

6. Wesel-Hocholler Bahn.

Bahnhof Hamminkeln. In Folge Verlegung der Lagerplätze von der östlichen auf die westliche Seite des Bahnhofes wurden die Geleise verändert und dabei 351 m Geleis, sowie eine Weiche aufgenommen.

Längs der neuen Lagerplätze wurde ein Zufuhrweg hergestellt.

Bahnhof Dingden. Auch hier sind die Lagerplätze verlegt, die Geleise verändert und ein neuer Zufuhrweg hergestellt.

Bahnhof Bocholt. Der Bau eines Beamten-Wohnhauses ist begonnen und dasselbe unter Dach gebracht.

Die Geleise-Anlagen wurden um 302 m einschließlich zwei Weichen vergrößert und eine große Drehscheibe hergestellt.

b. Auf den Bahnstrecken.

1. Köln-Mindener Hauptbahn.

Auf der Strecke Calcum-Großenbaum ist ein Parallelweg für Fußgänger hergestellt und sind in Folge dessen die Schieebarrieren eines Ueberganges durch ein Drehkreuz ersetzt. In der Nähe von Oberhausen ist ein Wege-Uebergang verlegt worden. An einigen Niveau-Uebergängen wurden Zugbarrieren neuester Konstruktion aufgestellt.

Verschiedene disponibel gewordene Wärterbuden sind beseitigt und anderweit verwandt.

2. Oberhausen-Arnheimer Zweigbahn.

Bauten zur Vervollständigung der Bahn-Anlagen sind hier nicht zur Ausführung gekommen.

3. Köln-Gießener Bahn.

Einige Bahnwärter- und Weichenstellerbuden sind verjetzt.

4. Venlo-Hamburger Bahn.

Von dem zwischen Iffum und Menzelen zur Kiesgewinnung erworbenen Terrain sind 190 Ar mit Eichen bepflanzt und 377 Ar mit Kiefern besamt worden.

Das an der Weserbrücke aus der Verbindungsbahn Kirchweyhe-Sagehorn abzweigende frühere Kiesgeleis ist ausgebaut und wird zu Kohlentransporten benutzt.

Die Elbbrücke bei Harburg ist mit einer neuen Dilatations-Vorrichtung versehen.

5. Emscherthalbahn.

Die in der Nähe von Neumühl belegenen Schachtgruben sind behufs Nutzbarmachung bis über den höchsten Wasserstand mit Boden angeschüttet.

Auf der Strecke Meiderich-Sterkrade-Wanne sind 1500 m Einfriedigungen aus alten Schwellen und Zechendraht an Stelle abgängiger Spriegelzäune hergestellt.

6. Wesel-Hocholler Bahn.

Bauten zur Vervollständigung der Bahn-Anlagen sind hier nicht vorgekommen.

J. Unterhaltung der Bahnen.

a. Bahnkörper und Bauwerke.

Die Unterhaltung des Bahnkörpers und der Bauwerke hat im Jahre 1879 ungewöhnliche Arbeiten nicht erfordert.

Im Westfälischen Kohlen-Revier traten im Laufe des Jahres 1879 wiederum an verschiedenen Stellen durch den Betrieb der Kohlen-Zechen veranlaßte Senkungen des Bahnkörpers ein, welche ein außergewöhnliches Heben der Bahngeleise erforderlich machten, namentlich auf dem Bahnhofe Borbeck über den Feldern der Zeche Carolus I, auf dem Bahnhofe Gelsenkirchen über den Feldern der Zeche Hibernia, sowie zwischen Gelsenkirchen und Herne über den Feldern der Zechen Alma und Barillon.

Zur Erzielung einer besseren und billigeren Unterhaltung der Bahngeleise der Köln-Mindener Hauptbahn stellte es sich immer mehr als nothwendig heraus, die von der ersten Herstellung der Bahn noch vorhandenen undurchlässigen Banquets zu beseitigen und durch Kies zu ersetzen, um dadurch dem Wasser aus der Bettung freien Abzug zu verschaffen. Diese Arbeit ist im Jahre 1879 wiederum wesentlich gefördert worden und wird im Jahre 1880 beendet werden.

b. Oberbau.

1. Schienen.

Im Jahre 1879 sind auf den von unserer Gesellschaft zu unterhaltenden Geleisen ausschließlich der kleinen Zechenbahnen 76 163 m Schienen, also die Schienen zu 38 080 m Geleisen ausgewechselt und durch andere, welche zum Theil schon im Geleise gelegen haben, ersetzt. Die Länge der ausgewechselten und durch neue ersetztten Schienen vertheilt sich auf die verschiedenen Kaliber wie folgt:

Bezeichnung der Schienen.	Bestand Ende 1879. Schienen.	Im Jahre 1879 sind durch neue Schienen ersetzt		Als unbrauchbar sind danach aus- gewechselt. Prozent.	Bemerkungen.
		unbrauch- bare. m	brauch- bare. m		
Eisenschienen, Stahl- und Fremd- des Profil.....	2 032	—	—	—	Die 59 628 m noch brauchbaren Schienen Kal. IV und V sind ausgewechselt, um zu dem Oberbau der im Bau begriffenen Bahn Oberhausen-Bottrop, den Nebengeleisen der Bahn Herford-Detmold, zur Auswechslung unbrauchbarer Schienen in Nebengeleisen und zu neuen Nebengeleisen verwendet zu werden.
„ Kal. I.....	35 612	—	—	—	
„ Kal. II.....	14 806	—	—	—	
„ Kal. III.....	60 430	—	—	—	
„ Kal. IV.....	544 616	11 606	14 061	2,13	
„ Kal. V.....	270 850	505	41 857	0,19	
Stahlschienen, Kal. IV.....	—	—	—	—	
„ Kal. V.....	3 693 110	2 849	3 710	0,08	
Summa ...	4 621 456	14 960	59 628	0,22	

Anlage III.