

der freien Stadt Bremen die Zollverhältnisse geregelt und darnach die für die Zoll-Verwaltung erforderlichen Räume bestimmt werden müssen, sowie zu dem **Bahnhofe Buchholz**, wo die Venlo-Hamburger Bahn von der Bahn Lüneburg-Geestemünde gekreuzt wird und über welches Projekt noch mit der Direktion der Berlin-Hamburger Eisenbahn-Gesellschaft zu verhandeln ist.

2. Grunderwerb.

Die Gesamt-Ausgaben für den Grunderwerb auf der Venlo-Hamburger Eisenbahn betragen bis zum Schlusse des Jahres 1871

2,233,524 Thlr. 28 Sgr. 5 Pfg.

Von diesem Betrage fallen auf:

	Thlr.	Sgr.	Pfg.
a) den reinen Kaufpreis der Grundstücke.....	1,573,016	23	—
b) den Kaufpreis von Gebäulichkeiten und die Entschädigungen für Herstellung feuersicherer Bedachungen an in der Nähe der Bahn liegenden Gebäuden..	226,825	19	—
c) die Entschädigungen für Umwege, Werthverminderung der Restparzellen, Aufwuchs, Pacht der nur zur vorübergehenden Benutzung behufs der Ausschachtung und als Lagerplätze erworbenen Grundstücke zc.....	359,987	20	9
d) die an die Eigenthümer erstatteten Steuern.....	575	24	9
e) die Diäten der Kommissarien für den Grunderwerb.....	34,534	19	4
f) die Gebühren der Expropriations-Kommissarien und Taxatoren, die Gerichts- und Prozeßkosten zc.....	28,732	22	7
g) die Vermessungskosten zc.....	9,851	19	—
Summa.....	2,233,524	28	5
Hiervon fallen auf:			
Venlo-Harburg.....	1,670,899	23	6
Harburg-Hamburg.....	562,625	4	11

3. Bau-Ausführung.

A. Bahnstrecke Venlo-Wesfel.

Die Erdarbeiten im Einschnitt bei Straelen wurden um die Mitte des Jahres eingestellt, nachdem der Erdkörper der Bahn von Station 67 bis 108 fertig gestellt und dabei ein Quantum von ca. 30,000 Schachtruthen Erde bewegt worden war. Da der Grunderwerb für die weiterfolgenden Strecken noch nicht geregelt war, so mußte die Weiterarbeit momentan eingestellt werden. Beim Rheinübergange zu Wesfel sind alle diejenigen Arbeiten vorgenommen worden, bei welchen abändernde Vorschriften seitens der Behörden nicht in Frage kamen. Zu beiden Seiten des Rheines wurden die Werkplätze eingerichtet und hat die Materialien-Anfuhr begonnen.

Sobald die Gewißheit gegeben war, daß die Endpfeiler der Strombrücke in der projektirten Lage ausgeführt werden konnten, wurde der Bau in Angriff genommen, und der rechtsseitige Endpfeiler noch vor dem unerwartet früh und streng eintretenden Winter über Wasser gebracht. Am linksseitigen Endpfeiler war die Ausgrabung fertig, als die strenge Kälte die eben begonnenen Rammarbeiten, welche mit großen Schwierigkeiten zu kämpfen hatten, unterbrach. Gegen Ende des Jahres ist noch ein großer Theil der Baugruben für die Fluthbrückenpfeiler zu beiden Seiten des Rheines ausgehoben worden.

Nachdem im abgelaufenen Jahre Alles für die folgende Bauzeit vorbereitet worden, hat seit Beginn dieses Jahres die Bauhätigkeit bereits gute Erfolge aufzuweisen.

B. Bahnstrecke Wesfel-Galteren.

Der Bau dieser 5,4 Meilen langen Bahnstrecke wurde im Herbst 1871 begonnen, und ist der Grunderwerb so weit vorgeschritten, daß dem Angriffe des Baues auf 4 Meilen Länge Nichts entgegensteht. In den Sektionen 10 bis 12 sind bis jetzt etwa 147,000 Kub.-Meter Erdmassen bewegt und 11,500 laufende Meter Planum fertig hergestellt. — Von den Brücken und Durchlässen sind 19 im Bau und davon 11 beendet. — In dem Rayon der Festung Wesfel kann der Bau noch nicht begonnen werden, da die erforderliche Genehmigung dazu von den Militär-Behörden bis jetzt nicht erlangt worden ist.

C. Bahnstrecke Wanne-Münster-Osnabrück.

Die 8,8 Meilen lange Bahnstrecke Wanne-Münster wurde am 1. Januar 1870 und die 6,6 Meilen lange Bahnstrecke Münster-Osnabrück am 1. September 1871 dem Betriebe übergeben. Die Bauten dieser Bahnstrecke sind bis auf die definitiven Empfangs- und Nebengebäude auf den Bahnhöfen Galtern, Münster, Rattenvenne, Lengerich und Osnabrück, sowie die Werkstätten-Anlage auf dem letzteren Bahnhofe beendet. — Die definitiven Empfangsgebäude der Bahnhöfe Galtern und Münster, von welchen das letztere mit der königlichen Verwaltung der Westfälischen Eisenbahn gemeinschaftlich zu erbauen ist, sollen vorläufig nicht ausgeführt werden; der Bau der Empfangsgebäude auf den Bahnhöfen Rattenvenne und Lengerich wird jetzt begonnen und über das Projekt des mit der königlichen Staatsbahn gemeinschaftlich zu erbauenden Empfangsgebäudes in Osnabrück sind die Verhandlungen im Gange.

Von der Maschinenhaus- und Werkstätten-Anlage des Bahnhofes Osnabrück ist das Gebäude für 16 Lokomotiven im Dienst, der Schuppen für 8 Lokomotiven in Reparatur, sowie der Kohlenschuppen beendet, die Schmiede und das Werkstättengebäude sind unter Dach und im Ausbau begriffen.

1. Bahnkörper.

Der Bahnkörper hat sich, abgesehen von unbedeutenden Senkungen in den Dämmen, welche eine Erhöhung der Kiesbettung und der Geleise nöthig machten, gut gehalten. Die im Dezember 1870 stark abgerutschten Böschungen, vorzugsweise in den tiefen Einschnitten bei Necklinghausen und auf den hohen Dämmen daselbst, sind reparirt und an einzelnen nassen Stellen durch Weidenflechtzäune befestigt worden.

Der Damm zwischen Bahnhof Galtern und dem Lippesflusse ist, soweit er im Inundationsgebiete liegt und der Unterspülung durch Hochwasser ausgesetzt war, durch Herstellung eines 2 Fuß breiten Banket's aus Thongestein und durch Weidenpflanzung am Fuße des Dammes, der Lippedamm durch Herstellung eines kräftigen Querdammes und neben dem Damme durch Weidenpflanzung gegen die Angriffe durch Hochwasser zu sichern gesucht worden.