

bedeutende Bauten nicht vorkommen, gleichzeitig mit der Fertigstellung der Bahn von Harburg nach Hamburg beendigt werden.

Ueber den Stand der Vorarbeiten und des Baues auf der durch die Elbbrückenbauten äußerst wichtigen

Harburg-Hamburger Strecke

ist Folgendes speziell anzuführen:

I. Vorarbeiten.

Die Vorbereitungen zur Harburg-Hamburger Eisenbahn wurden bereits im Jahre 1857 durch Einsetzung einer Kommission von Hannoverschen und Hamburgischen Technikern getroffen, welche ein Projekt zur Ausführung dieser Bahn auf gemeinschaftliche Kosten von Hannover und Hamburg bearbeiteten. Die Verhandlungen über Ausführung dieses Projektes kamen jedoch nicht zum Abschluß, zogen sich vielmehr in die Länge, blieben im Jahre 1862 gänzlich liegen und wurden erst im Oktober 1865 mit Rücksicht auf die große Linie Paris-Venlo-Hamburg wieder aufgenommen. Bei dieser Gelegenheit unterzogen die technischen Kommissarien beider Staaten die früheren Projekte einer eingehenden Revision, kamen aber hiermit nicht zum Ende, indem die politischen Ereignisse ihre Arbeiten unterbrachen.

Diese Verhandlungen und Entwürfe bilden die Grundlage der jetzigen Ausführung, wenn auch bei gänzlich veränderten Verhältnissen vielfach und in wesentlichen Punkten von denselben abgewichen werden muß. Diefelben haben indeß das wichtige Ergebnis gehabt, daß bei Hamburg sowohl die Lage des Bahnhofes im Allgemeinen, als auch die Linie der Elb-Überbrückung als feststehend betrachtet werden durfte, so daß weitere Verhandlungen hierüber nicht nöthig waren. Diesem Umstande ist es zu verdanken, daß es überhaupt möglich geworden ist, die Bauten bei Hamburg noch im Jahre 1868 zu beginnen und wesentlich zu fördern, worauf von unserer Seite der größte Werth gelegt wurde, da es andernfalls kaum in Aussicht genommen werden konnte, die zeitraubenden Bauten bei Hamburg und Harburg gleichzeitig mit den Bauten der Strecke bis Harburg betriebsfähig herzustellen.

Mit Rücksicht hierauf hatten wir auch, obgleich die Konzession zum Bau der Osnabrück-Hamburger Bahn uns noch nicht definitiv ertheilt worden war, schon mit Beginn des Jahres 1868 unseren Betriebs-Direktor, Regierungs- und Baurath Lohse beauftragt, die Vorarbeiten für die Harburg-Hamburger Strecke unverzüglich zu beginnen, die nöthigsten und wichtigsten Arbeits-Maschinen und Materialien zum Elbbrücken-Bau bei Hamburg zu beschaffen und den Beginn dieses Baues so viel als irgend möglich zu beschleunigen.

In der ersten Hälfte des Monats April wurden uns drei Projekte zur Hamburger Brücke vorgelegt, von welchem das auf anliegendem Blatte gezeichnete von uns zur Ausführung gewählt und vom Herrn Handels-Minister genehmigt wurde.

Hiernach soll die Elb-Brücke bei Hamburg, für welche ursprünglich 4 Spannweiten von 297 Fuß angenommen waren, 3 Spannweiten von 306 Fuß und 4 Spannweiten von 68 Fuß lichter Durchflußöffnung in Höhe der mittleren Fluth, und in der Fahrbahn außer zwei Eisenbahn-Geleisen noch zwei Fußwege von $4\frac{1}{2}$ Fuß Breite erhalten. Die kleineren Oeffnungen sollen mit eisernen, unter der Fahrbahn liegenden Bogen-trägern überspannt werden, während für die großen Oeffnungen eine solche Konstruktion nicht möglich ist, indem die Unterkante der Fahrbahn nur etwa 6 Fuß über der höchsten Sturmfluth liegt und also unter sich keinen freien Raum für eine Bogen-Konstruktion bieten wird. Für diese Oeffnungen sind Doppelbögen angenommen, zu deren Motivierung die folgenden kurzen Bemerkungen dienen mögen.

Die früher allgemein üblichen oben und unten geradlinigen Gitterträger haben für große Brücken die