

Der provisorische Lokomotivschuppen wurde abgebrochen und sind die Hölzer zur Verwendung anderweitiger Bauten theils nach Appelhülsen, theils nach Westbevern versendet worden.

Dülmen. Das definitive Empfangs- und das Nebengebäude ist im Rohbau vollendet worden. Vor dem Güterschuppen wurde die Pflasterung erweitert.

Appelhülsen. Das definitive Empfangsgebäude wurde in seinem innern Ausbau vollendet und bewohnbar hergestellt.

Münster. Es wurden die beiden neuingerichteten Beamtenhäuser weiter ausgebaut und bewohnbar hergestellt, sodann sämtliche übrige Bauwerke durch Ausführung vieler kleiner, noch rückständiger Arbeiten vollendet.

Es ist eine Centesimalwaage aufgestellt, ein transportabler Lastkahn beschafft worden.

C. Abtheilung Münster-Osnabrück.

Die Erdarbeiten, so wie die 99 Brücken und Durchlässe dieser 6,6 Meilen langen Bahnstrecke sind bis auf kleine Restarbeiten, namentlich in den Voreinschnitten des Tunnels bei Lengerich und eine Wegeüberführung bei Hasbergen, beendet, insbesondere sind auch die größeren gewölbten Brücken über die Werse (2 Doffnungen à 45 Fuß Weite), über die Ems (2 Doffnungen à 45 Fuß Weite), die Hase (3 Doffnungen von zusammen 85 Fuß Weite) und die Unterführung der hannoverschen Staatsbahn bei Osnabrück vollständig hergestellt.

Der Bau des Tunnels bei Lengerich ist dadurch etwas verzögert, daß bei der Mobilmachung des Heeres im Juli 1870 gleichzeitig eine große Zahl von Arbeitern abging, die nur schwer nach und nach wieder ersetzt werden konnten, daß ferner bei dem Vollaussbruch des nördlichen Drittel des Tunnels streckenweise unerwartet ein sehr starker Druck des Gebirges bei einem starken Wasserandrang eintrat, welcher einen sehr kräftigen Ausbau erforderte, und endlich bei der Ausmauerung des Tunnels dadurch, daß der Unternehmer für die Maurer-Arbeiten wie auch dessen Geschäftsführer plötzlich verstarben. Diese Verzögerung im Bau ist jedoch durch Zusicherung von Prämien für eine forcirte Förderung der Arbeiten zum Theil wieder ausgeglichen, und wurde der Vollaussbruch des Tunnels an der letzten Baustelle zwischen dem 3. und 4. Aufbruche am 12. Mai d. J. durchschlägig, so daß an bergmännischen Arbeiten nur noch das vollständige Aussprennen der Tunnel-Sohle und des Entwässerungs-Kanals auszuführen ist.

Die Ausmauerung ist an 6 Arbeitsstellen im Angriff; dieselbe ist auf 2088 laufende Fuß des Tunnels in Arbeit und sind 1430 laufende Fuß des Gewölbes geschlossen.

Durch den empfindlichen, auch durch Verwendung einer Anzahl gefangener Franzosen nicht auszugleichenden Mangel an Arbeitern wurde auch die Beendigung der Erdarbeiten in den Voreinschnitten des Tunnels verzögert und ist dadurch die Ausführung der Bekleidungs-Mauern im nördlichen Einschnitte ebenfalls aufgehalten worden, so daß diese erst mit der Beendigung des Tunnels so weit fertig gestellt sein werden, daß der Eröffnung des Betriebes ein Hinderniß nicht entgegensteht.

Der Oberbau wurde sowohl von Münster wie von Osnabrück aus nach Lengerich zu fortgesetzt und wird in 4 bis 5 Wochen von beiden Seiten bis zu den Tunnel-Voreinschnitten vorgeschritten sein, so daß nach Beendigung des Tunnels es nur noch des Zusammenschließens des Oberbaues durch denselben bedarf, um den Oberbau der ganzen Bahnstrecke zu beendigen.

Auf dem Bahnhofe Westbevern sind das definitive Stationsgebäude und Nebengebäude im Herbst 1870 unter Dach gebracht und werden jetzt im innern Ausbau vollendet.

Auf dem nachträglich in Bau genommenen Bahnhofe Kattenfenne ist ein provisorisches Stationsgebäude in der Ausführung begriffen.

Auf dem Bahnhofe Lengerich sind der definitive Güterschuppen und die Wasserstation fast beendet und das provisorische Empfangsgebäude mit Nebengebäude ebenfalls der Beendigung nahe.

Auf dem Bahnhofe Hasbergen ist die Wasserstation beendet und in Gebrauch, an dem definitiven Empfangsgebäude wird das Dachwerk gerichtet.

Auf dem Bahnhofe Osnabrück werden an dem provisorischen Empfangs- und Nebengebäude die Tischler-Arbeiten angebracht, ebenso an dem Wagenmeister-Häuschen. Die definitive Wasserstation an der Hase ist beendet und in Gebrauch genommen; an dem Güterschuppen wird das Dachwerk in den nächsten Tagen gerichtet, ebenso an dem Lokomotivschuppen für 16 Maschinen; der Kohlen- und Eisen-Transporte sind Schmiebe und die Dreherei sind fundamentirt.

Die etwa eine Meile lange Bahnstrecke von Osnabrück nach Hasbergen und die Verbindungsbahn des Bahnhofes zu Osnabrück mit dem Bahnhofe der Staatsbahn daselbst wurde gleichzeitig mit der von dem Georgs-Marien-Bergwerks- und Hütten-Berein hergestellten, etwa 1/2 Meile langen Bahnstrecke von Hasbergen zum Anschlusse an die Georgs-Marien-Hügelbahn im August 1870 beendet und dem Georgs-Marien-Bergwerks- und Hütten-Berein zur Eröffnung eines vorläufigen Betriebes für die Kohlen- und Eisentransporte nach einem Pachtkontrakte übergeben.

D. Abtheilung Osnabrück-Remförde.

Die Erdarbeiten dieser 5 Meilen langen Abtheilung werden in 2 bis 3 Monaten vollständig beendet sein können, wenn es jetzt endlich gelingt, in den Besitz der letzten noch rückständigen Grundstücke im Kreise Lübbecke und einer Abgrabungsfläche bei Bohmte im Amte Wittlage zu gelangen. Bis jetzt sind 3,4 Meilen des Planums beendet und bleiben noch rund 30,000 Schacht-Ruthen Erde zu bewegen.

Die 68 Brücken und Durchlässe dieser Abtheilung sind bis auf kleine Nacharbeiten im Mauerwerk vollständig beendet, es bleibt nur noch eine Wegeüberführung am Behrter Einschnitte auszuführen. Die eisernen Ueberbauten der Brücken sind ebenfalls beendet und zum großen Theile schon aufgestellt.

Der Oberbau ist von Osnabrück aus begonnen und gegenwärtig bis Stat. 60 der Sektion 26 hergestellt, und sind auf dieser Bahnstrecke die Kiestransporte aus der Kiesgrube bei Stat. 160 der Sektion 25 mittels Lokomotiven nach beiden Richtungen im Gange.

Auf dem Bahnhofe Behrte ist das definitive Empfangsgebäude im Dachwerke gerichtet und das Nebengebäude hochgemauert.

Auf dem Bahnhofe Bohmte ist die nördliche Wasserstation unter Dach, das definitive Empfangsgebäude fast bis zum zweiten Geschoße hochgemauert.

E. Abtheilung Remförde-Diepholz-Bassum.

Die Erdarbeiten dieser 8 Meilen langen Abtheilung sind auf der ganzen Strecke im Angriff und sind 5 1/2 Meilen des Planums beendet.

Von den 58 Brücken und Durchlässen dieser Abtheilung sind diejenigen in den Sektionen 30 bis 35 bis auf kleine Nacharbeiten beendet, das Aufstellen des eisernen Ueberbaues der Brücken wird in den nächsten Wochen beschafft werden. Die Brücken und Durchlässe in den Sektionen 36 und 37 sind im Bau begriffen.