

## 1. Bahnrörper.

Die Dämme haben sich, von unbedeutenden Senkungen in den hohen Aufträgen abgesehen, mit Ausnahme des weiterhin erwähnten Falles gut gehalten, die Böschungen jedoch, vorzugsweise in den kleineren Einschnitten bei Necklinghausen und Haltern, sowie an drei Stellen der hohen Dämme bei Necklinghausen, stark gelitten, besonders dadurch, daß im Dezember 1870 nach einem starken Frost und Schneefall plötzlich anhaltender starker Regen eintrat. Im Uebrigen waren die Beschädigungen unerheblich.

In Folge dieses Regens erreichten die Lippe und die Emscher annähernd ihre höchsten bekannten Wasserstände. Die Lippe trat aus ihren Ufern und überschwemmte das  $\frac{1}{4}$  Meile lange Terrain zwischen Bahnhof Haltern und der Lippe-Brücke. Es bildeten sich, den Senkungen des Terrains und den Bahngräben folgend, mehr oder weniger starke Strömungen, welche zwischen Haltern und der Lippe-Brücke den 5 bis 8 Fuß hohen Bahndamm angriffen und mehrfache Abrutschungen der Böschungen zur Folge hatten, welche sich stellenweise bis 2 Zoll unter die Schwellenköpfe erstreckten. Die hierdurch entstehende Gefahr wurde jedoch bald beseitigt.

Zur Sicherung gegen ähnliche Fälle ist längs des so gefährdeten Bahndammes im Inundationsgebiete ein 2 Fuß breites Bankef von steinreichem Mergelboden bis über Hochwasser angeschüttet und dasselbe am Fuße durch Strauchpflanzungen und stellenweise Steinpackung befestigt.

An der Lippe-Brücke hatte sich vom alten nach dem neuen Flußbette hin über die an den Bahndamm sich anlehrende Halbinsel hinweg eine mit Eisgang verbundene Strömung gebildet und den Bahndamm auf einige Ruthen Länge schwach angegriffen. Durch Herstellung eines kleinen Bühnenkopfes wurde der Strom abgewiesen und jegliche Gefahr beseitigt.

Zur weiteren Sicherung ist noch in Aussicht genommen und größtentheils ausgeführt, einen an den Bahndamm sich anlehenden Querdamm auf der Halbinsel derartig herzustellen, daß dadurch jede Strömung von dem alten nach dem neuen Flußbett in der Nähe des Bahndammes, selbst bei dem höchsten Wasserstande, unmöglich gemacht wird.

Es ist ferner in Aussicht genommen, die ca. 80 Ruthen lange Halbinsel versuchsweise an ihrem äußeren Ende mit Korbweiden zu bepflanzen, dadurch die Strömung bei Ueberfluthungen zu vermindern und die aus feinem Sande bestehende Halbinsel gegen Fortschwemmen zu sichern.

Die in den Böschungen des großen Einschnitts bei Dülmen angelegten und mit großen Steinen, aus dem Einschnitt selbst gewonnen, gepflasterten Rinnen zur Ableitung des von dem geneigten Terrain herkommenden Wassers in die Bahngräben sind zum Theil unterspült und abgerutscht. Die in Aussicht genommene Anlage einer kaskadenförmigen Ableitung wird voraussichtlich den gewünschten Erfolg haben.

## 2. Einfriedigungen.

Die Einfriedigungen sind, soweit sie durch das Bahnpolizeireglement und durch Verträge zc. vorgeschrieben waren, ausgeführt, und zwar theils als Drahtseinfriedigungen, theils als Schlichterwerk. Außerdem sind die Bahnhöfe Necklinghausen, Dülmen und Appelhülsen mit Rezzäunen vollständig, Haltern größtentheils, Münster jedoch noch gar nicht eingefriedigt worden. In Folge des Krieges wurden die Arbeiten unterbrochen, sollen jedoch im Jahre 1871 vollendet werden.

In der ganzen Ausdehnung der Einfriedigungen ist eine Heckenpflanzung aus Weißdorn, und zum geringen Theile, in den nassen Wiesen, aus Weiden auszuführen angenommen. Die hierzu erforderlichen Arbeiten und Lieferungen sind kontraktlich vergeben und wird mit der Ausführung bereits begonnen.

## 3. Brücken.

Die kleineren Brücken bedurften kleiner, hauptsächlich in Fugenarbeiten bestehender Reparaturen.

Die großen Brücken haben sich sehr gut gehalten; unter der Lippe- und Emscher-Brücke wurden jedoch in Folge der ungewöhnlich hohen Wasserstände die aus Sand bestehenden Flußbettsohlen durch Auskolkung bis theilweise zur Unterkante der Pfeilerfundamente vertieft und hatten in Folge dessen die Steinpackungen um die Strompfeiler herum eine steilere Böschung angenommen.

Es wurde sofort eine Befestigung der Flußbettsohlen in ihrer ganzen Breite durch Steine, welche aus dem Einschnitt bei Necklinghausen gewonnen wurden, und durch schwere Schläcken vorgenommen und dadurch jegliche Gefahr einer künftigen Auskolkung beseitigt.

Es wurde ferner ein 6 Fuß weiter Durchlaß mit eisernem Oberbau zwischen Wanne und Necklinghausen unterspült und zum Theile zerstört, so daß eine provisorische Brücke gebaut werden mußte. Der Durchlaß wird von Steinen wieder hergestellt und zur Sicherung gegen künftige Unterpülung mit einer Spundwand umgeben.

Die Unterpülung wurde dadurch hervorgerufen, daß das Ufer eines in der Nähe vorbeistießenden, ca. 4 Fuß höher gelegenen und die Bahn gar nicht berührenden Mühlbachs von fremder Seite durchstochen und das ganze Wasser dieses Bachs dem Durchlasse in schräger Richtung zugeführt worden.

## 4. Wärterstationen.

Die Wärterbuden haben sich gut gehalten. Es sind einige Ergänzungsarbeiten zum Schutz gegen Schlagregen zc. ausgeführt worden; außerdem wurden auf den Bahnhöfen Necklinghausen, Dülmen und Appelhülsen je eine, auf Bahnhof Haltern 3 Weichenstellerbuden ausgeführt, jedoch des eintretenden Frostes wegen nicht vollendet.

## 5. Optische und elektrische Telegraphen.

Die optischen, aus gußeisernen Masten bestehenden Telegraphen haben sich gut bewährt.

Auf der Strecke befanden sich 76 Stück Glockensignalhäuschen aus Eisen konstruirt und auf großen Fundamentsteinen aufgestellt. Die am Stationsgebäude Wanne und an der Einfahrt befindlichen Glockenhäuschen sind zum Unterschiede von den Glockenwerken der Köln-Mindener Bahn mit 3 Glocken, alle übrigen mit 2 Glocken versehen. An Morse-Apparaten sind 9 Stück aufgestellt.

## 6. Schienenstränge.

Die Schienengeleise wurden vermehrt auf den Bahnhöfen Necklinghausen und Dülmen durch Ausführung des projektierten dritten Geleises in einer Länge von 125 resp. 82 Ruthen, um die häufig vorkommenden Kreuzungen von 3 Zügen zu ermöglichen. Auf Bahnhof Haltern wurde das zweite, zum größten Theile bereits ausgeführte Gütergeleise vollendet.

## 7. Stationen.

**Necklinghausen.** Die Anschüttung des Hauptzufuhrweges einschließlich Herstellung der Sandbettung für die Pflasterung wurde vollendet, letztere einschließlich Lieferung der Pflastersteine kontraktlich vergeben, jedoch die Ausführung des Krieges wegen inhibirt.

Der Bau des definitiven Empfangsgebäudes wurde bis auf die Anstreicher-Arbeiten vollendet.

**Haltern.** Die im Jahre 1869 bereits verbundenen Pflasterungen der Zufuhrwege sind vollendet worden.