

Die gepflasterten und abgerutschten Rinnen in den Böschungen des Einschnitts bei Necklinghausen wurden wieder hergestellt.

Die während des ungewöhnlichen hohen Wasserstandes im Dezember 1870 sehr verschlammten Gräben und Brückenbauwerke mußten gereinigt werden und haben nicht unerhebliche Kosten verursacht.

2. Einfriedigungen.

Die Einfriedigungen der Bahnhöfe Necklinghausen, Haltern und Münster mit Hecken sind vervollständigt worden. Zwischen Dülmen und Münster sind mehre Grundstücke, welche vor Anlage der Bahn mit Hecken umgeben waren, in Folge von Beschwerden wieder eingefriedigt worden. Neben den Einfriedigungen sind Heckenpflanzungen aus Weißdornen und Erlen hergestellt.

3. Brücken und Durchlässe.

Es wurde der im Dezember 1870 zerstörte 1,9 Meter weite Durchlaß zwischen Wanne und Necklinghausen mit 3,1 Meter lichter Weite wieder hergestellt und durch eine Spundwand gegen Unterspülung gesichert.

Außerdem sind mehre kleinere Seitendurchlässe, behufs Entwässerung von Ländereien, Beschaffung von Zufuhrwegen zc., hergestellt worden.

Die vorhandenen Brücken und Durchlässe haben sich gut gehalten.

4. Wärterstationen.

An den Wärterbuden sind nennenswerthe Beschädigungen nicht vorgekommen.

Auf Bahnhof Münster mußten in Folge Vermehrung des Personals drei neue Weichenstellerbuden angeführt werden.

5. Schienenstränge.

Nach dem für die Eröffnung des Betriebes auf der Strecke Münster-Osnabrück aufgestellten Fahrplane mußten auf Bahnhof Münster zwei Güter- und zwei Personenzüge gleichzeitig kreuzen und erstere unabhängig von den letztern rangirt werden. Hierzu reichten die vorhandenen Geleise nicht aus und mußten daher auf dem Rangirbahnhofe 903,8 Meter neue Geleise hergestellt werden.

Zwischen Münster und Dülmen ist die Kiesbettung vervollständigt und profilmäßig hergestellt worden.

6. Stationen.

Necklinghausen. Das definitive in Ziegelrohbau ausgeführte Empfangs- und Nebengebäude wurde vollendet und bezogen.

Der Hauptzufuhrweg zum Bahnhofe ist gepflastert worden.

Haltern. Der südwestliche Giebel des provisorischen Empfangsgebäudes ist zur Sicherung gegen Schlagregen mit Brettern bekleidet worden.

Dülmen. Das definitive in Ziegelsteinrohbau ausgeführte Empfangs- und Nebengebäude ist vollendet und in Benutzung gegeben worden.

Die Zufuhr- und Produktenwege sind mit Piesberger Steinen gepflastert worden.

Appelhülsen. Es wurde ein zweistöckiges Beamtenhaus und Nebengebäude in Ziegelrohbau ausgeführt und bis auf den inneren Anstrich vollendet.

Das Empfangs- und Nebengebäude ist ausgefugt worden.

Münster. Im provisorischen Empfangsgebäude ist die Gepäckexpedition in einen Wartesaal I. und II. Klasse und der frühere Wartesaal in Gepäckexpedition und Billeverkauf umgewandelt worden.

Im Bodenraum des Güterschuppen-Anbaues ist ein Aufenthaltslokal für das Zugpersonal hergestellt worden.

Die Beamtenhäuser II und III wurden im Bau vollendet, die Pflasterungen der Produktenwege hatten sich vielfach gesenkt und mußten reparirt werden.

Es wurde ein Sammelbrunnen hergestellt und mit dem Brunnen der Wasserstation durch Röhrenleitung in Verbindung gesetzt, weil letzterer nicht das nöthige Wasser zur Speisung der Lokomotiven lieferte.

D. Abtheilung Osnabrück-Lemförde.

Der Bau dieser 5 Meilen langen Abtheilung ist bis auf einige Nacharbeiten und Anlagen auf den Bahnhöfen beendigt und wird die ganze Abtheilung behufs der Kiestransporte mit Lokomotiven befahren. — Diese Kiestransporte gehen von zwei Kiesgruben in der Nähe des Bahnhofes Behrte aus und werden sich noch in die folgende Abtheilung bis nördlich von Diepholz erstrecken, da in jener ganzen Gegend nur feiner Sand zu dem untern Theile der Bettung, nicht aber Kies zum Stopfen und Verfüllen des Oberbaues gefunden wird.

Auf dem Bahnhofe Behrte sind das definitive Empfangs- und Nebengebäude beendigt und werden jetzt die Pflasterarbeiten ausgeführt.

Auf dem Bahnhofe Bohmte, dessen Geleise und Weichen ebenfalls hergestellt sind, wurden die beiden Wasserstationen beendigt, das definitive Empfangsgebäude und Nebengebäude unter Dach gebracht und gepußt und werden in denselben jetzt die Tischlerarbeiten angeschlagen.

Die Wärterhäuser, die optischen und elektrischen Telegraphen mit den Läutewerken sind in der ganzen Abtheilung beendigt und für die Material-Transporte in Benutzung genommen.

E. Abtheilung Lemförde-Diepholz-Bassum.

Die Erdarbeiten und Brücken dieser 8 Meilen langen Abtheilung sind vollständig beendigt, bis auf das Verfehen einiger Stirn- und Flügel-Deckplatten, zu deren Heranschaffung das definitive Geleis benutzt werden soll.

Die Unterbettung des Oberbaues ist im unteren Theile aus feinem, in der Nähe der Bahn sich findenden Sande hergestellt und in der ganzen Abtheilung beschafft. — Das Legen des Schienengestänges ist von beiden Enden der Abtheilung im Gange und von Osnabrück her bis gegen die Mitte der Sektion 30, von der Weser her fast bis zum Bahnhofe Twistringen, im Ganzen etwa 2 $\frac{1}{4}$ Meilen, hergestellt. — Die Anfuhr des Kiesel zum oberen Theile der Unterbettung ist aus 2 Kiesgruben bei Behrte mittels 3 Lokomotiven und von der Weser her, wo der Kies mittels eines Dampfbaggers aus dem Flußbette gewonnen wird, ebenfalls mit 3 Lokomotiven im Gange, so daß die Anfuhr des Kiesel zum Stopfen zc. dem Fortrücken des auf die Sandbettung verlegten Schienengestänges unmittelbar folgt.

Auf dem Bahnhofe Lemförde, wo der Anschluß der Bahn von Bergheim über Detmold, Herford und Bünde stattfinden wird, ist ein provisorisches Empfangs- und Nebengebäude hergestellt und beendigt.