

Aufbringung des eisernen Ueberbaues im Jahre 1870 gleich nach Abgang des Eises kein Hinderniß im Wege steht.

Die Anfertigung und Aufstellung dieses eisernen Ueberbaues sowohl für die Hamburger als auch für die Harburger Brücke wurde dem Unternehmer Joh. Caspar Harfort mit der kontraktlichen Verpflichtung übertragen, beide Brücken bis zum 1. August 1871 vollständig fertig herzustellen.

Die Bahnhofsbauten bei Hamburg beschränkten sich auf Fundirung zweier Drehbrücken, welche den Zugang zum Bahnhof vermitteln werden, und auf Anlage von Quaimauern zur Umgrenzung des Bahnhofs.

Außerdem wurden die sehr bedeutenden Erdarbeiten mit angestrengtester Kraft betrieben. Das Terrain zum Bahnhofe wurde in seinem zunächst zur Benutzung kommenden Theile bis zur wasserfreien Höhe angeschüttet, die erforderlichen neuen Schiffsahrts-Kanäle wurden begonnen und ein Theil des die Holzhäfen durchschneidenden Eisenbahn-Dammes wurde angeschüttet. Die bisherigen außerordentlich umfangreichen Holzhäfen Hamburgs liegen zum größten Theile rings um den Grasbrook, den künftigen Bahnhof, — und werden durch diesen und den Eisenbahndamm zugeschüttet und gänzlich zerstört, so daß für dieselben zunächst Ersatz am linken Elbufer geschaffen werden muß, bevor dieselben geräumt und der Bau-Verwaltung zur Benutzung überwiesen werden können. Da aber die bei Ausschachtung der neuen Holzhäfen gewonnene Erde zur Anschüttung des Bahnkörpers in den alten Holzhäfen verwendet werden muß und das für Hamburg sehr wichtige Holzgeschäft mögliche Schonung verlangt, so können diese Erdarbeiten nur bis zu einem gewissen Maße forcirt werden, und zwar auch schon um deswillen, weil alle Transporte nur in kleinen Schiffsfahrzeugen auszuführen sind und die Arbeiten theilweis nur zur Zeit der Fluth, theilweis nur zur Zeit niedriger Ebben geschehen können und demnach sehr häufigen Unterbrechungen ausgesetzt sind.

Nach dem jetzigen Stande dieser Erdarbeiten ist aber die Hoffnung wohl berechtigt, bis Ende 1871 den Bahnkörper in seinen zunächst zum Bahnbetriebe nöthigen Theilen fertig stellen zu können.

B. Preussisches Gebiet.

Zum Beginn des Brückenbaues über die Süderelbe bei Harburg waren im Winter ¹⁸⁶⁸/₁₈₆₉ alle Vorbereitungen getroffen und die nöthigen Maschinen nebst eingeübten Arbeitern von Hamburg nach Harburg übergesiedelt, so daß, sobald im April 1869 die Bauerlaubnis erteilt worden war, die Arbeiten mit voller Kraft aufgenommen werden konnten. So ist es gelungen, im Laufe des einen Baujahres die 5 Pfeiler der 4 großen Stromöffnungen bis zur Höhe der Brücken-Fahrbahn vollständig fertig herzustellen, die sämtlichen Pfeiler der kleinen Spannweiten am rechten Ufer, so wie auch den Drehpfeiler der Drehbrücke am linken Ufer fertig zu fundiren und dadurch die Fertigstellung der ganzen Brücke in der ersten Hälfte des Jahres 1871 sicher zu stellen.

Für den Bahnhof bei Harburg und für die Bahn auf Preussischem Gebiete haben die Grunderwerbungen und die Arbeiten noch nicht begonnen werden können.

Eine Nachweisung über die **Verwendung des Anlage-Kapitals** für die Köln-Mindener Eisenbahn nebst einzelnen Zechenbahnen, die Ruhrorter und die Duisburger Zweigbahn ist gegeben

	in der Anlage II.
für die Oberhausen-Arnheimer Zweigbahn	III.
" " Köln-Gießener Eisenbahn	IV.
" " feste Rheinbrücke	V.
" " Benlo-Hamburger Eisenbahn	VI.
" " Emserthal-Eisenbahn	VII.

- Anlage II.
- Anlage III.
- Anlage IV.
- Anlage V.
- Anlage VI.
- Anlage VII.
- Anlage VIII.

In der Anlage VIII. findet sich die Uebersicht von dem Gesamtbelastungs-Zustande und der Beteiligung der Staatskasse rüchftlich des ganzen Köln-Mindener Eisenbahn-Unternehmens am Schlusse des Jahres 1869.

Die Nachweise über die bisherige Amortisation der ausgegebenen Prioritäts-Obligationen ist in der Anlage IX. gegeben.

Anlage IX.

Die an die Köln-Mindener und Köln-Gießener Eisenbahn und ihre Zweigbahnen anschließenden Zechen- und sonstigen Privatbahnen sind in der Anlage X. tabellarisch nachgewiesen.

Anlage X.