Benz.
1055

21
Köln-Mindener
Eisenbahn
Gesellschaft
1844

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

Rinz. 1055 (21) 2R.

Beilage zur Kölnischen Zeitung.

Köln-Mindener Eisenbahn-Gesellschaft.

STERNWARTE DER STADT DÜSSELDORF

Auszug aus den Verhandlungen

der am 26. Juli 1844 zu Köln gehaltenen

Sitzung des Administrations-Rathes.

Gegenwärtig waren:

Von Seiten des Administrations-Rathes die Herren:

Präsident Camphausen; Blankarts; Geh. Commercienrath Diergardt; Jos. DuMont; Stadtrath Engels; Oberbürgermeister von Fuchsius; Sim. Oppenheim; A. Sartorius; Stadtrath Seydlitz; Geh. Regierungsrath, Oberbürgermeister Steinberger; Geh. Regierungsrath von Sybel.

Von Seiten der Direction die Herren:

Präsident von Wittgenstein; Geh. Regierungsrath Arndts; Landrath von Möller (königlicher Commissarius); Dag. Oppenheim.

Regierungs- und Baurath König, technischer Dirigent; Regierungs-Assessor Kühlwetter, Special-Director; Bahn-Ingenieur Leopold.

Nachdem die Sitzung des Administrations-Rathes durch den Präsidenten desselben eröffnet und dem Special-Director, Regierungs-Assessor Kühlwetter, die Führung des Protocolls aufgetragen worden, erstattete der Vorsitzende der Direction, Herr von Wittgenstein, über den Stand des Unternehmens und die seitherige Wirksamkeit der Direction den nachfolgenden Bericht.

Hierauf hielt der technische Dirigent, Regierungs- und Baurath König, über die Lage der Vorarbeiten und den Stand des Baues den gleichfalls nachfolgenden Vortrag.

Auch wurde Seitens der Direction von dem höhern Orts festgestellten Fahrplan für die Eisenbahn-Verbindung zwischen Köln und Berlin Mittheilung gemacht.

Dem Antrage der Direction: den Etats-Ausgabe-Titel VII. (ad Extraordinaria) von 5000 Thlr. auf 48,000 Thlr. zu erhöhen, weil bei Entwurf des Etats auf die Erstattung der Kosten der Vorarbeiten an die Rheinische Eisenbahn mit pptr. 42,000 Thlr. nicht gerechnet worden sei — wurde deferirt.

Sodann ertheilte der Administrations-Rath nachfolgenden von der Direction abgeschlossenen Contracten die vorbehaltene Genehmigung, nachdem dieselben durch die Herren Seydlitz und DuMont schon vor der Sitzung einer Prüfung unterzogen worden waren:

1) Vertrag wegen Lieferung des Steinmaterials zu der Ruhrbrücke, abgeschlossen mit L. Lhoest zu Mülheim a. d. Ruhr;

Universitäts- und Landesbibliothek Düsseldorf

2) Vertrag über die Graben- und Baggerarbeiten zur Fundamentirung der Ruhrbrücke, abgeschlossen mit F. Kurten aus Düsseldorf;

3) den Verträgen wegen Lieferung der Ziegelsteine zu den Brücken über die Dünn und die Wupper, so wie zu den Hochbauten auf den Bahnhöfen zu Deutz und Mülheim am Rhein, abgeschlossen mit J. E. Forsbach in Mülheim am Rhein;

4) Vertrag wegen Ausführung der Mauer- und Zimmerarbeiten (incl. Materiallieferung) an den Brücken über den Faulbach und den Strunderbach, abgeschlossen mit J. E. Forsbach in Mülheim am Rhein.

Gleichzeitig genehmigte der Administrations-Rath:

a) dem rc. Ackermann in Köln die Lieferung der erforderlichen niedermendiger Hausteine für die Brücken über die Dünn und über die Wupper, und

b) dem rc. Hüttemann et Rappe in Dortmund die Lieferung der zu den dortigen Bahnhofs-Bauten erforderlichen 1 Million Ziegelsteine

zu übertragen, und Verträge mit den resp. Lieferanten abzuschließen, ohne daß es einer vorherigen Verdingung bedürfe.

Demnächst theilte die Direction dem Administrations-Rathe zur Kenntnißnahme die in Folge der unterm 1. März d. J. ertheilten vorläufigen Autorisation mit dem Regierungs-Assessor Kühlwetter als Special-Director und mit dem Regierungs-Secretär Schulte als Bureau-Chef abgeschlossenen Anstellungs-Verträge mit.

Aus Anlaß des am Schlusse des Directionsberichtes erwähnten Systems der Personen-Transportwagen erklärte sich der Administrations-Rath mit der Annahme von 4 Wagenclassen einverstanden.

Herr Blankarts wünscht nähere Auskunft über das mit der bergisch-märkischen Eisenbahn-Gesellschaft wegen des Bahnhofes in Dortmund getroffene Arrangement, welchem Ansuchen durch Verlesung der betreffenden schriftlichen Verhandlung Seitens der Direction genügt wird.

Desgleichen beantragt und erhält derselbe nähere Notiz über die Lage der Verhandlungen wegen Führung der Bahn in der Gegend von Bochum.

Auf Antrag des Präsidenten Camphausen übernimmt die Direction die Redaction des vorgetragenen Berichtes über den Stand des Unternehmens für die Veröffentlichung.

Der Präsident bemerkte: daß die Herren Böninger und Schnitzler verhindert seien, der Sitzung beizuwohnen, desgleichen Herr Baum. Letzterer habe hinsichtlich der Wahl eines neuen Mitgliedes der Direction eine Bemerkung schriftlich geäußert, auf welche aber statutgemäß keine Rücksicht zu nehmen sei.

Sodann forderte derselbe die Versammlung auf, in Gemäßheit des §. 60 des Statuts zur Wahl eines neuen Mitgliedes der Direction zu schreiten, welches an der Stelle des ausgeschiedenen rc. Kühlwetter bis zur nächsten General-Versammlung zu fungiren habe.

Bei Eröffnung der verschlossenen Stimmzettel ergab sich, daß alle Stimmen auf den Herrn Regierungsrath Dach in Düsseldorf gefallen waren.

Worüber diese Verhandlung aufgenommen und nach vorheriger Vorlesung von den anwesenden Mitgliedern des Administrations-Rathes und dem Protocollführer unterschrieben worden ist.

(Unterschriften.)

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

Bericht der Direction
über den Stand des Unternehmens
und ihre bisherige Wirksamkeit.

Der Eintritt mehrerer Fälle, in welchen uns statutenmäßig die Mitwirkung des Administrations-Rathes zugesichert ist, hat uns Veranlassung gegeben, dieselbe anzusprechen, und haben wir Ihren Präsidenten durch vorläufige Mittheilungen der bezüglichen Literalien in den Stand gesetzt, von der Sachlage genauer Kenntniß zu nehmen, um auf diese Weise, so weit es unsrerseits geschehen konnte, Ihre Entschließung zu erleichtern. Wir werden bereit sein, Ihnen noch jede gewünschte weitere Aufklärung zu geben.

Bei dem großen und allgemeinen Interesse, welches die Vollbringung des uns anvertrauten großartigen Werkes mit Recht in Anspruch nimmt, und bei der Unmöglichkeit, in welcher wir uns noch befinden, Ihnen, dem in der Versammlung des Administrations-Raths vom 4. März d. J. geäußerten Wunsche entsprechend, eine Situations- und Niveller-ments-Karte der ganzen festgestellten Bahnlinie und einen gedrängten Auszug der die ganze Bahnlinie umfassenden genehmigten Kostenanschläge vorzulegen, benutzen wir gern die uns durch Ihren Zusammentritt heute dargebotene Gelegenheit, Ihnen in kurzen Umrissen die Lage des Geschäftes darzustellen, und hoffen, daß Sie die Ueberzeugung in Sich aufnehmen werden, daß wir, so weit es nur immer möglich war, das Unsrige zur Beschleunigung einer Anlage gethan haben, von welcher Preußen und Deutschland überhaupt eine wesentliche Beförderung des innern Verkehrs, eine noch innigere Verschmelzung der verschiedenen Theile unseres Vaterlandes, mithin die Befestigung und Erhöhung des Wohlstandes, die Verstärkung des National-Verbandes erwartet.

Wenn auch heute noch die wichtigsten Fragen, namentlich in Beziehung auf die Richtungslinie, unentschieden vorliegen, und die Ausführung der großartigen Bauwerke, welche Jahre zu ihrer Beendigung bedürfen, Erörterungen unterliegen, deren Beseitigung nicht von uns abhängig ist, auch die Willfährigkeit zur freiwilligen Abtretung der für den Bahnbau erforderlichen Grundstücke nur sehr gering, und der Gang der unfreiwilligen Besitzentäußerung, da, wo sie schon eingeleitet werden konnte, mit nicht unbedeutenden materiellen und formellen Schwierigkeiten und Weiterungen verbunden ist, so wird doch das hoffen wir, unsere Darstellung im Ganzen einen befriedigenden Eindruck hinterlassen und wohl geeignet sein, die von uns gehegte Hoffnung zu bestätigen daß noch im Laufe des Jahres 1845 der Eisenweg zwischen Köln und Duisburg eröffnet und die ganze Linie im Jahre 1847 fahrbar sein wird.

Der technische Dirigent wird Ihnen über die Thätigkeit der technischen Beamten in den sieben Abtheilungen, in welche die ganze — beiläufig 37 Meilen lange — Linie getheilt ist, und über den Fortgang der Vorarbeiten sowohl, als auch des schon an mehren Stellen angegriffenen Baubetriebs Bericht erstatten. Ueber das Allgemeine erlauben wir uns, Ihnen Folgendes vorzutragen:

I. Die Gewinnung der geeigneten Arbeitskräfte, sowohl für den administrativen als auch für den technischen Theil unseres Geschäftsbetriebs, hat zunächst unsere Aufmerksamkeit und Thätigkeit in Anspruch genommen. Wir haben ein Verzeichniß sämmtlicher für die Gesellschaft gewonnener Beamten aufstellen lassen, welches wir Ihnen hiermit vorzulegen uns beehren. Wir dürfen uns nach den bisherigen Erfahrungen mit der von uns getroffenen Wahl zufrieden erklären, und bemerken, daß wir kraft der uns von Ihnen gewordenen Ermächtigung mit denjenigen Personen, welche sich bereits als tüchtig bewährt, Dienst-Contracte entweder für den Bau oder auf kürzere Zeit, und nur in zwei Fällen, über welche Ihnen besonders berichtet werden soll, auf längere Jahre abgeschlossen, auch, mit Ausschluß eines Falles, der Gesellschaft Kündigunsrechte vorbehalten haben. — Die Besoldungssätze sind sowohl im Einzelnen in den Gränzen des von Ihnen genehmigten Etats, als im Ganzen wesentlich unter denselben geblieben.

Bei der von uns getroffenen Wahl des Special-Directors dürfen wir um so eher auf Ihren Beifall rechnen, als sie auf eine Person gefallen ist, welcher ein unzweideutiges Vertrauens-Votum der Actionäre zur Seite steht. Wir haben verordnet, daß Ihnen die von uns entworfene Instruction für denselben mitgetheilt werde.

Die statutenmäßig dem hohen Finanz-Ministerio vorbehaltene Bestätigung sowohl für den Special-Director als für den technischen Dirigenten und für den Cassirer Herrn Küpper ist auf unsern Antrag erfolgt.

In welcher Weise die Arbeiten unter die verschiedenen Beamten des Directions-Bureau's, so wie der technischen Centralstelle vertheilt sind, wollen Sie aus der vorliegenden bezüglichen Zusammenstellung ersehen.

Ob und in wie fern ein Bedürfniß zur Vermehrung der Arbeitskräfte in dem Central-Bureau eintreten wird, läßt sich heute noch nicht übersehen.

II. Auf die Sicherstellung und angemessene Rentbarmachung unseres durch die erste 10 pCt. Rateneinzahlung gebildeten Fonds, so wie auf die Organisation des Cassen- und Rechnungswesens haben wir alle Sorgfalt verwendet. Durch Verträge mit den solidesten hiesigen, düsseldorfer und berliner Bankhäusern ist uns eine sichere Verwahrung und eine Rente von 3 pCt. für unsere Bestände gesichert, und die freieste Disposition über dieselben nur mit der unsererseits bewilligten Provision von ¼ pCt. belastet.

Zur Besorgung der Zahlungsgeschäfte außerhalb Köln war uns von Seiten des hohen Finanz-Ministerii die Benutzung der Königlichen Cassenbeamten auf der Bahnlinie zugesagt. Indessen haben wir es dem Interesse der Gesellschaft entsprechender gefunden, das Auszahlungsgeschäft in der ersten Abtheilung bis Langenfeld dem Hauptcassen-Assistenten Sürth, in Düsseldorf, Bielefeld und Minden aber dortigen angesehenen Handlungshäusern zu billigen Bedingungen anzuvertrauen. In Beziehung auf die übrigen Zahlungsstellen sind die Unterhandlungen noch nicht geschlossen.

Der vorliegende Cassen-Abschluß vom 18. d. M. gibt Ihnen über Einnahme und Ausgabe bis zu diesem Tage jeden wünschenswerthen Aufschluß, und haben wir demselben nur noch beizufügen, daß wir der rheinischen Eisenbahngesellschaft eine Summe von 40,416 Thlr. 11 Sgr. für Kosten von Vorarbeiten für die Fortführung der rheinischen Eisenbahn bis zur Landungsgränze bei Minden erstattet haben, wie wir dazu durch die protocollarische Verhandlung vom 2. und 3. October 1843 unter Vorsitz des Ministerial-Commissars Herrn rc. von Pommeresche verbindlich erklärt worden sind, so weit solche nicht vom Staate ersetzt werden sollten. Der rheinischen Eisenbahngesellschaft sind zu diesem Zwecke 67,303 Thlr. vom Staate vergütet worden; nebstdem haben wir noch einen Vorschuß von 2000 Thlr., welchen die Staatscasse der rheinischen Eisenbahngesellschaft für dieselben Arbeiten geleistet und dessen Niederschlagung wir ohne Erfolg in Antrag gebracht, der Staatscasse unmittelbar zu erstatten.

Behufs ordnungsmäßiger Verrechnung dieser die Gesellschaft treffenden unvermeidlichen Ausgaben müssen wir uns eine Erhöhung des Etats-Ausgabe-Titels I. Allgemeine Kosten Pos. 7 bis auf 48,000 Thlr. erbitten.

III. Was unsere Thätigkeit in Beziehung auf die Ausführung des Bauwerks selbst betrifft, so ist dieselbe theils auf die möglichst schleunige Beendigung der Vorarbeiten, theils aber, so weit wie dies nur immer zulässig war, darauf gerichtet gewesen, daß durch sofortigen Angriff der Ausführungs-Arbeiten die zeitige Eröffnung des Betriebes ermöglicht werde.

Indessen ist die Bahnrichtung im Allgemeinen erst festgesetzt von Deutz bis Duisburg und durch das Emscherthal bis Dortmund, sodann von Lippstadt über Rietberg und Bielefeld bis Minden. Der ganze

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

Zwischentheil von Dortmund bis Lippstadt — beiläufig 10 Meilen lang — unterliegt noch der ministeriellen Festsetzung, und sind auf dieser Strecke die Ingenieurs noch immer mit vergleichenden Vorarbeiten beschäftigt, welche bei Auswahl der Bahnlinie zwischen Dortmund und Lippstadt durch die höchste Behörde zur Beurtheilung gezogen werden sollen. Die von Sr. Majestät dem Könige ausgegangene Bestimmung, daß Hamm von der Bahnlinie berührt werden soll, hat die Nothwendigkeit, neuer, mit Zeit- und Kostenaufwand verbundener Ermittelungen nöthig gemacht, indem durch jene Bestimmung die Zweckmäßigkeit der Berührung von Unna und Soest in Zweifel gestellt, und die früher nicht bearbeiteten Linien von Dortmund über Camen nach Hamm und von Hamm über Sorst nach Lippstadt neben der directen Linie von Dortmund über Camen, Hamm, Oelde, Gütersloh nach Bielefeld in Concurrenz getreten sind.

Speciell genehmigt ist erst die Bahnlinie von Deutz bis zur Gränze des Regierungsbezirks Köln und von Minden bis zum Weser-übergange bei Rehme. In der Abtheilung zwischen Deutz und der Gränze des Regierungsbezirks Köln sind bereits die Versuche zur Erwerbung des Grundeigenthums im Wege der Vereinbarung, jedoch — mit einer Ausnahme — ohne Erfolg gemacht, und das Expropriations-Verfahren so weit geführt, daß wir täglich das besitzeinweisende Urtheil erwarten. Die Erdarbeiten sind bereits verdungen, eben so die Brückenarbeiten am Faulbach und Strunderbach ins Werk gesetzt, resp. die dazu erforderlichen Materialien beschafft, so daß die Bahnarbeiten auf dieser Strecke als unmittelbar in Betrieb kommend angesehen werden können. Zu bemerken ist, daß die Bahnhofsanlage in Deutz und der Angriff der Arbeiten im Festungsrayon noch von dem Eingange der Allerhöchsten Orts zu ertheilenden Erlaubniß zum Durchbruch der Festungswerke abhängig bleibt, und bis zum Einlangen derselben jede Arbeit dort ausgesetzt bleiben muß, wie wünschenswerth es auch sein mag, die dortigen nicht unbedeutenden Arbeiten ohne Verzug angreifen zu können. — Das im Austausch gegen den jetzigen Dragoner-Exercierplatz der Militärbehörde zu überweisende, auch für zweckmäßig erkannte Feld von circa 20 Morgen Umfang ist bereits acquirirt.

Zwischen Minden und dem Weserübergange haben die Arbeiten schwunghaft begonnen; das Expropriationsgeschäft nimmt dort unter den Bemühungen unseres Commissars, des Herrn Regierungs-Assessors Liebrecht, seinen geregelten Fortgang, und durch den Besitz der bereits angelieferten Schwellen und eines wenngleich geringen Quantums von Schienen, welche wir zu mäßigen Preisen von der Rhein-Weser-Bahn-Gesellschaft erworben haben, so wie durch den Erwerb von Steinbrüchen in der Porta sind wir in die Lage gekommen, zugleich für die Weserbrücke das erforderliche Steinmaterial zu gewinnen, und den zum Transport desselben bis zur Brückenbaustelle dienenden Bahndamm in Ausführung nehmen zu können.

Mit dem Brückenbau selbst ist durch Ausgrabungsarbeiten begonnen und sind in der Abtheilung VII. bereits 12–1300 Menschen in Arbeit. Wegen des Bahnhofes in Minden werden die Verhandlungen mit den verschiedenen bei dieser bedeutenden Anlage, mit welcher ein neuer Weserhafen in Verbindung gesetzt werden soll, interessirten Behörden fortgesetzt.

Die specielle Festsetzung der Bahnlinie ist nachgesucht in der Abtheilung I. von der Gränze des Regierungsbezirks Köln über Düsseldorf bis Duisburg, und in der Abtheilung II. von Duisburg bis zum Bahnhofe auf der Lipperheide.

Der Bau der Brücke über den Dünnbach bei Küppersteg und der Wupperbrücke in der Abtheilung I. ist bereits in Angriff genommen und das Baumaterial beschafft, jedoch ist der Fortgang der Arbeiten noch wesentlich von der zwangsweisen Einweisung der Gesellschaft in den Besitz mehrerer Grundstücke abhängig, welche auf dem Wege gütlicher Einigung nicht zu acquiriren gewesen.

Die Lage des düsseldorfer Bahnhofes ist nunmehr auch durch Allerhöchste Bestimmung festgestellt, indessen sind wegen desselben noch Verhandlungen mit den dortigen Localbehörden aufgegeben, deren Beendigung in kurzer Frist entgegengesehen werden kann.

Ein besonderes Augenmerk hatten wir auf die möglichste Beschleunigung des Ruhrbrückenbaues bei Altstaden in der II. Abtheilung gerichtet, und sobald nur das Project ausgearbeitet war, sowohl für die Erwerbung der nöthigen Grundstücke, als auch für die Beschaffung des Baumaterials Sorge getragen; indessen haben wir vor wenigen Tagen die Nachricht erhalten, daß von Seiten der Ruhrbaubehörde durch Herrn Baurath Neuenborn zu Mülheim a. d. Ruhr eine Modification des Brückenplans vorgeschlagen worden, und der Herr Oberpräsident von Vincke deßwegen seine Zustimmung zum Angriffe des Baues versagt hat. Da der Direction Alles daran gelegen ist, diesen Brückenbau möglichst zu fördern, weil von dessen zeitigem Fertigwerden die Benutzung der ganzen Bahnlinie im Jahre 1847 wesentlich abhängig bleibt, und dieselbe voraussichtlich 3 Jahre Bauzeit erfordert, so haben wir bei dem Herrn Oberpräsidenten die vorläufige Gestattung des Bauangriffs beantragt und uns erboten, dabei auf die in Aussicht gestellte Modification des Bauplans gehörige Rücksicht zu nehmen. Es freut uns, Ihnen melden zu können, daß die bedingte Zustimmung Sr. Excellenz des Herrn Oberpräsidenten von Vincke bereits gestern bei der Direction eingegangen ist.

In der Abtheilung VI. ist der Viaduct bei Schildesche, unfern von Bielefeld, dasjenige Werk, welches die längste Bauzeit erfordert; wir haben daher, weil der Viaduct am gegebenen Puncte unvermeidlich erscheint, auch bereits durch das hohe Finanz-Ministerium genehmigt ist, — obgleich die Bahnlinie dort noch nicht speciell festgestellt worden, — keinen Anstand genommen, auch dort schon werkthätig vorzugehen. Die Statt gehabten, auf die Vertheuerung des Steinmaterials gerichteten Vereinbarungen der Steinbruchsbesitzer und Unternehmer haben die Nothwendigkeit herbeigeführt, Steinbrüche für Rechnung der Gesellschaft in Betrieb zu setzen, was von erwünschtem Erfolg gewesen. Die Förderung und Anfuhr des Steinmaterials hat guten Fortgang; der sehr mangelhafte Zustand der Communicationswege mit der Baustelle und die Voraussicht, daß dieselben ungebessert in der Winterjahreszeit und im künftigen Frühjahr gänzlich unbrauchbar sein und mithin auf unsere Frachtpreise sehr nachtheiligen Einfluß üben werden, haben uns bestimmt, den Abtheilungs-Ingenieur zu autorisiren, mit den betreffenden Localbehörden wegen gründlicher Herstellung dieser Wege unter Anerbietung von angemessenen Beiträgen Seitens der Gesellschaft Vereinbarung zu treffen.

In Ansehung des Bahnhofes zu Dortmund, welcher von besonderer Wichtigkeit für unser Unternehmen sein wird, weil in seinem Bereiche die bergisch-märkische Eisenbahn mit der köln-mindener zusammentrifft, und weil die Lage von Dortmund an der Gränze des Kohlenreviers vorzüglich geeignet scheint, die Maschinen-Werkstätten und Coaksbrennereien für unser Unternehmen aufzunehmen, ist eine Vereinbarung mit der Direction der bergisch-märkischen Gesellschaft durch den dazu committirten Präsidenten unserer Direction an Ort und Stelle vermittelt worden, welche eine angemessene Gemeinschaftlichkeit mehrer Anlagen, zur beiderseitigen Ersparung von Kosten, und eine den Verhältnissen beider Gesellschaften entsprechende, den Verkehr und den Uebergang von einer Bahn auf die andere erleichternde Disposition der Bahnhofs-Einrichtungen bezweckt.

Sobald das System des Oberbaues für unsere Eisenbahn, plattfüßige per Fuß 20 Pfd. schwere Schienen mit Hacknägel-Befestigung auf eichenen Querschwellen und an den Stößen auf Langschwellen mit Eisenschuh- und Schraubenbefestigung, die Genehmigung des hohen Finanz-Ministerii erhalten, haben wir nicht gesäumt, sofort die Schwellen-Quantitäten, deren wir im laufenden Jahre, namentlich zu den verschiedenen provisorischen Bahnstrecken, bedürfen werden, in öffentlichen Verding zu geben.

Von dem Schwellenbedarf haben wir wirklich 37,000 Stück lieferbar auf den verschiedenen Baustellen zwischen Deutz und Minden vergeben, und sind solche größtentheils und in sehr befriedigender Güte bereits angeliefert. Mit den verlangten Preisen dürfen wir in Betracht des nachtheiligen Umstandes, daß unsere Ausschreibung in die Endperiode der Fällungszeit fiel, die Lieferanten mithin in der Auswahl der Waldbestände sehr beschränkt waren, noch immer zufrieden sein. Wir beabsichtigen, unsern künftigjährigen Bedarf, namentlich für die ganze Bahnstrecke zwischen Deutz und Duisburg, im Laufe des nächsten Monats schon in Verding zu geben, und haben Grund, zu hoffen, daß wir zu geringeren Preisen das benöthigte Quantum werden beschaffen können.

Für die Abnahme der Schwellen an den Lieferungsstellen haben wir den controlirenden Beamten, Oesterreich, mit 3 Thlr. Diäten, incl. Reisekosten angestellt, dessen Thätigkeit und Zuverlässigkeit sich bereits vollkommen bewährt hat.

Der Bedarf an Schienen für unsere Bahn wird sich auf 19.—20,000 Tons à 2000 Pfd. stellen. Als wir zum Abschluß von Verträgen wegen Lieferung derselben schreiten konnten, hatte die Entwerthung des Eisens bereits ihr Ziel erreicht, und sind uns daher auf unsere desfallsige Aufforderung aus Belgien und England nur beschränkte Offerten und zu Preisen zugegangen, von welchen die geringsten 7 Pfd. per Ton frei Schiff in England betrugen. Der Bezug aus dem Auslande aber war noch besonders durch die Aussicht auf Erhöhung des Eingangszolls erschwert, welcher, wie damals vorausgesehen wurde und sich

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

auch bestätigt hat, noch vor Eingang der in Bestellung zu gebenden Schienen in das Gebiet des Zollvereins in Wirksamkeit treten konnte.

Es hat uns sehr gefreut, von den inländischen Gewerkschaften der Herren Hoesch in Düren, Michiels et Comp. in Eschweiler-Aue und Jacoby, Haniel und Huyssen zu Sterkerade für Anlieferung von 15,000 Tons Bedingungen gestellt zu erhalten, welche uns erlaubten, der inländischen Industrie die nicht unbedeutende Beschäftigung zuzuweisen, ohne das Interesse der Gesellschaft zu verletzen. Unter der für die Lieferanten einiger Maßen erschwerenden, für die Gesellschaft von wesentlichem Vortheile erachteten Bedingung, daß die obere Eisenplatte jedenfalls aus gutem inländischem Eisen bestehen müsse, haben die genannten 3 Gewerkschaften die Lieferung von 10,000 Tons zum Preise von 35 Thlr. 20 Sgr. pro 1000 Pfd. für die Strecke zwischen Deutz und Oberhausen, von 37 Thlr. 5 Sgr. zwischen Oberhausen und Dortmund und von 37 Thlr. 20 Sgr. für die jenseits Dortmund erforderlichen Schienen (unter Bewilligung eines verhältnißmäßigen Rabatts für Frachtersparnisse), und die Herren Hoesch und Michiels et Comp., ferner noch nachträglich die Lieferung von 5000 Tons zum Preise von 35⅔ Thlr. per 1000 Pfd. frei Ufer zu Köln übernommen. 4. bis 5000 Tons bleiben demnach noch zu vergeben, hinsichtlich welcher, da die Zeit nicht drängt und die Verhältnisse für den Abschluß augenblicklich ungünstig sind, die Direction Verfügung zu treffen sich vorbehalten hat.

Zur Controlirung der Fakrication haben wir sachkundige Beamte zu Düren, Eschweiler-Aue und Sterkerade stationirt. Nach ihren Berichten sind die Gewerkschaften mit dem Vorbereiten der Luppen und mit der Einrichtung der Walzwerke zu der mit Schwierigkeiten verbundenen Fabrication thätigst beschäftigt. Wir erwarten täglich, zur Revision der Probeschienen aufgefordert zu werden.

Daß wir 1248 Stück Schienen zu provisorischen Bahnen in der Abtheilung VII. zum Preise von 27 Thlr. per 1000 Pfd. Zollgewicht von der aufgelös'ten Rhein-Weser-Bahn in Minden übernehmen konnten, hat uns Verlegenheiten vermeiden lassen, in welche wir sonst durch die Nothwendigkeit, dort schon jetzt auf provisorischen Schienen Transporte zu bewirken, gerathen wären.

Die Beschaffung des sofort erforderlichen Bedarfs an Schieb- und Erdtransportwagen war eine Aufgabe, auf welche die Direction unverzüglich Bedacht zu nehmen hatte, wenn sie nicht in den Fall gerathen wollte, die Ausführung der Erdarbeiten, sei es auf eigene Rechnung, sei es durch Unternehmer, wesentlich aufzuhalten oder zu erschweren, indem es durch die Erfahrung dargethan ist, daß die Beschaffung der Transportmittel den Unternehmern häufig nur mit Nachtheil überlassen werden kann.

Wie bedeutend daher auch die desfallsigen Ausgaben erschienen, so haben wir doch dazu übergehen müssen, für diejenigen Abtheilungen, in welchen schon im Laufe dieses Jahres Erdarbeiten unternommen werden, nämlich für die Abtheilungen I., II., III., VI. u. VII. eine entsprechende Anzahl Schieb- und Erdtransportwagen anzuschaffen. Wir haben auch für diese Gegenstände den Weg des öffentlichen Ausgebots gewählt und zu billigen Preisen von 2 Thlr. 20 Sgr. bis 3 Thlr. 28 Sgr. 6 Pf. an den verschiedenen Lieferungsstellen, im Ganzen 3383 Schiebkarren in Bestellung gegeben, welche schon größtentheils abgeliefert und von dem mit der Abnahme beauftragten Controleur Oesterreich abgenommen, also disponibel sind.

400 Erdtransportwagen mit eisernen Achsen und Rädern sind zu den billigen Preisen von 88 Thlr. 20⅔ Sgr. bis 105 Thlr. 10 Sgr. nach Maßgabe der Lage der verschiedenen Ablieferungsorte erst vor Kurzem zugeschlagen worden. 10 Stück Erdtransportwagen haben wir zum Preise von 60 Thlr. per Stück von der Rhein-Weser-Eisenbahngesellschaft übernommen, und sind solche schon zwischen Porta und Rehme (in der VII. Abtheilung) wirklich in Thätigkeit.

Im Allgemeinen ist zu bemerken, daß die Direction überall, wo es nur angeht, den Weg der öffentlichen Ausbietung, sowohl bei Lieferung von Materialien, als bei Leistung von Arbeiten einschlägt, wie dies auch in dem Statut als Regel angedeutet ist, und daß sie die Einforderung von schriftlichen Anerbietungen (Soumissionen) als die in der Praxis bewährteste Weise des öffentlichen Ausgebots zu adoptiren für gut befunden hat. In allen bisher vorgekommenen Fällen hat sie mit einem der billigsten Submittenten, jedoch wo thunlich noch zu ermäßigten Preisen, abgeschlossen.

Die jetzt in Betrieb gesetzten Dammschüttungs-Arbeiten zwischen Porta und Rehme sind so mannigfach durch die Steinmaterialförderung in der Porta und durch den Brückenbau bei Rehme, welche beide Arbeiten ihrer Natur nach Unternehmern nicht anvertraut werden konnten, bedingt, daß die Direction bei demselben vom Verdinge an einen Unternehmer im Ganzen absehen mußte. Diese Dammschüttungen werden daher per Oekonomie, resp. durch Vergebung von Theil-Arbeiten an Schachtmeister ꝛc. unter Leitung und Controle der Baubeamten der Gesellschaft ausgeführt.

Die Nothwendigkeit, ein hinreichendes organisirtes Arbeiter-Personal überall zur Disposition zu haben, wo das Bedürfniß augenblicklich durch Säumniß der Unternehmer oder sonst eintreten möchte, was bei einer so ausgedehnten Unternehmung voraussichtlich oft der Fall sein wird, hat den technischen Dirigenten veranlaßt, zu beantragen, daß die Strecke zwischen Düsseldorf und Duisburg, unter der Leitung des geübten Ingenieurs van der Schmidt, durch unter Schachtmeister stehende Arbeitervereine (Schachten) ausgeführt werde, womit die Direction unter Berücksichtigung der Motive sich wohl einverstanden erklären wird.

Was die Beschaffung des Betriebsmaterials, so weit wir dessen bei der Eröffnung des Dienstes zwischen Köln und Duisburg im nächsten Jahre bedürfen werden, anbelangt, so haben wir in Folge der uns von Ihnen ertheilten Ermächtigung bereits Einleitungen dazu getroffen, und namentlich hatte eine vom Präsidenten der Direction in Begleitung des technischen Dirigenten unternommene Reise in die östlichen Provinzen den Zweck, von den Dienst-Einrichtungen auf den dortigen Eisenbahnen genaue Einsicht zu nehmen und über die Leistungen der dort in Thätigkeit befindlichen Locomotiven, so wie über die Zweckmäßigkeit der sehr verschiedenen Constructionen und Ausstattungsweisen des fahrenden Zeuges überhaupt ein auf zuverlässige Erfahrungen gegründetes Urtheil zu gewinnen.

Wir haben uns demnach in Ansehung der Locomotiven für das immer mehr Anerkennung gewinnende System der ausseitsliegenden Cylinder und geraden Achsen entschieden, auch in Betracht unseres starken Oberbaues und des durch die veränderliche Expansionsvorrichtung wesentlich ermäßigten Coaks-Verbrauchs keinen Anstand genommen, die jetzt anzuschaffenden 8 Locomotiven mit 13zölligen Cylindern zu bestellen, um einer unter allen Umständen ausreichenden Zugkraft gewiß zu sein, unter dem Vorbehalt, bei demnächstigen Bestellungen auf weniger mächtige Maschinen zurückzukommen, und zur Aushülfe in denjenigen Sectionen unserer Bahn, wo wir mit starken Steigungen zu kämpfen haben, einige noch kräftigere Maschinen (etwa von 15 Zoll Cylinder) anzuschaffen. Die Direction, in der Absicht, von mehren der tüchtigsten Fabriken gleich Anfangs Probe-Maschinen zu gewinnen, um sich bei den spätern Bestellungen nach dem Ausfalle selbst gemachter Erfahrungen richten zu können, hat beschlossen, diese erste Bestellung unter vier Etablissements im In- und Auslande zu vertheilen, die Tenders aber zur Ersparung des Eingangszolls alle im Inlande machen zu lassen.

In Ansehung der Personenwagen hat die Direction zunächst in Betracht ziehen müssen, daß unsere Bahn vorzugsweise zu langen Reisen mit Nachtdienst benutzt werden wird, daß also eine um so sorgfältigere Rücksicht auf die Bequemlichkeit der Passagiere in allen Wagen-Classen genommen werden muß, und daß dieselbe in Verbindung mit Bahnen tritt, auf welchen den Ansprüchen der Reisenden auf jede Bequemlichkeit die größte Berücksichtigung geschenkt wird. Wir haben uns daher für die Anwendung von Bogenfedern, deren Einfluß auf eine durchaus sanfte Bewegung die Erfahrung unzweifelhaft gemacht hat, bei allen Wagen-Classen entschieden, auch eine vollständige Bedeckung der dritten Hauptwagen-Classe für nothwendig erachtet, und während wir in der ersten Classe Alles zu bieten beabsichtigen, was nur zu einer eleganten Ausstattung gehören mag, auch noch für die zweite Classe alle diejenigen Einrichtungen in Aussicht genommen, welche eine vollkommene Bequemlichkeit der Reisenden bedingen.

Neben den in Deutschland üblichen drei Haupt-Wagen-Classen hält die Direction die Einführung einer vierten Classe unbedeckter Wagen zum Stehen für kürzere Distanzen (also für den Localverkehr) mit sehr mäßigen Fahrsätzen für zweckmäßig, indem dadurch ohne nachtheilige Einwirkung auf den Tarif der drei höheren Classen einem Publicum die Benutzung der Bahn gesichert wird, welches ohne jene sehr geringen Preise auf dieselbe verzichten müßte. Die Erfahrung auf der düsseldorf-elberfelder, auf der bonn-kölner und auf den badischen Bahnen hat dieses System vollkommen gerechtfertigt. Alle Personen-Wagen sollen auf 6 Rädern construirt werden.

Auf den Grund Ihrer uns ertheilten Ermächtigung werden wir sofort
2 Personen-Wagen 1. Classe,
9 Wagen gemischt, 1. und 2. Classe,
3 Wagen 2. Classe,

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

12 Wagen 3. Classe,
7 Stehwagen,
3 acht-rädrige Coulissen-Wagen für den Transport der Passagier-Effecten und zur Aufnahme der Post-Expedition und des Zugführers, eben so
3 achträdrige Coulissen-Wagen für den Waaren-Transport,
11 offene vierrädrige Wagen für rohe Producte, wie Kohlen, Holz, Steine ꝛc.,
bei zuverlässigen Fabricanten in Bestellung geben.

Schließlich wird es für Sie nicht ohne Interesse sein, von dem Fahrplane Kenntniß zu erhalten, welcher bereits vertragsmäßig zwischen den betreffenden Staats-Regierungen und den dabei betheiligten Eisenbahn-Gesellschaften für die directe Verbindung zwischen Köln und Berlin festgestellt worden ist, nach welchem, so wie die Bahn in ihrer ganzen Ausdehnung eröffnet sein wird, die Reise von Köln nach Berlin, oder umgekehrt, in 26 Stunden zurückgelegt werden soll.

Vortrag des technischen Dirigenten über die Lage der Vorarbeiten und den Stand des Baues der köln-mindener Eisenbahn.

Nachdem der Unterzeichnete die Leitung der Vorarbeiten zum Bau der köln-mindener Bahn übernommen hatte, schien es ihm zuvörderst dringend nothwendig, sich nach tüchtigen Baubeamten, welche den einzelnen Bauabtheilungen vorstehen sollten, umzusehen. Es gelang, diese zum Theil hier und in Berlin zu engagiren. — Die ganze Bahn zwischen Deutz und der Landesgränze bei Minden wurde auf Grund der vorliegenden Situationspläne in 7 größere Abtheilungen getheilt, die bei der Annahme, daß die Linie von Hamm über Lippstadt und Rietberg nach Bielefeld gebaut werde, wie nachfolgend unter die engagirten Beamten vertheilt sind:

1) von Deutz nach Duisburg, dem Abtheilungs-Ingenieur von Minckwitz;
2) von Duisburg bis in die Gegend von Gelsenkirchen, dem Abtheilungs-Ingenieur Major;
3) von Gelsenkirchen bis Unna oder Camen, dem Abtheilungs-Ingenieur Ruperti;
4) von Unna oder Camen über Hamm bis Lippborg, dem Wegebaumeister Hepner;
5) von Lippborg über Lippstadt nach Rietberg, dem Abtheilungs-Ingenieur Klaproth;
6) von Rietberg über Bielefeld bis zum Gehöfte Brakmeier, dem Abtheilungs-Ingenieur Hesekiel;
7) von Brakmeier über Herford und Minden bis zur Landesgränze, dem Wasser-Bau-Inspector Schelle.

Bei Besetzung dieser Stellen ist darauf Rücksicht genommen, daß Jeder in seiner Abtheilung solche Bauwerke auszuführen habe, die ihm in seiner Praxis schon vorgekommen sind. So hat der Abtheilungs-Ingenieur Hesekiel, welcher den Bau des sonnborner Viaducts ausgeführt hat, den großen Viaduct über das Thal des Johannisbaches bei Bielefeld zu erbauen; der Wasserbau-Inspector Schelle, der früher an der Weser stand, die Brücke über die Weser und die bedeutenden Damm-Anlagen in dem dortigen Inundationsgebiete; auch ist für den Bau der Ruhrbrücke bei Altstaden der dortige Wasserbaumeister Hoffmann besonders gewonnen.

Auf eine ähnliche Weise sind die verschiedenen Abtheilungen unter die anderen Herren vertheilt, und es darf mit Zuversicht angenommen werden, daß, wenn erst alle Schwierigkeiten wegen Gewinnung des Terrains beseitigt sind, dann das große Werk in rascher Weise gefördert wird, da alle Vorarbeiten dazu theils im Gange, theils beendet sind.

Gehen wir nun auf den Stand der Arbeiten in den einzelnen Abtheilungen über.

I. Abtheilung, von Deutz bis Duisburg, 8 Meilen lang.

Diese Abtheilung ist in 4 Sectionen getheilt, welche sich
von Deutz nach Langenfeld,
von Langenfeld bis zur Curve vor Düsseldorf,
von Düsseldorf bis Derendorf,
von Derendorf bis Duisburg
erstrecken.

Vorarbeiten.

In der ersten Section von Deutz bis Langerfeld, auf 5100 Ruthen Länge, sind sämmtliche Nivellements der Linie beendet; dieselbe ist vermessen, kartirt, und alle Situationspläne, Längen- und Querprofile sind vollständig fertig. Ferner sind die Kosten-Anschläge zu den Erdarbeiten von Deutz bis zur Gränze des Regierungsbezirks vollendet, so wie auch die Zeichnungen und Anschläge zu den größeren Brücken über die Wupper und die Dünn. Zu den Bahnhöfen in Deutz und Mülheim sind die Pläne gezeichnet und genehmigt.

Stand der Bauarbeiten.

Bei dieser Sachlage sind denn auch die Erdarbeiten von Deutz bis zur Gränze des Regierungsbezirks an zwei Unternehmer verdungen, und hängt es nur von der gerichtlichen Einweisung in den Besitz der Grundstücke ab, um jeden Tag die Erdarbeiten in Angriff zu nehmen. Wenngleich diese Einweisung noch nicht erfolgt ist, so hat dagegen der Bau der Wupper- und Dünnbrücke bereits begonnen; eben so sind die Maurerarbeiten zu den kleineren Brücken über den Faulbach und Strunderbach angefangen.

Section von Langerfeld nach Düsseldorf, 4700 Ruthen lang.

Vorarbeiten.

Auch in dieser Section sind die Situations- und Nivellementspläne fertig, die Projecte zu den Brücken und Durchlässen ausgearbeitet, auch die Kosten-Anschläge zu den Erdarbeiten und dem Grunderwerbe sammt allen Anlagen so weit vorbereitet, daß deren Einreichung an die Direction in wenigen Tagen erfolgen wird.

Stand der Bauarbeiten.

Der Anfang des Baues hat hier noch nicht beginnen können; sobald aber die policeiliche Genehmigung der Linie erfolgt sein wird, die man binnen Kurzem erwartet, kann das Geschäft der Expropriation seinen Anfang nehmen. Nach dessen Beendigung, da auf eine gütliche Arrangirung mit den Grundeigenthümern nach den bisherigen Versuchen kaum gerechnet werden kann, werden sofort sämmtliche Arbeiten in Betrieb gesetzt werden können.

Section von Düsseldorf nach Derendorf, 1540 Ruthen lang.

Vorarbeiten.

Erst mit Ende des Monats Juni erfolgte die Genehmigung für die Anlage des düsseldorfer Bahnhofes neben dem der elberfeld-düsseldorfer Bahn. Die zu bauenden Linien sind vermessen und nivellirt, auch die Kartirungen und Zeichnungen der Grunderwerbungspläne vollendet.

Section von Derendorf nach Duisburg, 5500 Ruthen lang.

Vorarbeiten.

Bei Einleitung der Vorarbeiten fand es sich, daß die früheren Linien zum Theil ganz verlegt werden mußten. Die Kartirungen und Nivellements sind aber auch hier vollendet und liegen der königlichen Regierung zu Düsseldorf vor, so daß der baldigen policeilichen Genehmigung der Linie entgegengesehen wird. Zu den Brücken und Durchlässen sind die Projecte fertig, eben so auch zu dem Bahnhofe in Duisburg und der Station Calcum, so daß nach Beendigung der Expropriation dem kräftigen Angriffe des Baues nichts im Wege steht. Um dieses fördersam thun zu können, ist das Material an Erdkarren angeschafft, auch sind die Erdwagen in Bestellung gegeben, und die Schwellen zum duisburger Bahnhofe liegen zum Theil an Ort und Stelle.

Zweigbahn nach Duisburg.

In Folge von Verhandlungen zwischen der Direction und der Stadt Duisburg ist eine Zweigbahn vom dortigen Bahnhofe nach Duisburg projectirt. Dazu liegen die Pläne, Profile und der Kosten-Ueberschlag vor.

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

II. Abtheilung, von Duisburg nach Gelsenkirchen.

Diese Abtheilung ist in 3 Sectionen getheilt. Die Vorarbeiten der ersten Section von Nr. 0 bis XX, 2000 Ruthen lang, sind so weit gediehen, daß jetzt von Duisburg bis in die sogenannte Lipperheide die policeiliche Genehmigung bei der königl. Regierung in Düsseldorf nachgesucht worden ist. Da auch die Grundentschädigungs-Karten, so wie die Verzeichnisse der Grundbesitzer angefertigt, so kann nach obiger Genehmigung sofort auch hier zur Expropriation geschritten werden, und würde es gelingen, hier rasch den Boden zum Bahnbau zu acquiriren, so könnte bei den ebenfalls fertigen Anschlägen zu den Erdarbeiten und Brücken auch hier bald der Bau anfangen.

Für die zweite Section in dieser Abtheilung, 2700 Ruthen lang, sind die speciellen Nivellements ebenfalls vollendet und die Querprofile gezeichnet; auch ist man in der dritten eifrig bemüht, die Arbeiten so weit vorzubereiten, daß die policeiliche Genehmigung dafür nachgesucht werden kann.

Bau der Ruhrbrücke bei Altstaden.

In dieser Abtheilung liegt eines der größten Bauwerke der Bahn, die Brücke über die Ruhr unweit des Dorfes Altstaden. Dieses Bauwerk zerfällt in 3 Brücken: zwei Fluthbrücken und eine Strombrücke.

Nachdem schon im Monat Mai durch öffentliche Submissionen für die Anlieferungen von Traß, Kalk, Steinen, Holz gesorgt und der Bau einer Bauhütte vorbereitet worden war, ist man am 5. dies. Monats zum Angriff geschritten und hat bei der einen Fluthbrücke die Fundamente ausgeworfen. Es arbeiteten daran täglich bis 70 Karren, und wenn es gelingt, das nöthige Land rasch zu gewinnen, so wird das Bauwerk in seiner Beton-Gründung schnell fortschreiten.

III. Abtheilung, von Gelsenkirchen über Dortmund nach Unna oder Camen.

In dieser Abtheilung ist die Linie erst bis Dortmund Seitens des Staates festgesetzt worden, und mußten beim Anfange der Vorarbeiten im Februar d. J. erst noch Untersuchungen in der Richtung auf Bochum angestellt werden. Später erst hat der Herr Finanz-Minister entschieden, daß die Linie über Mengede durch das Emscherthal gebaut werden soll.

Für die erste Section dieser Abtheilung, von Gelsenkirchen bis Bladenhorst, sind die Vermessungen, Nivellements und Kartirungen beendet, deßgleichen die Anschläge zu den Erdarbeiten, und zwischen Bladenhorst und Dortmund so weit eingeleitet, daß sie bis Mitte August hier eingereicht sein werden. Um die Arbeiten hier später mit Nachdruck angreifen zu können, sind die nöthigen Schiebkarren zum Erdtransport bereits beschafft worden und die Erdwagen kürzlich durch Submission vergeben.

Für den dortmunder Bahnhof, neben den der Bahnhof der dortmund-elberfelder Gesellschaft zu liegen kommt, sind die speciellen Entwürfe ausgearbeitet, und wird deren Vorlage entgegengesehen.

Da, wie oben bemerkt, die Linie von Dortmund auf Hamm noch nicht weiter entschieden ist und ihre Richtung über Unna oder Camen nehmen kann, so hat der Abtheilungs-Ingenieur Ruperti in den Monaten Mai und Juni die von dem Herrn Minister anbefohlene Untersuchung der Linie über Camen nach Hamm geleitet, für welche Strecke, etwas über 4 Meilen, die Ueberschläge auf den Grund ausgeführter Nivellements angefertigt worden sind. Diese Arbeiten unterliegen jetzt der Revision beim hiesigen Central-Bureau und werden bald nach Berlin befördert werden, um die endliche Entscheidung herbeizuführen.

IV. Abtheilung, von Unna oder Camen über Hamm bis Lippborg.

Für diese Abtheilung sind die Vorarbeiten in der Richtung von Unna nach Hamm und von dort nach Lippborg schon früher durch die rheinische Eisenbahn-Gesellschaft so weit beendet, daß sie dem Staate zur Entscheidung vorgelegt werden konnten. Bei der Unbestimmtheit, ob überall diese Linie gebaut werden würde, konnte daher für die speciellen Vorarbeiten daselbst nichts weiter geschehen.

V. Abtheilung, von Lippborg über Lippstadt nach Rietberg.

Schon früher hatte die rheinische Eisenbahn-Gesellschaft die Gegend zwischen Lippborg und Lippstadt untersuchen lassen, und brauchten daher die Vorarbeiten nur auf die neue Richtung zwischen Lippstadt und Rietberg zunächst ausgedehnt zu werden. Nachdem diese bereits im Frühjahre beendet worden und der Herr Minister die Richtung über Rietberg bestimmt hatte, ist die specielle Bearbeitung der Linie über letztere Stadt von Lippstadt aus angefangen.

Bei der Unbestimmtheit, welcher Richtung die Bahn von Hamm aus folgen werde, da sie einmal über Ahlen, Oelde, Rheda und Gütersloh gehen kann, oder über Lippborg, Lippstadt und Rietberg, oder endlich über Soest, Lippstadt und Rietberg, konnten specielle Vorarbeiten und Veranschlagungen nicht weiter in der V. Abtheilung vorgenommen werden; dahingegen hat der Abtheilungs-Ingenieur Klaproth die vom Herrn Minister anbefohlene neue Untersuchung zwischen Hamm und Soest, auf nahe 3¼ Meile Länge, geleitet und in den Kosten überschlagen. Diese Arbeiten sind hier jetzt auch eingegangen und werden bald zur Superrevision nach Berlin eingeschickt werden.

VI. Abtheilung, von Rietberg über Bielefeld bis zum Gehöfte Brakmeier.

Vorarbeiten.

Diese Abtheilung zerfällt in 2 Sectionen, von Rietberg bis zum sogenannten Lutterkolk, und von dort bis zum Gehöfte Brakmeier.

In der ersten Section, Rietberg-Lutterkolk, haben die Vermessungs- und Nivellirarbeiten erst anfangen können, nachdem die Bestimmung der Linie über Rietberg erfolgt war. Sie sind in der Gemeinde Brackwede vollendet.

In der zweiten Section sind dagegen nicht allein die speciellen Vorarbeiten, was die Vermessungen, Kartirungen und Nivellements anbetrifft, beendet, sondern auch die Veranschlagungen für die Erdarbeiten so weit fertig, daß ohne Verzug gebaut werden kann, da die Entscheidung über die Anlage des bielefelder Bahnhofs am 24. d. M. eingegangen ist.

Stand der Bauarbeiten.

Zur Förderung des großen Viaductbaues über den Johannisbach bei Schildesche ist bereits viel geschehen. Es sind dazu 1500 Schachtruthen Steine aus den Brüchen der Umgegend contractlich vergeben, wovon bereits gegen 300 angefahren sind; auch ist die Anfuhr so stark im Betriebe, daß 30—35 Schachtruthen täglich angefahren werden. Außerdem ist für die Beschaffung des Kalkes, Trasses und Sandes Sorge getragen worden.

Es dürfte hier zu erwähnen nicht uninteressant sein, daß die ausgeschriebenen Submissionen für die bedeutenden Steinlieferungen zu diesem Viaducte so hohe Preise ergaben, daß darauf nicht eingegangen werden konnte. Es wurde sofort, weil keine Zeit zu verlieren war, der Weg, unter der Hand Contracte abzuschließen, eingeschlagen, auch ein besonderer Steinbruch für Rechnung der Gesellschaft in Betrieb gesetzt. Dadurch war die Concurrenz hervorgerufen, und wenn die Preise der Submission im Durchschnitt sich per Schachtruthe auf 12 Thlr. gestellt hatten, so ist es jetzt gelungen, dieselben auf 8½ Thlr., als höchsten Satz, herunterzubringen. Zu den verschiedenen Bauwerken bei Bielefeld sind aber wenigstens 3000 Schachtruthen Steine nothwendig, und werden mithin über 10,000 Thlr. erspart.

VII. Abtheilung, von Brakmeier über Herford, Minden, bis zur Landesgränze.

Diese Abtheilung ist in 4 Sectionen getheilt worden:

1) von Brakmeier bis Löhne,
2) von Löhne bis Rehme,
3) von Rehme bis Minden,
4) von Minden bis zur Landesgränze.

Vorarbeiten.

Beim Anfange der Vorarbeiten in dieser Abtheilung mußten ebenfalls noch generelle Arbeiten Behufs näherer Bestimmung der Führung dieser Linie im Werrethale gemacht werden, und nur die Strecken von Brakmeier bis Herford, so wie von Rehme nach Minden konnten der speciellen Bearbeitung überwiesen werden. Die obigen Arbeiten haben zu dem Resultate geführt, daß die Linie zwischen Löhne und Rehme vom linken Werreufer auf das rechte verlegt worden ist, während die

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

Bestimmung der Linie zwischen Herford und Löhne mit Rücksicht auf die eingeschickten Arbeiten noch der höheren Genehmigung unterliegt.

In der Section Rehme-Minden sind dagegen die speciellen Vorarbeiten gänzlich vollendet, so wie auch die Anschläge zu den Erdarbeiten und Brücken, worunter auch die große Weserbrücke gehört, angefertigt.

Von Brakmeier bis Herford sind die speciellen Vermessungen, Kartirungen und Nivellements ebenfalls beendet, und der Antrag zur policeilichen Genehmigung dieser Linie wird in einigen Tagen an die Regierung zu Minden gestellt werden können.

Stand der Bauarbeiten.

Da die Gewinnung des Landes zum Bau der Bahn in Westphalen mit weniger Schwierigkeiten verbunden ist, so hat nach der policeilichen Genehmigung der Linie in der Section Rehme-Minden auch sehr bald der Bau beginnen können, und sind seit dem 1. Juli die Erdarbeiten an drei Orten, bei Vennebeck, Holzhausen und in der Porta, stark in Angriff genommen worden. Die Arbeiten werden in kleinen Verdingen vergeben, wobei zwar von Seiten der Beamten eine größere Controle nothwendig ist; es wird aber dadurch billiger als mit größeren Unternehmern gearbeitet, weil der Verdienst, welchen letztere suchen, den Arbeitern verbleibt. Bis jetzt ist man noch im Durchschnitt gegen 25 Procent unter den Anschlagssätzen verblieben, und es bildet sich so ein Preis, der das Vertrauen zu größeren Unternehmungen auf Grund der Anschlagssätze stärken und somit der Gesellschaft Unternehmer herbeiführen wird.

An der großen Weserbrücke haben ebenfalls die Grundarbeiten zu den Landpfeilern begonnen. Da dieselbe aus dem Sandsteine der Porta erbaut wird, wovon bereits 12,800 Kubikfuß auf Rechnung der Gesellschaft Behufs Bildung des Planums gebrochen sind, so ist für den Anfang gesorgt, und braucht der Befürchtung, daß wegen Mangels an Material der Bau nicht betrieben werde, um so weniger Raum gegeben zu werden, als die Direction zwei Steinbrüche acquirirt hat, aus welchen der Bedarf zu decken sein wird. Aus diesem Material wird sich aber eine feste Brücke herstellen lassen; davon gibt die Brücke bei Minden, welche denselben Stein in Pfeilern und Bogen führt, Zeugniß.

Für die Bahnhofs-Anlage bei Minden hat nur erst ein genereller Plan ausgearbeitet werden können, weil die officielle Uebereinstimmung Seitens des hannöver'schen Gouvernements über diesen Plan noch fehlt. Sobald diese erfolgt, wird auch die specielle Bearbeitung der Section nach der Landesgränze angefangen werden.

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

5/65 ke

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf