

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-Rathes vom 4. März d. J. geäußerten Wunsche entsprechend, eine Situations- und Provisions-Karte der ganzen festgestellten Bahnlinie und einen gedrängten Auszug der die ganze Bahnlinie umfassenden genehmigten Kostenschläge vorzulegen, benutzen wir gern die uns durch Ihren Zutritt 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 Anstige zur Beschleunigung einer Anlage gethan haben, von welcher Preußen und Deutschland überhaupt eine wesentliche Beförderung des inneren 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 Besichtigung 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 bestärken, 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 mehreren Stellen angegriffenen Baubetriebes Bericht erstatten. Ueber das Allgemeine erlauben wir uns, Ihnen Folgendes vorzutragen:

1. Die Gewinnung der geeigneten Arbeitskräfte, sowohl für den administrativen als auch für den technischen Theil unseres Geschäftsbetriebes, hat zunächst unsere Aufmerksamkeit und Thätigkeit in Anspruch genommen. Wir haben ein Verzeichniß sämmtlicher für die Gesellschaft gewonnenen Beamten aufstellen lassen, welches wir Ihnen hiermit vorzulegen uns beehren. Wie dürfen uns nach den bisherigen Erfahrungen mit der von uns getroffenen Wahl zufrieden erklären, und bemerken, daß wir kräfte 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 Kündigungsrechte vorbehalten haben. — Die Befoldungssätze 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. Wie haben verordnet, daß Ihnen die von uns entworfenen Instruction für denselben mitgetheilt werde.

Die statutenmäßig dem hohen Finanz-Ministerio vorbehaltenen Bestätigung sowohl für den Special-Director als für den technischen Dirigenten und für den Cassier 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.

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

11. 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, hüsselsdorfer 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 unsrerseits bewilligten Provision von 1/4 pCt. belastet.

Zur Beforgung der Zahlungsgeschäfte außerhalb Köln war uns von Seiten des hohen Finanz-Ministerii die Benützung der königlichen Cassenbeamten auf der Bahnlinie zugesagt. Indessen haben wir es dem Interesse der Gesellschaft entsprechender gefunden, das Auszahlungsgeschäfte in der ersten Abtheilung bis Langensfeld dem Hauptcassen-Assistenten Strüb, in Düsseldorf, Bielefeld und Minden aber dortigen angesehener 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 Lanungsgränze bei Minden erstattet haben, wie wir dazu durch die protocollarische Verhandlung vom 2. und 3. October 1843 unter Vorsitz des Ministerial-Commissars Herrn v. Pommersche 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 1. Allgemeine Kosten Pos. 7 bis auf 48,000 Thlr. erbitten.

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

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

Zwischenheit von Dortmund bis Lippstadt — beiläufig 10 Meilen lang — unterliegt noch der ministeriellen Festsetzung, und sind auf dieser Strecke die Ingenieure 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 Einrichtungen nöthig gemacht, indem durch jene Bestimmung die Zweckmäßigkeit der Verbindung von Unna und Soest in Zweifel gestellt, und die früher nicht bearbeiteten Linien von Dortmund über Camen nach Hamm und von Hamm über Soest nach Lippstadt neben der directen Linie von Dortmund über Camen, Hamm, Dilbe, Gläterloh nach Bielefeld in Concurrenz getreten sind.

Speziell genehmigt ist erst die Bahnlinie von Deuz bis zur Gränze des Regierungsbezirks Köln und von Minden bis zum Weserübergange bei Rehme. In der Abtheilung zwischen Deuz 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 Expropriationsverfahren so weit geführt, daß wir täglich das besitzinweisende Urtheil erwarten. Die Erdarbeiten sind bereits verbunden, 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 Deuz und der Angriff der Arbeiten im Festungsrayon noch von dem Eingange der Allerhöchsten Dets zu ertheilenden Erlaubnis 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-Exercitplatz 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 geregeltten Fortgang, und durch den Besitz der bereits angelegten Schwellen und eines winzigen 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 Bahnamm 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 spezielle 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 Dünbach bei Kuppersteg 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 zwangswise 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 vorigen Localbehörden aufgegeben, deren Beendigung in kurzer Frist entgegenzusehen werden kann.

Ein besonderes Augenmerk hatten wir auf die möglichste Beschleunigung des Ruhrbrückenbaues bei Altstaden in der II. Abtheilung gesetzt, 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 deswegen seine Zustimmung zum Angriffe des Baues ver-

weigert hat. Da der Direction Alles daran gelegen ist, diesen Brückenbau möglichst zu fördern, weil von dessen zeitigem Fertigwerden die Beendigung 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 Bestätigung des Banantritts beantragt und uns erboten, dabei auf die in Aussicht gestellte Modification des Bauplans gehörige Rücksicht zu nehmen. Es freut uns, Ihnen mittheilen 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 Punkte 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 werktätig vorzugehen. Die Statthalterungen 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 Auerbietung 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 Bezirke die bergisch-märkische Eisenbahn mit der köln-mindener zusammensteift, und weil die Lage von Dortmund an der Gränze des Kohlenreviers vorzüglich geeignet scheint, die Maschinen-Werkstätten und Coalsbrennereien 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 mehrerer Anlagen, zur beiderseitigen Ersparung von Kosten, und eine den Verhältnissen beider Gesellschaften entsprechende, den Verkehr und den Übergang von einer Bahn auf die andere erleichternde Disposition der Bahnhofs-Einrichtungen bezweckt.

Sobald das System des Oberbaues für unsere Eisenbahn, plattförmige per Fuß 20 Pfd. schwere Schienen mit Hacknägel-Befestigung auf eichenen Querschwellen und an den Stößen auf Langschwellen mit Eisenschuh- und Schraubensbefestigung, 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 Deuz 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 Füllungszeit fiel, die Lieferanten mithin in der Auswahl der Waldbestände sehr beschränkt waren, noch immer zufrieden sein. Wir beabsichtigen, unsern künftigen Bedarf, namentlich für die ganze Bahnstrecke zwischen Deuz und Duisburg, im Laufe des nächsten Monats schon in Verding zu geben, und haben Grund, zu hoffen, daß wir zu geringeren Preisen das benötigte Quantum werden beschaffen können.

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

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

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 Hoersch in Düren, Michiels et Comp. in Eschweiler-Aue und Jacoby, Haniel und Huppsen zu Sterkerade für Anlieferung von 15,000 Tons Bedingungen gestellt zu erhalten, welche uns erlauben, der inländischen Industrie die nicht unbedeutende Beschäftigung zuzuwenden, ohne das Interesse der Gesellschaft zu verletzen. Unter der für die Lieferanten einiger Maschinen erswerenden, 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 Düren 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 verhältnismäßigen Rabatts für Frachtsparnisse), und die Herren Hoersch und Michiels et Comp., ferner noch nachträglich die Lieferung von 5000 Tons zum Preise von 35¹/₂ 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 Fabrication haben wir sachkundige Beamte zu Düren, Eschweiler-Aue und Sterkerade stationirt. Nach ihren Berichten sind die Gewerkschaften mit dem Vorbereiten der Rippen 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 aufgelösten 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 bargehen ist, daß die Beschaffung der Transportmittel den Unternehmern häufig nur mit Nachtheil überlassen werden kann.

Wie bedeutend daher auch die desfalligen 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 Controlleur Distreich abgenommen, also disponibel sind.

400 Erdtransportwagen mit eisernen Achsen und Rädern sind zu den billigen Preisen von 8 Thlr. 20¹/₂ 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 Rhine (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 Statute als Regel angeordnet ist, und daß sie die Einforderung von schriftlichen Anerbietungen (Soumissionen) als die in der Praxis erwählteste 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 Dammschüttungsarbeiten zwischen Porta und Rhine sind so mannigfach durch die Steinmaterialförderung in der Porta und durch den Brückentau bei Rhine, welche

beide Arbeiten ihrer Natur nach Unternehmern nicht anvertraut werden konnten, bedingt, daß die Direction bei demselben dem Bedingte an einen Unternehmer im Ganzen absehen mußte. Diese Dammschüttungen werden daher per Delonomie, resp. durch Vergebung von Theilarbeiten an Schachtmeister u. unter Leitung und Controlle der Baubeamten der Gesellschaft ausgeführt.

Die Nothwendigkeit, ein hinreichendes organisiertes Arbeiter-Personal überall zur Disposition zu haben, wo das Bedürfnis augenblicklich durch Säumnis der Unternehmer oder sonst eintreten möchte, was bei einer so ausgedehnten Unternehmung vorausichtlich oft der Fall sein wird, hat den technischen Dirigenten veranlaßt, zu beantragen, daß die Strecke zwischen Düsseldorf und Duisburg, unter der Leitung des gelehrten Ingenieurs von 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 Ausstattungswesen 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 Betrach unserer starken Oberbaues und des durch die veränderliche Expansionsvorrichtung wesentlich ermäßigten Coaks-Verbrauchs keinen Anstand genommen, die jetzt anzuschaffenden 8 Locomotiven mit 13zölligen Cylindern zu bestücken, um einer unter allen Umständen ausreichenden Zugkraft gewiß zu sein, unter dem Vorbehalt, bei demnächstigen Bestellungen auf weniger mächtige Maschinen zurückzukommen, und zur Aushilfe 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 mehreren 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-Classen 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 Fahrpreisen 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 düsseldorfer-Alberfelder, 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,

- 12 Wagen 3. Classe,
 7 Stehwagen,
 3 acht-rädrige Coullissen-Wagen für den Transport der Passagier-
 Effecten und zur Aufnahme der Post-Expedition und des Zug-
 fährers, eben so
 3 achträdrige Coullissen-Wagen für den Waaren-Transport,
 11 offene vier-rädrige Wagen für rohe Producte, wie Kohlen, Holz,
 Steine u.,
 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 notwendig, 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 Deuz 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 Nietberg nach Bielefeld gebaut werde, wie nachfolgend unter die engagirten Beamten vertheilt sind:

- 1) von Deuz nach Duisburg, dem Abtheilungs-Ingenieur von Mindwig;
- 2) von Duisburg bis in die Gegend von Geisenkirchen, dem Abtheilungs-Ingenieur Major;
- 3) von Geisenkirchen bis Anna oder Camen, dem Abtheilungs-Ingenieur Kuperti;
- 4) von Anna oder Camen über Hamm bis Lippborg, dem Wegebau-meister Hipner;
- 5) von Lippborg über Lippstadt nach Nietberg, dem Abtheilungs-Ingenieur Klaproth;
- 6) von Nietberg über Bielefeld bis zum Schöfte Brakmeier, dem Abtheilungs-Ingenieur Hefekel;
- 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 Hefekel, 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 Deuz bis Duisburg, 8 Meilen lang.

Diese Abtheilung ist in 4 Sectionen getheilt, welche sich von Deuz nach Langensfeld,
 von Langensfeld bis zur Curve vor Düsseldorf,
 von Düsseldorf bis Derendorf,
 von Derendorf bis Duisburg

erstrecken.

Vorarbeiten.

In der ersten Section von Deuz bis Langerfeld, auf 5100 Ruthen Länge, sind sämtliche 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 Deuz 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 Deuz und Mülheim sind die Pläne gezeichnet und genehmigt.

Stand der Bauarbeiten.

Bei dieser Sachlage sind denn auch die Erdarbeiten von Deuz bis zur Gränze des Regierungsbezirks an zwei Unternehmer verdingen, 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 polizeiliche 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 sämtliche 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 polizeilichen Genehmigung der Linie entgegenzusehen 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 förderlich thun zu können, ist das Material an Erdbarren 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.