

und die inneren maschinellen Einrichtungen der Lokomotiv-Reparatur-Werkstatt beendigt, endlich ist dort auch eine Centesimalwaage von 800 Centner Tragkraft, sowie ein Häuschen zum Aufbewahren und Anheizen der Preßkohlen hergestellt.

Auf dem Bahnhofe Oberneuland wurde vorläufig der Güterschuppen für den Personenverkehr und die Zollabfertigung eingerichtet und ist, da diese Einrichtung dem Bedürfnisse für jetzt genügt, von dem Bau des definitiven Empfangsgebäudes einstweilen abgesehen.

Auf dem Bahnhofe Sagehorn sind die sämtlichen Baulichkeiten beendigt und in Benutzung. Es hat dort bei dem Mangel an Miethwohnungen für Beamte ein besonderes Wohnhaus erbaut werden müssen und ist ferner ein bei Gelegenheit des Grunderwerbes angekauftes Wohnhaus zu zwei Beamtenwohnungen eingerichtet.

Auf dem Bahnhofe Ottersberg ist das definitive Empfangs- und Nebengebäude beendigt und bei Eröffnung der Bahn in Benutzung genommen.

Auf den Haltestellen Sottrum und Lauenbrück sind kleine provisorische, später zu Wärterwohnungen bestimmte Empfangsgebäude hergestellt und soll erst durch die Erfahrung ermittelt werden, ob und in welcher Weise dort fernere Bauten erforderlich sind.

Auf dem Bahnhofe Rotenburg sind die sämtlichen Bauten definitiv ausgeführt, mit Ausnahme des Empfangsgebäudes, welches mit Rücksicht auf den dort in Aussicht stehenden Anschluß einer Bahn von Verden oder Langwedel vorläufig nur provisorisch ausgeführt worden ist.

Auf dem Bahnhofe Scheffel ist das definitive Empfangs- und Nebengebäude bei Eröffnung der Bahn in Benutzung genommen.

Auf den Bahnhöfen Tostedt und Hittfeld sind die definitiven Empfangsgebäude unter Dach und werden dieselben im Jahre 1875 beendigt werden. Die dort erbauten provisorischen Empfangsgebäude sind zu Beamtenwohnungen bestimmt.

Auf dem Bahnhofe Buchholz ist der Lokomotivschuppen und die Wasserstation, welche ihr Wasser durch eine Pumpenanlage im Mühlbachsthal erhält, beendigt und in Benutzung genommen; ferner ist dort ein Beamtenwohnhaus und ein provisorisches Empfangsgebäude hergestellt. In der Nähe des letzteren hat die Berlin-Hamburger Eisenbahn-Gesellschaft auf ihrem Bahnhofstheile ebenfalls ein provisorisches Empfangsgebäude errichtet und dürften diese Gebäude für den Uebergangsverkehr von und nach der Bahn Buchholz-Lüneburg-Wittenberge vorläufig ausreichen. Für die Uebergabe der Stück- und Eilgüter ist jedoch nur ein Güterschuppen erforderlich, dessen Ausführung auf gemeinschaftliche Kosten mit der Berlin-Hamburger Gesellschaft verabredet ist.

Strecke Harburg-Hamburg.

I. Bahnkörper.

Die Erdarbeiten zum Bahnhofe Harburg erreichten im August 1874 ihren vorläufigen Abschluß.

Die Erdarbeiten zum Bahnhofe Hamburg wurden bis zum Eintritt des Winters energisch betrieben und so gefördert, daß nur noch die Vollendung eines kleinen Theils am Baakenquai in Rückstand geblieben ist.

Außerdem wurden die an der nördlichen Seite des Oberhafenkanals belegenen Leitdämme fertig hergestellt und die Böschungen des Bahnhofs den verschiedenen Kanälen und Häfen entlang befestigt.

2. Einfriedigungen.

Auf den Bahnhöfen Harburg und Hamburg wurde der noch restirende Theil der Einfriedigungen hergestellt.

3. Brücken und Durchlässe.

Die Brücken über die Norder- und Süder-Elbe haben im Allgemeinen nur unbedeutende Reparatur-Arbeiten hervorgerufen. Die Schwellenmauern derjenigen Pfeiler, auf denen Schienenauszüge ruhen, hatten durch die Erschütterungen der darüber fahrenden Züge stark gelitten und mußten verstärkt werden. Ferner wurde der linksseitige Landpfeiler der Harburger Drehbrücke, welcher im tiefen Moorboden errichtet ist und mehrfache Bewegungen zeigte, theils entlastet, theils verstärkt.

4. Wärterstationen.

Ein Bahnwärterhaus für 4 Familien auf Wilhelmsburg, welches bereits im vorigen Jahre begonnen war, wurde vollendet.

5. Optischer und elektrischer Telegraph.

Die elektrischen Telegraphenlinien sind in ungestörtem Betriebe erhalten worden, und haben die häufigen Stürme nur geringen Schaden angerichtet.

6. Schienenstränge.

Der fernere Ausbau der Schienengeleise auf den Bahnhöfen Harburg und Hamburg wurde auch im verflossenen Jahre energisch betrieben und ist im Wesentlichen als abgeschlossen zu betrachten. Für das Jahr 1875 wird nur der Ausbau der Rangirgeleise für ankommene Güterzüge auf Bahnhof Hamburg, sowie die Einlegung einiger Drehscheiben zur Erleichterung der Wagenbewegung an den Güterschuppen nöthig werden.

Die anhaltenden und starken Versackungen der Bahnhofs- und Dammkörper, welche durch den tiefen Moorboden, auf welchem sie angeschüttet sind, veranlaßt werden, haben bedeutende Arbeiten verursacht, um das Geleise in richtiger und guter Lage zu erhalten.

7. Stationen.

Harburg. Am provisorischen Empfangsgebäude stellte sich wegen der exponirten Lage desselben das Bedürfnis heraus, die Stagewände außerhalb nach der Wetterseite zu mit einer Bretterverschalung zu versehen.

Nachdem die am Seegüterschuppen noch restirenden Arbeiten fertig gestellt waren, deckte im März ein orkanähnlicher Sturm ein Drittel des Pappdaches der Laterne ab. Kurze Zeit, nachdem diese Beschädigungen reparirt und die Ausrüstungsgegenstände für den Seegüterschuppen beschafft waren, brannte derselbe in der Nacht vom 25. zum 26. Juni total ab, so daß nur die massiven Mauern stehen blieben. Die Entstehung des Feuers ist nicht aufgeklärt worden.

Die Arbeiten zum Wiederaufbau dieses Güterschuppens waren am Schlusse des Jahres 1874 so weit vorgeritten, daß die Benutzung desselben in der ersten Hälfte des Jahres 1875 mit Bestimmtheit zu erwarten steht.

Der schon im Jahre 1873 auf gemeinschaftliche Kosten mit der Hannoverschen Staatsbahn begonnene Eilgutshuppen wurde im Frühjahr 1874 fertig und in Betrieb genommen, ferner ein provisorischer Lokomotivschuppen in Fachwerk für 6 Maschinen nebst Wasserstation erbaut und eine Portierbude hergestellt.

Mit der Erbauung einer Kohlenladebühne wurde im November begonnen.

Die 377 Meter lange Quaimauer am Hafenkanal wurde vollendet und im Ganzen mit 9 hydraulischen Krähnen versehen. Außerdem ist ein Dreibock-Krahn auf dem Bahnhofe errichtet.