

Kanal-Brücke erst am 26. Dezember 1872 genehmigt und dadurch der Bau dieser Brücke sehr zurückgeblieben, so daß dieselbe noch in der Fundirung begriffen ist, während die übrigen Brücken in Sektion 54 im Mauerwerk sämmtlich beendigt sind. Mit dem Montiren des eisernen Ueberbaues der Brücken wird in nächster Zeit begonnen werden.

Auf den Bahnhöfen Tostedt, Buchholz und Hittfeld sind die Hochbauten noch nicht begonnen, doch sind die hauptsächlichsten Baumaterialien, Ziegel, Werksteine, u., für den ersteren und letzteren Bahnhof kontrahirt und in der Anfuhr begriffen.

Auf der Strecke Osnabrück-Bremen-Hamburg und Haltern-Dorsten ist eine dreifache Drahtleitung hergestellt und in Benutzung genommen worden.

## Harburg-Hamburger Strecke.

### I. Vorarbeiten.

Nachdem in den früheren Jahren bereits 4 Projekte zum Harburger Bahnhofs bearbeitet und vorgelegt worden waren, ohne den von den verschiedenen Interessenten erhobenen Anforderungen genügen und die Genehmigung zur Ausführung erlangen zu können, wurde endlich das fünfte Projekt im April 1872 vom Herrn Handels-Minister genehmigt. Dieses Projekt stützt sich darauf, daß der Seeve-Kanal vollständig verlegt und bedeutend eingengt wird, wozu aber zunächst der Seevefluß regulirt werden muß, zu welchem Zwecke bereits im Jahre 1871 ein Projekt von uns vorgelegt worden war.

Der Ausführung der Seeve-Regulirung stellten sich nun aber vielerlei Hindernisse entgegen, so daß auch die Verlegung des Seeve-Kanales nicht vorgenommen werden konnte, und um die Bahnhofs-Arbeiten nicht gänzlich zum Stillstand kommen zu lassen, statt des genehmigten fünften Projektes nur ein Provisorium zur Ausführung gebracht wurde. Zugleich wurde eine provisorische Verbindungsbahn des Bahnhofs Harburg mit der hannoverschen Staatsbahn entworfen, damit den Zügen der Staatsbahn das unmittelbare Einlaufen in den Bahnhof Harburg der Venlo-Hamburger Bahn ermöglicht würde. Alle diese provisorischen Anlagen wurden zur Ausführung genehmigt.

Das genehmigte fünfte Projekt zum Harburger Bahnhofs ist seitdem aber vollständig hinfällig geworden, indem die Bahn von Harburg nach Stade nicht, wie früher angenommen wurde, von Seiten der hannoverschen Staatsbahn zur Ausführung gebracht werden wird, sondern einer besondern Gesellschaft, der Aktien-Gesellschaft für den Bau der Linie Stade-Cuxhaven, übertragen werden soll. Die bisher nur für zwei Gesellschaften eingerichtete gemeinschaftliche Personenstation muß also für drei einmündende Eisenbahnen umgearbeitet werden, und hierdurch entstehen so vielfache Aenderungen, daß eine vollständige Umarbeitung auch unjers Bahnhofs-Projektes gar nicht vermieden werden kann.

Die Verhältnisse für die Bahnhofs-Anlage bei Harburg erscheinen gegenwärtig so komplizirt, daß die definitive Festsetzung des Planes und die Möglichkeit der Ausführung desselben leicht noch sehr lange sich verzögern dürfte und unsere provisorische Personen-Station wahrscheinlich auf viele Jahre den ganzen Verkehr wird aufnehmen müssen.

In Hamburg wurden die Anschlußbahnen vom Bahnhof der Venlo-Hamburger Bahn nach dem Bahnhofs Klosterthor der Hamburg-Altonaer Verbindungsbahn, sowie nach den Hamburgischen Hafenbahnen im

Speziellen bearbeitet und wenigstens so weit von Seiten der Behörden zu Hamburg genehmigt, daß die Ausführung der Geleise nicht behindert wurde.

### 2. Bau-Ausführung.

Die Erdarbeiten zum Bahnhofs Harburg wurden während des ganzen Jahres mittels dreier schmalspuriger Lokomotiven im kräftigen Betriebe erhalten. Dennoch gelang es bei der erforderlichen Schüttungshöhe von etwa 10 Fuß und dem beschränkten Förderungsterrain kaum, bis Ende des Jahres das Planum für die nothwendigsten Geleise herzustellen.

Die bereits im Jahre 1871 fundirte 1200 Fuß lange Quaimauer wurde so weit aufgeführt, als die daselbst zu errichtenden hydraulischen Krähne dies gestatteten, deren Herstellung auf das folgende Jahr verschoben wurde, um die bei den ähnlichen Anlagen in Hamburg gemachten Erfahrungen benutzen zu können.

Auf dem Bahnhofs wurde ein Güterschuppen für Landverkehr, ein Lokomotivschuppen für 8 Lokomotiven, eine große Drehscheibe von 40 Fuß Durchmesser und eine provisorische Kohlen-Ladebühne fertig hergestellt, das Steuer- und Güter-Expeditions-Gebäude im Mauer- und Zimmerwerk vollendet, ein zweiter Land-Güterschuppen erst im Juli fundirt und endlich das provisorische Stations-Gebäude, welches in Folge der oben beschriebenen Verhältnisse begonnen werden konnte, nebst einem kleinen Nebengebäude, den nöthigen Wege-, Perron- und Geleisanlagen so weit gefördert, daß die Betriebs-Eröffnung möglich wurde.

Die beiden großen Brücken über die Süder- und Norder-Elbe wurden vollständig fertig gestellt, ebenso die vielen kleineren Brücken und Kanäle.

Der Bahn-Oberbau auf der Insel Wilhelmsburg wurde in der ganzen Länge mit 2 Geleisen hergestellt und hierzu, wie auch zu den Bahnhöfen Hamburg und Harburg, nur Gußstahlschienen und eichene Schwellen verwendet.

Die Erdarbeiten zum Bahnhofs Hamburg wurden wie in den früheren Jahren mit möglichster Kraft betrieben, da aber nach den lokalen Verhältnissen hierbei nicht Lokomotivkraft zur schnellen Beschaffung der großen Erdmassen angewendet werden konnte, vielmehr alle Erde in Schiffsfahrzeugen angefahren, mit Schubkarren ein- und ausgekarrt und größtentheils vorher ausgebagert werden mußte, so konnte diese Arbeit verhältnismäßig nur langsam fortschreiten und mußte am Ende des Jahres noch ein sehr bedeutender Theil des Bahnhofs-Planums unvollendet bleiben.

Hierzu trat noch der sehr erschwerende Umstand, daß ein bedeutendes Privat-Etablissement, welches berechtigt ist, bis zum Frühjahr 1873 auf einem Theile des Bahnhofs-Terrains seine Geschäfte zu betreiben, nur unter den übertriebensten Forderungen dieses Recht aufgeben wollte und deshalb im Besiz des ihm eingeräumten Terrains belassen wurde, wodurch die gleichmäßige Förderung der Arbeiten selbstredend sehr erschwert und theilweise unmöglich gemacht wurde. Auch ein Theil der Uferlinie am Oberhafen, welche von diesem Etablissement eingenommen wird, konnte nicht ausgebaut und mit Quaimauern versehen werden. Im Uebrigen wurden die zur Ausführung bestimmten Quaimauern vollendet.

Das Empfangs-Gebäude des Bahnhofs Hamburg mit seiner bedeckten Halle wurde mit Ausnahme einiger Nebenarbeiten fertig gestellt, ebenso zwei große Güterschuppen für den Empfang und zwei für den Versand, von denen je Einer, am Oberhafen belegen, für den Wasserverkehr bestimmt und mit hydraulischen Krähnen ausgerüstet ist, während der andere für den Landverkehr dient.

Außerdem wurden für Güterexpedition und Steuerabfertigung, ebenfalls nach Empfang und Versand