

Die Geleis-Erweiterungen auf Bahnhof Bezdorf sind schon oben erwähnt, dieselben umfassen circa 130 laufende Ruthen mit 2 Weichen.

**Ladestelle bei Daaden.** Zur Erleichterung der Abfuhr der Eisenerze aus dem reichhaltigen Daade-Thale wurde bei Meile 11,26 oberhalb Bezdorf nach Herdorf zu eine neue Erzladestelle etablirt, welche sich an das Hauptfahrgeleis anschließt und selbst zwei Schienengeleise von zusammen circa 103 Ruthen Länge enthält, von welchen das eine neben einer erhöhten Erzladerrampe liegt. Die Bedienung dieser Ladestelle, auf welcher auch ein elektrischer Telegraphen-Sprechapparat aufgestellt ist, geschieht durch besondere Züge von Bezdorf aus.

**Kreuzungsstelle bei Würgendorf.** Es wurde daselbst ein massives Beamten-Wohnhaus in mäßigem Umfange erbaut und bezogen. Dasselbe enthält außer den Wohnräumen auch ein Bureau für den daselbst diensthühenden Beamten.

**Dillenburg.** An den Hochbauten wurden die gewöhnlichen Reparaturen ausgeführt und an dem Lokomotivschuppen die Hälfte des Vorbaues niedergelegt, um das nach der Scheldethalbahn führende Anschlußgeleis ausbauen zu können.

**Sinn.** Das Stationsgebäude erhielt auf zwei der Witterung besonders exponirten Seiten Schieferbekleidung.

**Weßlar.** Das Stationsgebäude erhielt einen dreimaligen Oelfarbenanstrich.

**Siegen.** Die durch den Anschluß der Oberhessischen Bahnen bedingte Umänderung resp. Vermehrung der Geleisanlagen wurde vollendet.

Der Güterschuppen wurde durch Ausführung eines Anbaues in seiner Ausdehnung nahezu verdoppelt; auch erhielten die Erzlagerplätze eine Erweiterung.

**Ladestelle bei Brachbach.** Zur bequemern Heranschaffung und Verladung der Eisenerze aus den sehr bedeutenden Gruben der Umgegend, sowie zur Entlastung des beschränkten Bahnhofes Niederschelden wurde bei Meile 1,07 zwischen den Stationen Kirchen und Niederschelden der Bezdorf-Siegener Zweigbahn eine neue Erzladestelle angelegt, welche mit mehreren Schienengeleisen, den erforderlichen Weichen und Erzlagerplätzen ausgerüstet und auch mit elektrischem Telegraphen-Apparat, wie jede andere Station, versehen worden ist. Auch wurden daselbst zwei Weichenstellerhäuschen errichtet, von denen das eine zur Aufnahme des Telegraphen-Apparates und das die Ladestelle beaufsichtigenden Beamten dient.

**Niederschelden.** Es wurde ein neuer Güterschuppen von 67 $\frac{1}{2}$  Fuß Länge und 25 Fuß Tiefe in Ziegelfachwerk und Pappdach an den alten Güterschuppen angebaut.

**Siegen.** Außer den gewöhnlichen Reparaturen an den Hochbauten wurde ein Eiskeller angelegt.

## 10. Außergewöhnliche Anlagen.

Außergewöhnliche Anlagen sind im Jahre 1871 nicht zur Ausführung gelangt. Die für die Truppentransporte auf Bahnhof Weßlar errichteten Speiseräume wurden wieder beseitigt.

## H. Die beiden Rheinbrücken.

### 1. Feste Brücke zwischen Köln und Deuß.

Zur Erneuerung des Bohlenbelags der Fahrbahn wurden 8079 □-Fuß 2 $\frac{1}{2}$ zöllige eichene Bohlen verbraucht. Der Delanstrich wurde an den beiden südlichen Gitterwänden der Eisenbahnbrücke, der Werftbrücke und den Nebentheilen, sowie an den Einnehmerhäuschen C, D und E zu Deuß erneuert.

Auf der Kölner und Deutzer Rampe wurden gußeiserne Ständer und Schilder mit der Aufschrift „Rechtsfahren“ aufgestellt.

Auf der Werftbrücke sind zwei neue Weichen Kal. V. eingelegt und gleichzeitig die kiefernen Balken der Werftbrücke durch eichene ersetzt; hierzu wurden 782 Kubikfuß Eichenholz verwendet.

Auf dem Geleise der Brücke und dem Viadukt zu Köln wurden 1544 laufende Fuß Schienen Kal. V. aus Gußstahl eingelegt, und die dabei gewonnenen brauchbaren alten 20füßigen Schienen Kal. IV. zur Auswechslung beschädigter Schienen auf den übrigen Theilen der Brücke asservirt.

## 2. Schiffbrücke zwischen Köln und Deuß.

An der Schiffbrücke wurden die gewöhnlichen Reparatur-Arbeiten der Schiffsgefäße und des Belags vorgenommen.

Zur Erleichterung des Personenverkehrs wurde bei geöffneter Brücke eine unentgeltliche Ueberfahrt mit Nachen eingerichtet, dazu zwei Nachenführer angestellt und die erforderlichen Vorkehrungen zum Besteigen der Nachen getroffen.

## J. Venlo-Hamburger Eisenbahn.

### 1. Vorarbeiten.

#### A. Bahnstrecke Venlo-Wesel.

Auf der holländischen Strecke beschränkten sich die Vorarbeiten im Wesentlichen auf den Grunderwerb der Strecke Venlo-Wesel und auf eine neue Vermessung der Venloer Festungswerke. Für die Strecke von der Rheinbrücke bis zum Bahnhof Wesel ist der Grunderwerb eingeleitet worden.

#### B. Bahnstrecke Wesel-Galteren.

Die Vorarbeiten dieser Bahnstrecke sind im Sommer 1871 beendet worden. Es ist nur noch das eine Projekt für das Empfangsgebäude des Bahnhofes Dorsten zu bearbeiten.

#### C. Bahnstrecke Banne-Münster-Osnabrück-Bremen.

Die Vorarbeiten für diese Bahnstrecke sind beendet, bis auf das spezielle Projekt des mit der Staatsbahn gemeinschaftlich zu erbauenden Empfangsgebäudes des Bahnhofes in Bremen, über welches mit den betreffenden Behörden verhandelt wird und eine vorläufige Einigung schon erzielt ist.

#### D. Bahnstrecke Bremen-Harburg.

Nachdem die Richtung dieser Bahnstrecke von Bremen über Oberneuland, Sagehorn, Ottersberg, Notenburg, Lauenbrück, Tostedt, Buchholz und Emmelndorf nach Harburg, und zwar für die Strecke Notenburg-Harburg erst im Februar 1872 höheren Orts definitiv festgestellt und genehmigt worden ist, sind die Vorarbeiten derselben auch beendet und fehlen nur noch die speziellen Projekte zu dem Empfangsgebäude des Bahnhofes Oberneuland, über welchen Bahnhof zunächst durch Verhandlungen mit der königlichen Zoll-Verwaltung und