

des Steinmaterials zu den Gebäuden hat beginnen können und daß auch mit der Ausführung der Gebäude angefangen werden kann.

E. Abtheilung Lemförde-Diepholz-Bassum.

Der Angriff des Grund und Bodens ist auf dieser ganzen, 8 Meilen langen Abtheilung (Sektion 30—37) gestattet, wengleich eine Einigung über die Preise bis jetzt nur auf einem Theile der Abtheilung erzielt ist.

Die Erdarbeiten sind bis jetzt in den Sektionen 30, 31 und 32 in Angriff genommen und werden nur allmählig nach Bremen hin fortgesetzt, weil dieselben nicht bedeutend sind und zeitig genug beendet werden können. Gleichzeitig mit den Erdarbeiten sind auch die Brückenbauten, namentlich die Brücken über die Hunte bei Cornau und Barnstorf, sowie über die Grawiede bei Lembruch und Diepholz in Angriff genommen und ist die Fundamentirung derselben etwa zur Hälfte hergestellt.

Von den 58 kleineren Brücken und Durchlässen dieser Abtheilung sind bis jetzt 19 theils beendet, theils im Bau begriffen. — Das Steinmaterial zu den Brücken, vorzugsweise Ziegel, ist kontrahirt und schon zum Theil angeliefert.

Die Grundrisse zu den Bahnhöfen Lemförde, Diepholz, Drebbler, Barnstorf und Twistringen sind höheren Orts genehmigt und sind danach die Erdarbeiten der Bahnhöfe zum Theil in Angriff genommen.

F. Abtheilung von Bassum und bis östlich von Bremen.

(Sektion 38—42.)

G. Abtheilung von Bremen nach Harburg.

(Sektion 43—54.)

Auf diesen Bahnstrecken hat der Bau noch nicht in Angriff genommen werden können, weil, wie unter „Vorarbeiten“ angegeben, die Richtung der Bahn die höhere Genehmigung noch nicht erhalten hat.

Harburg-Hamburger Strecke.

I. Vorarbeiten.

A. Hamburger Gebiet.

Zu dem wichtigsten und die längste Bauzeit in Anspruch nehmenden Bauwerke auf Hamburger Gebiet, zur Brücke über die Norderelbe, — war der im vorigen Jahresberichte beschriebene Entwurf bereits im Jahre 1868 im Allgemeinen genehmigt worden, so daß die Ausführung der Pfeilerbauten hatte begonnen werden können. Die speziellen Projekte zum eisernen Ueberbau der drei großen und vier kleineren Oeffnungen dieser Brücke wurden erst im Laufe des Jahres 1869 zur Ausführung genehmigt.

Die Bearbeitung des Planes zu dem auf dem Grasbrook anzulegenden Hamburger Bahnhöfe zog sich mehr, als erwartet wurde, in die Länge, indem das eigenthümliche, rings von Wasser umgebene und überdies von öffentlichen Wegen und Fabrik-Etablissements in ungünstigster Weise durchschnittene Terrain die zweckmäßige Anordnung der Bahnhöfs-Anlage sehr erschwerte. Namentlich behinderte die mitten auf dem Grasbrook

stehende Wasserkunst, welche einen Theil der großen Wasserwerke der Stadt Hamburg bildet und nach den bisherigen Annahmen erhalten werden sollte, die zweckmäßige Anlage der Personenstation und des Empfangsgebäudes, so daß allseitig deren Beseitigung als dringend wünschenswerth, ja, als nothwendig erkannt wurde. Nach längern Verhandlungen gelang es, mit der Stadt Hamburg unterm ^{26. August} 17. September 1869 einen Vertrag abzuschließen, nach welchem diese Wasserkunst gegen eine Entschädigung von 225,200 Mark Courant bis Ende 1870 beseitigt und deren Terrain zu Bahnhöfszwecken überwiesen werden soll.

Die mit Rücksicht hierauf umgearbeiteten Entwürfe zur Bahn und Bahnhöfs-Anlage bei Hamburg konnten erst im November 1869 fertig gestellt werden. Dieselben wurden im Dezember dem Königl. Handels-Minister vorgelegt, sind uns aber leider bis Mitte Mai 1870 noch nicht zurückgegeben worden. Die nähere Beschreibung dieser Anlagen müssen wir uns daher für unsern nächsten Jahresbericht vorbehalten.

B. Preussisches Gebiet.

Zur Feststellung der angemessenen Lage des Bahnhöfs Harburg und namentlich der bedeutenden Brücke über die Süderelbe mußten umfassende und zeitraubende Vorarbeiten ausgeführt werden, so daß das generelle Projekt zu diesen Bauten erst im November 1868 fertig gestellt werden konnte. Dasselbe wurde im Dezember desselben Jahres den Interessenten vorgelegt, welche aber mannigfache Beschwerden und Einsprüche dagegen erhoben. Nur gegen die Lage der Brücke über die Elbe im Allgemeinen und gegen die zur Ueberbrückung des eigentlichen Elbstromes angenommenen 4 großen Spannweiten von denselben Abmessungen, welche für die Brücke über die Norderelbe bei Hamburg bereits genehmigt waren, wurde glücklicher Weise von keiner Seite Einwendung erhoben, so daß der Herr Handels-Minister unterm 7. April 1869 die Ausführung der 5 großen Strompfeiler in der entworfenen Weise genehmigte, wodurch die Möglichkeit zum sofortigen Beginne des Brückenbaues gegeben war.

Zur Prüfung der gegen den übrigen Theil der Projekte erhobenen Beschwerden wurden von Seiten des Herrn Handels-Ministers zwei technische Kommissarien ernannt und auf Grund des von diesen abgegebenen Gutachtens die ganze Brücken-Anlage über die Süderelbe dem vorgelegten Entwürfe gemäß gutgeheißen, dagegen für die Bahnhöfs-Anlage die Aufstellung eines anderen Projektes nach wesentlich veränderter Grundlage und bedeutend größerer Ausdehnung angeordnet.

Die Brücke über die Süderelbe erhält hiernach 4 große Spannweiten von 306 Fuß lichter Oeffnung mit der für die Hamburger Brücke genehmigten und im vorigen Jahresberichte beschriebenen Konstruktion des eisernen Ueberbaues, außerdem am linken Elbufer eine Drehbrücke mit 2 Oeffnungen von 40 Fuß Weite und am rechten Ufer 6 Spannweiten von 94¹/₂ Fuß im Lichten, welche mit parabolischen, über der Fahrbahn liegenden eisernen Trägern überbrückt werden sollen.

Das nach den höheren Ortes erlassenen Bestimmungen umgearbeitete Projekt zur Bahnhöfs-Anlage bei Harburg, sowie auch zur Bahn von Harburg bis zur Hamburgischen Grenze wurde noch im Laufe des Jahres 1869 vorgelegt und in den am 18. Dezember 1869 und 12. Februar 1870 abgehaltenen Lokalterminen von den Interessenten nur in wenigen und nebensächlichen Punkten bemängelt, ist aber bis Mitte Mai 1870 noch nicht an uns zurückgegeben, so daß auch bei Harburg, wie bei Hamburg die Bauten eine wesentliche Verzögerung erleiden.

2. Bau-Ausführung.

A. Hamburger Gebiet.

Nachdem im Jahre 1868 die Fundirungen der sämtlichen Pfeiler der Brücke über die Norderelbe hatten fertig gestellt werden können, wurden diese Pfeiler im Jahre 1869 so weit vollendet, daß der