Haltern ist der Bau noch nicht begonnen.

B. Abtheilung von Wanne bis Münster.

Die 8,8 Meilen lange Bahnstrecke Wanne-Münster ist am 1. Januar 1870 dem Betriebe übergeben worden.