III. Erweiterungen des Unternehmens.

1. Strecke M.-Gladbach-Preußisch-Niederländische Landesgrenze (Roermond) 20,5 Kilometer lang.

Nachdem der Bau dieser Linie, welche den auf Preußischem Gebiete belegenen Theil der directen Route M.-Gladbach-Antwerpen darstellt, am 6. August 1877 begonnen war, gelangten sämmtliche Bauarbeiten im Spätherbst 1878 zum Abschlusse, so daß am 13. und 18. November 1878 die polizeiliche Abnahme der Strecke erfolgen und damit deren betriebsfähiger Zustand constatirt werden konnte. Im Allgemeinen.

Dessen ungeachtet hat das bei unsern Baudispositionen ins Auge gefaßte Ziel, den neuen Verbindungsweg nach Antwerpen noch vor dem Schlusse des Jahres 1878 zu eröffnen, nicht erreicht werden können, weil die seitens der Grand-Central-Belge Bahn zu bewirkende Bau-Ausführung von der Landesgrenze bis Herenthals mit derjenigen auf Preußischem Gebiete nicht gleichen Schritt gehalten hatte.

Erst am 15. Februar 1879, bis zu welchem Termine der Anschluß bis zur Station Roermond der Venlo-Maestrichter Bahn erreicht war, ist auf der Strecke Rheydt-Roermond ein provisorischer Betrieb eingerichtet worden, dessen Uebergang in den Vollbetrieb mit der Eröffnung der Strecke Antwerpen-Roermond zusammenfällt.

Als Ausgangspunkt für die durchgehende Route nach Antwerpen wurde der Bahnhof M.-Gladbach, der Hauptknotenpunkt unserer linksrheinischen Eisenbahnlinien, gewählt, von welchem bis Bahnhof Rheydt die vorhandene Aachen-Düsseldorfer Bahn mitbenutzt wird. Von Rheydt ab erstreckt sich die Linie auf circa 1 250 Meter Länge in südwestlicher Richtung neben der Hauptbahn, verfolgt sodann die Richtung nach Westen bis zur Grenze bei Dalheim.

Zwischenstationen sind bei den Orten Rheindahlen und Wegberg eingerichtet. In der Umgebung der Grenzstation Dalheim waren Behufs Gewinnung der Holländischen Tiefebene nicht unbeträchtliche Einschnitte und Dämme erforderlich.

Der Unterbau ist fast durchweg zweigeleisig, der Oberbau aber nur eingeleisig ausgeführt.

Ein Uebersichtsprofil der Strecke Rheydt-Roermond ist beigefügt.

In Betreff der Bauausführung selbst ist noch Folgendes zu bemerken:

Der Grunderwerb wurde bis auf die von der definitiven Vermessung des Bahnterrains abhängigen Schlußregulirungen im Laufe des Vorjahres beendet. Die bis ult. 1878 erzielten Resultate sind aus nachfolgender Uebersicht zu ersehen. Grunderwerb.

Es wurden erworben:

Kulturart.	Anzahl der Parzellen.	Größe. Hect.	Ar.	□M.	Entschädigungs-Beträge. Mark.	Pf.
Ackerland	614	48	08	13	250 078	40
Holzung	324	37	50	61	65 330	81
Garten und Hofraum	27	1	23	20	23 628	83
Wiesen und Weiden	16	1	27	—	22 499	20
Wege und Unland	9	—	30	—	576	38
Summa	990	88	38	94	362 113	62

Im Durchschnitt waren pro Ar 46,8 Mark zu zahlen, wobei zu bemerken ist, daß von der gesammten Fläche rot. 11 Hectar unentgeldlich abgetreten worden sind. Von den 990 Parzellen sind 61 durch Expropriation, alle übrigen auf gütlichem Wege erworben worden.

Bau-Ausgaben.

Die Ausgaben des Baufonds schlossen Ende 1878 wie folgt ab:

Titel	I. Grunderwerb	335 169	Mark 79	Pfg.
„	II. Erdarbeiten	418 437	„ 88	„
„	III. Unterhaltung	6 878	„ 07	„
„	IV. Einfriedigungen	5 410	„ 40	„
„	V. Wegeübergänge	131 164	„ 77	„
„	VI. Kleinere Brücken	64 306	„ 55	„
„	X. Oberbau	791 499	„ 36	„
„	XI. Signale	12 864	„ 57	„
„	XII. Bahnhöfe	343 068	„ 49	„
„	XIII. Außerordentliche Anlagen	2 343	„ 25	„
„	XIV. Betriebsmittel	390	„ 07	„
„	XV. Bauleitung und Vorarbeiten	79 090	„ 09	„
	XVI. Insgemein	1 820	„ 38	„
„	XVII. Zinsen	83 574	„ 18	„
	Summa	2 276 017	Mark 85	Pfg.
	Davon ab Rückeinnahmen mit	634	„ 65	„
	bleibt Ausgabe	2 275 383	Mark 20	Pfg.

2. Strecke Oberhausen-Zeche Carl der Emscherthalbahn, 14,6 Kilometer lang.

Am Jahresschlusse 1877 blieben zur Fertigstellung dieser Linie noch auszuführen: Die 1,5 Kilometer lange Anfangsstrecke, den Rangirbahnhof Oberhausen umfassend, mit circa 80000 Kubikmeter Bodenförderung; ein zwischen Osterfeld und Zeche Carl belegener 2,9 Kilometer langer Abschnitt, dessen Höhenlage wegen der Kreuzung mit dem Köln-Mindener Bahnproject Bottrop-Oberhausen erst nach der im Februar 1878 ergangenen höheren Entscheidung festzustellen war, mit etwa 90 000 Kubikmeter Bodenförderung nebst einer Emscherbrücke und zwei Bahn- resp. Chaussee-Unterführungen; endlich eine in der Endstrecke verbliebene Dammlücke von etwa 5 000 Kubikmeter Inhalt.

Grunderwerb.

Die Grunderwerbs-Verhandlungen wurden im Jahre 1878 vorbehaltlich der definitiven Abrechnungen zum Abschluß gebracht.

Das Gesammt-Resultat des Grunderwerbs am Schlusse des Jahres 1878 stellt sich wie folgt:

Auf der Strecke Oberhausen-Osterfeld ist aus 125 Parzellen eine Gesammtfläche von 21 Hectar 24 Ar 46 Quadratmeter für im Ganzen 314 949 Mark 57 Pfg. oder, einschließlich der Neben-Entschädigungen, zum Durchschnittspreise von 148,25 Mark pro Ar erworben worden.

Für 9 Gebäude wurden 59 179 Mark 59 Pfg. gezahlt.

Auf der Strecke Osterfeld-Carl wurde aus 245 Parzellen eine Fläche von 28 Hectar 88 Ar 7 Quadratmeter für 280 269 Mark 02 Pfg. oder im Durchschnitt, einschließlich der Neben-Entschädigungen, zum Preise von 97 Mark pro Ar erworben. Für 5 Gebäude wurden 24 498 Mark 41 Pfg. gezahlt.

Die durch ungünstige Witterung und Hochwasser beeinträchtigten Arbeits-Leistungen des Vorjahres bestehen im Wesentlichen in der Förderung von circa 124 000 Cubikmeter Boden und Halden, in der Aufführung von circa 4 500 Cubikmeter Brücken-Mauerwerk, im Montiren von Eisenconstructionen zur Ueberspannung von Brückenöffnungen und zwar: Bau-Ausführung.

von 4 mit je 23 bis 40 Meter Spannweite
„ 5 „ „ 8 „ 12 „ „
„ 6 „ „ 5 „ 8 „ „

Die Gesammtweite dieser Oeffnungen beträgt = 212 Meter, die Träger über 11 dieser Oeffnungen wurden mit Bohlenbelag versehen. Künstlich fundirt wurden 3 größere Landpfeiler und 2 Strompfeiler; außerdem wurde eine größere Bachregulirung auf 600 Meter Ausdehnung ausgeführt.

An Wege-Chaussirungen wurden 18 000 Quadratmeter, darunter allein 3 000 am Rangirbahnhofe Oberhausen hergestellt.

Im September 1878 wurde mit Herstellung des Oberbaues vom Bahnhof Caternberg aus vorgegangen; die seitdem fertig gestellte Strecke hat eine Länge von $5,_{9}$ Kilometer erreicht. Der Oberbau ist eingeleisig und nach dem System Vautherin unter Verwendung eiserner Querschwellen hergestellt.

Der zur Verrechnung der Baukosten der Strecken Essen-Herne ($25,_{5}$ Kilometer) und Oberhausen-Carl ($14,_{6}$ Kilometer) gebildete Baufonds schloß Ende 1878 mit den nachbezeichneten Ausgaben ab: Bau-Ausgaben.

Titel	I. Grunderwerb	2 461 948	Mark	60	Pf.
„	II. Erdarbeiten	1 238 724	„	73	„
„	III. Unterhaltung	26 414	„	63	„
„	IV. Einfriedigung	28 926	„	34	„
„	V. Wegeübergänge	700 034	„	86	„
„	VI. Kleinere Brücken	210 037	„	59	„
„	VII. Größere Brücken	391 159	„	33	„
„	X. Oberbau	2 294 874	„	65	„
„	XI. Signale	216 827	„	85	„
„	XII. Bahnhöfe	113 284	„	65	„
„	XIII. Außerordentliche Anlagen	267	„	38	„
„	XV. Verwaltungskosten, Vorarbeiten	446 615	„	51	„
„	XVI. Insgemein	25 053	„	20	„
„	XVII. Zinsen	899 140	„	27	„
	Summa	9 053 309	Mark	59	Pf.
Davon kommen in Abzug an Rückeinnahmen		153 185	„	48	„
	bleibt Ausgabe	8 900 124	Mark	11	Pf.
	Ende 1877 betrug die Ausgabe	8 165 721	„	56	„
Der Zugang im Jahre 1878, im Wesentlichen durch die Bauthätigkeit auf der Strecke Osterfeld-Carl entstanden, beträgt mithin		734 402	Mark	55	Pf.

3. Strecke Brügge-Lüdenscheid, $6,_{37}$ Kilometer lang.

Die Strecke ist eine Fortsetzung der von Hagen ausgehenden zur Zeit in Brügge endigenden Volmethalbahn bis zu der gewerbthätigen Stadt Lüdenscheid, deren Anschluß an das Bergisch- Im Allgemeinen.

Märkische Bahnnetz ihr überwiegender Zweck ist. Die Ausführung erfolgt in Gemäßheit der landesherrlichen Concession vom 15. April 1878 mit normalspurigem Geleise nach den für Bahnen untergeordneter Bedeutung geltenden Vorschriften für Rechnung der Bergisch-Märkischen Eisenbahn-Gesellschaft.

Zu dem zu 1 500 000 Mark veranschlagten Bau-Capital hat die Staatsregierung einen unverzinslichen Zuschuß in Höhe von 300 000 Mark; einen gleichen Beitrag hat nach dem zwischen der Stadt Lüdenscheid und uns unterm 21. August / 6. October 1877 abgeschlossenen Vertrage die genannte Stadt geleistet, welche außerdem zur Bereitstellung des Rest-Erfordernisses ad 900 000 Mark Bergisch-Märkische Stamm-Actien zum Parikurse übernommen und sich verpflichtet hat, der Eisenbahn-Gesellschaft denjenigen Betrag zu ersetzen, um welchen die Grunderwerbskosten die Summe von 100 000 Mark übersteigen.

Bauproject. Das Bauproject selbst erhielt im Februar 1878 die höhere Genehmigung. Nach demselben beginnt die Linie auf dem Bahnhofe Brügge kurz vor der Eisenbahnbrücke über die Volme, überschreitet im Bogen das Volmethal auf einem bis zu 11,5 Meter hohen Damme und gelangt nach Ueberbrückung der Hagen-Lüdenscheider Chaussee und eines Communalweges mittelst einer 7,5 Meter weiten gewölbten Unterführung auf die rechtsseitige Thalwand der Volme und damit in das Lösenbachthal, dessen linksseitiges Gehänge sie verfolgt, um alsbald in günstiger Lage die Wasserscheide zwischen Volme und Lenne mittelst eines 400 Meter langen Tunnels zu durchbrechen. Nach Ueberschreitung einiger kleinerer zum Flußgebiet der Lenne gehörigen Seitenthäler erreicht die Linie die für den Bahnhof Lüdenscheid nördlich derselben in der Nähe des Wiedenhofs ausersehene Stelle. Um die beträchtliche, 141 Meter betragende Höhendifferenz zwischen den Bahnhöfen Brügge und Lüdenscheid zu überwinden, war die Einlegung einer Steigung von 1:36 geboten, welche sich von Brügge aus ununterbrochen bis zur oberen Tunnelmündung erstreckt. Von der 6 372 Meter langen Linie sind 2 314 gerade, 4 058 liegen in Krümmungen, deren kleinster Halbmesser 300 Meter beträgt.

Der Bahnkörper wird eingeleisig ausgeführt, an Bahndurchlässen sind 11, darunter 6 durch Eisenröhren gebildet, an Seitendurchlässen 6 Stück aus Eisenröhren herzustellen. Zum Oberbau sollen Gußstahlschienen mit eisernen Querschwellen nach dem System Vautherin verwendet werden. Auf dem Bahnhofe Lüdenscheid werden sich die Hochbauten auf ein massives Empfangsgebäude nebst Güterschuppen, letzterer in Fachwerk, beschränken.

Bau-Ausführung. Der Grunderwerb ist für die gesammte Strecke bewirkt. Es wurden 105 Parzellen mit einer Flächengröße von zusammen 19 Hectare 70 Are 15 Quadratmeter, davon 101 Parzellen auf gütlichem Wege und 4 Parzellen mit einem Flächeninhalt von 60 Are 84 Quadratmeter durch Expropriation für die Gesammtsumme von 60 170 Mark erworben. Für den Grund und Boden stellt sich der Durchschnittspreis, einschließlich der Entschädigung für Durchschneidungs-Nachtheile und sonstige Werthsverminderung der Restflächen, auf 30 Mark 54 Pf. pro Ar.

Die gesammten Arbeiten zur Herstellung des Planums, der Brücken, des Tunnels und der Bahnhofshochbauten wurden in Folge stattgehabter Submission an 4 Unternehmer verdungen.

Der Bauangriff fand im Juli 1878 und zwar am südlichen Voreinschnitt des Tunnels statt.

Am Jahresschluß betrug der Inhalt der zur Planumsbildung bewegten Erdmassen 31 100 Cubikmeter, an Brückenmauerwerk waren 510 Cubikmeter aufgeführt; für den Tunnelbau, bei welchem zunächst mit Herstellung eines 2,3 Meter hohen und breiten Firststollens vorgegangen wird, waren 32 Meter dieses Stollens ausgebrochen.

Bau-Ausgaben. Die Bau-Ausgaben hatten ult. 1878 die Höhe von circa 46 000 Mark erreicht.