

3. Bau-Ausführung.

A. Bahnstrecke Venlo-Wesel.

a) Abtheilung Venlo-Wesel.

Der bereits im Jahre 1872 begonnene Grunderwerb wurde im verfloffenen Jahre fast für die ganze Strecke zu Ende geführt. Zu erwerben war nur noch die Strecke Sektion III von Station 0 bis 55, das Terrain für die Verbindungsbahn mit der Rheinischen Eisenbahn bei Geldern und die zur Abtragung bestimmte Fläche auf der linken Rheinseite beim Rheinübergang zu Wesel.

Die Erdarbeiten und Brückenbauten in Sektion Holland und I sind beendet. In Sektion II sind die Brücken über die große und kleine Niers so wie vier Durchlässe fertig gestellt und die Ueberführung über die Rheinische Eisenbahn in den Fundamenten beendet worden. Auch konnten die Erdarbeiten zu den Dammschüttungen daselbst begonnen und kräftig gefördert werden. In Sektion III sind das Bahnplanum und alle Brückenbauten von Station 55 ab hergestellt; dasselbe ist in Sektion IV und in Sektion V von Station 0 bis 30 der Fall.

Auf der übrigen Strecke mit Ausnahme der Sektion VI von Station 80 bis zum Bahnhof Wesel, welche bereits im verfloffenen Jahre incl. Oberbau fertig gestellt war, konnten die Arbeiten wegen des erst kurz vor Winter beendeten Grunderwerbs nicht mehr in Angriff genommen werden.

Das Legen des Oberbaues hat unter Anwendung von Arbeitszügen in der Richtung von Venlo nach Geldern begonnen und ist das Gestänge bereits bis zur Preussischen Gränze vorgestreckt. Da die Unterbettung für die Strecke von Venlo bis Geldern beschafft und zum großen Theil bereits eingebracht ist, so steht für die ersten 3 Bahnmeilen eine Beendigung der Oberbauarbeiten gegen Mitte dieses Jahres zu erwarten.

Der Oberbau von Geldern bis zum Rhein wird in der Richtung von Geldern aus vorgestreckt werden. Ein Depot für Materialien ist dortselbst bereits errichtet und ist die Einrichtung eines Arbeitszuges zur Weiterbeförderung der Materialien in der Ausführung begriffen.

Die Verbindungsbahn mit der Rheinischen Eisenbahn bei Geldern hat noch nicht in Angriff genommen werden können.

b) Abtheilung Rheinbrücke.

Die Wasserstands- und Witterungs-Verhältnisse, welche während des Jahres 1872 die Arbeiten an der Rheinbrücke wesentlich gefährdeten und deren Fortschritt hemmten, waren im verfloffenen Jahre so günstig, daß die Bauten daselbst, mit alleiniger Ausnahme des eisernen Ueberbaues der vier Oeffnungen von 100 Meter Spannweite, in der ganzen Ausdehnung der Brücke von 2000 Meter vor Winter noch fertig gestellt und gegen Frost gesichert werden konnten. Der dritte, bei 11 Meter mittlerer Wassertiefe zu gründende Strompfeiler wurde Anfang Juni begonnen und Ende Oktober vollständig beendet; ferner sind sämtliche Wölbungen bis zur Fahrbahn, und desgleichen auch der eiserne Ueberbau für die 6 Oeffnungen über den alten Rhein fertig gestellt worden. Auf den gewölbten Theilen der Brücke wurde die Kiesbettung aufgebracht und das linksseitige Fahrgeleise gelegt.

Leider haben mißliche Verhältnisse nicht gestattet, die Ausführung der eisernen Ueberbauten für die großen Stromöffnungen in gleicher Weise zu fördern.

Das bereits Mitte des Jahres errichtete Montagegerüst für die erste linksseitige Stromöffnung mußte unbemüht die Gefahren des Winters überdauern.

Bis Ende des Jahres wurden gefertigt 52,290 C.-Meter Mauerwerk, 9000 C.-Meter Beton- und 29,700 C.-Meter Steinpackungen.

Außerdem wurde noch vor Winter die Erhöhung des Banndeiches zwischen der Brücke und dem Fort Blücher begonnen und die bereits früher in Angriff genommene Ausbaggerung der Schifffahrtsrinne unter der ersten linksseitigen Stromöffnung kräftig weiter betrieben.

Von den daselbst zu baggernden 360,000 C.-Meter Kies wurden 139,000 C.-Meter gefördert und meist zu Oberbauzwecken mittels Anwendung von Dampftrahnen an Land gebracht.

Die Abtragung des linksseitigen Flügeldeiches und des Vorlandes daselbst konnte vor Winter nicht mehr begonnen werden.

Die Arbeiten hierfür sind jedoch vergeben und werden voraussichtlich gegen Anfang Oktober 1874 beendet sein.

B. Bahnstrecke Wesel-Haltern.

Die von Mitte zu Mitte der Stationsgebäude 5,51 Meilen lange Bahnstrecke wurde bis auf die definitiven Empfangs- und Nebengebäude der Bahnhöfe Beddenberg, Schermbeck und Dorsten im Herbst 1873 beendet. Die Eröffnung des Betriebes auf derselben mußte wegen Mangel an Lokomotiven bis zum 1. März 1874 verschoben werden. Auf der Haltestelle Beddenberg ist vorläufig ein provisorisches Empfangsgebäude mit einer Wohnung für den Haltestellen-Aufseher hergestellt und wird vorläufig nicht beabsichtigt, dort ein definitives Empfangsgebäude zu erbauen, um zunächst über die Bedeutung des Verkehrs Erfahrungen zu sammeln.

Die definitiven Empfangsgebäude auf den Bahnhöfen zu Schermbeck und Dorsten sind unter Dach gebracht, während die definitiven Nebengebäude daselbst im Sockel beendet sind. Bis zu der in diesem Jahre zu erwartenden Beendigung dieser Gebäude werden die dort errichteten, früher zu gleichem Zwecke in Recklinghausen und Dülmen hergestellten Fachwerkgebäude provisorisch benutzt und sollen darauf zu Dienstwohnungen für Beamte eingerichtet werden.

C. Bahnstrecke Wanne-Münster-Osnabrück.

Auf dieser 15,66 Meilen langen Bahnstrecke, welche von Wanne bis Münster am 1. Januar 1870 und von Münster bis Osnabrück am 1. September 1871 dem Betriebe übergeben ist, sind die Bauten bis auf die definitiven Empfangsgebäude der Bahnhöfe Haltern, Münster und Osnabrück beendet. Der Bau des Empfangsgebäudes zu Münster hängt von dem gemeinschaftlichen Vorgehen mit der königlichen Direktion der Westfälischen Bahn ab und ist eine Vereinbarung über die Skizze zu dem Gebäude in der neuesten Zeit erzielt. Der Plan zu einem gemeinschaftlichen Empfangsgebäude zu Osnabrück für die königlich hannoversche Staatsbahn, die Hamm-Oldenburger Bahn und die Venlo-Hamburger Bahn hängt von der noch nicht definitiv festgestellten Richtung der Hamm-Oldenburger Bahn ab und ist, wenn auch als Skizze entworfen, mit den anderen Eisenbahn-Verwaltungen noch nicht vereinbart.

Auf dem Bahnhofe Osnabrück ist das Beamtenwohnhaus und die Werkstätten-Anlage mit einem erweiterten Lokomotiv-Reparatur-Schuppen für 22 Lokomotivstände beendet. Eine Erweiterung des Maschinenhauses für die Lokomotiven im Dienst um 10 Stände ist begonnen und fast fertig fundamirt. Der Bau der Kolonie für Werkstätten-Arbeiter in der Nähe des Bahnhofs wird in der nächsten Zeit begonnen werden, nachdem der Plan derselben die höhere Genehmigung jetzt erhalten hat.