

das erstere einstweilen nicht aufgeführt werden soll. Ueber die drei übrigen schweben noch Verhandlungen mit den dabei beteiligten Bahnverwaltungen.

C. Strecke Garburg-Hamburg.

Auch im abgelaufenen Jahre ist das definitive Projekt für den Garburger Bahnhof nicht zum definitiven Abschluß gekommen.

Vorläufig genügt die provisorische Bahnhofs-Anlage für den gesammten Personenverkehr, sowie auch theilweise für den Güterverkehr der Hannoverschen Staatsbahn.

3. Bau-Ausführung.

A. Bahnstrecke Venlo-Wesel.

a) Abtheilung Venlo-Wesel.

Die Erdarbeiten wurden mit Ausnahme des tiefen Einschnittes bei Straelen, des Dammes bei Geldern u. c. ganz vollendet. Ebenso wurden die Einfriedigungen, die Wege-Uebergänge, die kleinen und großen Brücken bis auf geringe Nacharbeiten auf der ganzen Linie fertig gestellt.

Der Oberbau auf der freien Bahn wurde gleichfalls vollendet und in den Bahnhöfen die durchgehenden und so viele Nebengeleise betriebsfähig hergestellt, daß, da auch die erforderlichen Signal-Vorrichtungen und die provisorischen und definitiven Empfangs- und sonstigen Dienstgebäude in den Stationen Venlo, Straelen, Geldern, Issum und Menzelen wenigstens insoweit ausgeführt waren, als für den Betriebsdienst nothwendig ist, die ganze Bahnstrecke von Venlo bis Wesel am 31. December 1874 dem Betriebe übergeben werden konnte.

b) Abtheilung Rheinbrücke.

Nachdem bereits im vorhergehenden Jahre die Maurerarbeiten an den Strompfeilern sowie an den Fluthbrücken bis auf die Gesimse und Bekrönungen vollendet worden waren und die Aufstellung des eisernen Oberbaues begonnen hatte, wurde dieselbe im Jahre 1874 fortgesetzt. Hatte diese Arbeit anfänglich einen langsamen Fortgang und ließ die Ausführung manches zu wünschen übrig, so gelang es doch mit der Zeit der umsichtigen und energischen Bauleitung, die Unternehmer zu einer zufriedenstellenden Ausführung und zur größeren Beschleunigung zu zwingen. Wenn das ganze Werk auch nicht in der vertragsmäßigen Zeit zur Vollendung kam, so erfolgte dieselbe doch so frühzeitig, daß die Betriebs-Eröffnung eben vor Jahreschluß stattfinden konnte.

Die von der Strombau-Verwaltung und den übrigen Behörden vorgeschriebenen Nebenarbeiten, als: die zur Herstellung des Fluthprofils dienende Abgrabung des Vorlandes am linken Rheinufer in großer Ausdehnung, die Abpflasterung des Ufers auf beiden Seiten, die Erhöhung des Banndeiches u. c., wurden nahezu vollendet, während die Herstellung der definitiven Schifffahrtsrinne am linken Rheinufer durch hohen Wasserstand unterbrochen wurde und erst im Laufe dieses Jahres zur Vollendung gelangen wird.

B. Bahnstrecke Wesel-Haltern.

Die Bauten dieser am 1. März 1874 dem Betriebe übergebenen Bahnstrecke sind vollständig beendet. Auf der Haltestelle Beddenberg ist vorläufig ein provisorisches Empfangsgebäude mit einer Wohnung für den Haltestellen-Auffeher ausgeführt.

C. Bahnstrecke Wanne-Münster-Osnabrück.

Im Laufe des Jahres 1874 ist auf dem Bahnhofe Haltern eine Erweiterung des Lokomotivschuppens für 4 Stände, und auf dem Bahnhofe Osnabrück eine Erweiterung des Lokomotivschuppens für 10 Stände ausgeführt. Ferner hat auf dem Bahnhofe Necklinghausen das projektierte vierte Geleise, und auf dem Bahnhofe Haltern das sechste Geleise hergestellt werden müssen. Auf dem Bahnhofe Osnabrück ist der Bau einer Maschinenmeister-Wohnung begonnen und in der Nähe dieses Bahnhofes eine Kolonie für Werkstätten-Arbeiter in Angriff genommen, in welcher die zunächst zur Ausführung bestimmten 12 Doppelwohnhäuser soweit beendet sind, daß sie im Mai 1875 bezogen werden können. Ferner sind für die Wärterstationen 93 und 96 zwischen Osnabrück und Hasbergen 2 Doppel-Wohnhäuser für Bahnwärter beendet und bezogen. Endlich sind auf den Bahnhöfen Haltern und Dülmen je ein, und auf dem Bahnhofe Osnabrück 6 Weichensteller-Häuschen ausgeführt.

D. Bahnstrecke Osnabrück-Bremen.

Auf dieser Bahnstrecke sind im Jahre 1874 die definitiven Empfangsgebäude zu Diepholz und Drebber beendet und in Benutzung genommen, während das definitive Empfangsgebäude zu Lemförde erst im Sommer 1875 fertig gestellt werden wird. Der Ausbau eines definitiven Empfangsgebäudes zu Lemförde ist wegen des zu erwartenden Anschlusses einer Bahn von Detmold bis auf Weiteres ausgesetzt.

Auf dem Bahnhofe Bohnte ist der Bau eines kleinen Maschinenhauses für 2 Lokomotiven nebst einem Kohlenschuppen und einer Drehscheibe begonnen, um von dort aus den von Bremen nach Osnabrück fahrenden Güterzügen auf der 12 Kilometer langen Steigung 1 : 200 bis zur Wasserscheide bei Behrte Vorspann leisten zu können. Auch ist an dem Hunteflusse neben dem Bahnhofe Bohnte eine Pumpstation ausgeführt und in Benutzung genommen, um die Wasserstationen des Bahnhofes mit Wasser zu versorgen, was aus Brunnen in genügender Weise nicht zu bewirken war.

Auf den Bahnhöfen Drebber und Diepholz werden die außer Betrieb gesetzten provisorischen Empfangsgebäude zu Beamtenwohnungen ausgebaut, auf letzterem Bahnhofe verbunden mit einem Aufenthaltsraume für das Fahrpersonal, und ist diese Einrichtung auf dem Bahnhofe Drebber bereits beendet.

Auf dem Bahnhofe Syke wurde ein Nebengeleise ausgeführt, um dort mit 3 Zügen gleichzeitig kreuzen resp. überholen zu können.

Auf dem Bahnhofe Kirchweyhe ist ein Ueberladeschuppen mit den erforderlichen Nebengeleisen ausgeführt, um die nach Eröffnung der Bahn von Bremen nach Hamburg und der Verbindungsbahn von Kirchweyhe nach Sagehorn dort nothwendigen Umladungen und Zuladungen von Güterwagen nach den beiden Kurven Bremen und Hamburg vornehmen zu können. Gleichzeitig ist dort auch eine Wagenmeisterbude mit einer kleinen Werkstätte errichtet.

Auf der Bahnstrecke zwischen Lemförde und Diepholz hat eine neue Wärterstation eingeschoben und zu dem Zwecke eine Wärterbude hergestellt werden müssen. Ebenso sind auch auf mehreren Bahnhöfen noch Weichenwärterbuden nothwendig geworden.

E. Bahnstrecke Bremen-Garburg.

Die Bauten dieser am 1. Juni 1874 dem Betriebe übergebenen Bahnstrecke sind im Wesentlichen beendet und ist darüber nur das Folgende zu bemerken:

Auf dem Bahnhofe Bremen sind im Jahre 1874 die noch rückständigen Erdarbeiten, Geleise-Anlagen und Pflasterungen sowie die Einfriedigung des Bahnhofes hergestellt. Ferner sind dort der Güterschuppen IV