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 Hipner;
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.

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

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.