

Auf dem Bahnhofe Lemförde ist die Ausführung eines provisorischen Stationsgebäudes in Ausführung begriffen.

Auf dem Bahnhofe Diepholz werden der Lokomotivschuppen, Kohlschuppen und Güterschuppen hochgemauert und haben etwa die halbe Geschosshöhe erreicht. Zu den definitiven Gebäuden der Bahnhöfe Drebbber, Barnstorf, Twistringen und Bassum werden die Materialien angefahren und wird der Bau selbst in der nächsten Zeit begonnen werden, um diese Gebäude im Laufe dieses Herbstes unter Dach zu bringen und im nächsten Jahre im innern Ausbau zu beendigen.

F. Abtheilung Bassum-Bremen-Sagehorn.

In dieser, einschließlich der Güter-Verbindungsbahn von der Weser bei Drehe bis Sagehorn, $6\frac{3}{4}$ Meilen langen Abtheilung hat bis jetzt nur in den Sektionen 38, 39 und 40a von Bassum bis zur Weser-Brücke gearbeitet werden können, weil zu dem mit Bremen abgeschlossenen Vertrage über die Bahnstrecke in Bremischem Gebiete die höhere Genehmigung noch fehlt.

In den Sektionen 38 und 39 sind sowohl die Erdarbeiten wie die kleineren Brücken und Durchlässe in Bau und werden im Laufe dieses Jahres beendigt werden.

Der Bau der Weserbrücke, welche 3 Oeffnungen von 186 Fuß und 15 Oeffnungen von 84 Fuß Weite erhalten wird, konnte nach Genehmigung des Planes an der von uns zuerst projektirten Uebergangsstelle unterhalb Drehe in der ersten Hälfte des Monats Juli 1870 endlich in Angriff genommen werden, wurde jedoch bei dem Ausbruche des Krieges vorläufig wieder sistirt. Ende Oktober ließen wir mit dem Bau wieder beginnen und wurde die Fundirung der Pfeiler Nr. 1 bis 6 der Brücke auf dem linksseitigen Vorlande in Angriff genommen. Der Herbst und Winter waren für die Fortsetzung des Baues jedoch sehr ungünstig. Im Monat November und darauf wieder im Dezember traten so hohe Wasserstände ein, daß das ganze Vorland unter Wasser gesetzt wurde; ferner brachte nach dem strengen Winter das Frühjahr 1871 einen schweren Eisgang und blieb das Vorland bis Mitte März d. J. überschwemmt; zuletzt wiederholte sich bei dem andauernden Regenwetter der hohe, das Vorland überfluthende Wasserstand im April und Anfang Mai d. J. noch einmal, so daß der Bau erst jetzt (im Mai 1871) kräftig in Angriff genommen werden kann.

Inzwischen sind die Materialien zum Bau der Pfeiler fast vollständig kontrahirt, zum Theil schon angeliefert und die Werkpläne, Bauhütten, Maschinen und Geräthe zc. vorgerichtet, so daß der Bau jetzt aufs Kräftigste gefördert werden kann. — Die in Angriff genommenen Brunnen zur Fundirung von 6 Pfeilern auf dem linksseitigen Vorlande sind etwa zu $\frac{3}{4}$ ihrer Tiefe gesenkt.

Die Brunnen zur Fundirung der Fluthbrücke Nr. III. in der linksseitigen Marsch (6 Oeffnungen à 32 Fuß) sind aufgemauert und werden jetzt gesenkt. Die Brunnen der Fluthbrücke Nr. IV. über die Dötum (2 Oeffnungen à 32 Fuß) sind vollständig aufgemauert und bis zu $\frac{3}{4}$ der Tiefe gesenkt. Die Fundirung der Fluthbrücken Nr. I. und II. (zusammen 20 Oeffnungen à 32 Fuß) wird in der nächsten Zeit begonnen werden.

Von der Weser ab ist entlang der Hauptbrücke und der Fluthbrücken in der linksseitigen Marsch eine interimistische Eisenbahn nach der normalen Spurweite von 800 Ruthen Länge mit Rampen über den Hauptdeich angelegt, um auf derselben nicht allein die Materialien zu den Brücken, welche fast sämmtlich auf der Weser pr. Schiffstransport ankommen, sondern auch die, zum großen Theile durch Baggerung aus der Weser zu gewinnende Unterbettung des Oberbaues und die Schienen und Schwellen zum Vorstrecken des Oberbaues nach Diepholz mittels einer Arbeits-Lokomotive zu befördern.

G. Abtheilung Bremen-Sagehorn-Harburg.

In dieser Abtheilung hat der Bau noch nicht begonnen werden können, weil die Bahnlinie, wie unter „Vorarbeiten“ angegeben ist, höheren Orts noch nicht genehmigt worden ist.

Harburg-Hamburger Strecke.

1. Vorarbeiten.

Der dritte Entwurf zur Bahnhof-Anlage bei Harburg, so wie auch das Projekt zur Bahn von Harburg bis zur Preussisch-Hamburgischen Grenze war bereits im Jahre 1869 dem königlichen Ministerium eingereicht worden und wurden zur landespolizeilichen Prüfung derselben Lokaltermine am 18. Dezember 1869 resp. 12. Februar 1870 abgehalten. In diesen Terminen wurden von Seiten der beteiligten Behörden und Interessenten nur ganz unwesentliche Einwendungen erhoben, so daß die Hoffnung berechtigt schien, daß beide Projekte zur Ausführung genehmigt werden würden. Leider aber erhob die königliche Eisenbahn-Direktion zu Hannover nachträglich Protest gegen den Entwurf der gemeinschaftlichen Personenstation, und so wurde nur der Bau der linksseitigen Rampe zur Elbbrücke durch Ministerial-Rescript vom 9. Juni 1870 und der Bahn auf der Wilhelmsburg durch Ministerial-Rescript vom 7. Juli 1870 zur Ausführung genehmigt, wogegen die königliche Eisenbahn-Direktion zu Hannover den Auftrag erhielt, ein neues Projekt für die gemeinschaftliche Personenstation bearbeiten zu lassen. In voller Uebereinstimmung mit diesem letzteren wurde von unserer Seite das vierte Projekt zum Bahnhof Harburg bearbeitet und Anfangs Juni dem Ministerium vorgelegt. Dieses Projekt ist im Laufe des Jahres 1870 an uns nicht zurückgekommen, doch ist auf den 27. Januar 1871 ein neuer Lokaltermin zur landespolizeilichen Prüfung desselben angesetzt worden, in Folge dessen wir die Genehmigung zum Beginn der Bauarbeiten für das Bahnhofs-Planum und den Güterbahnhof bei Harburg erhielten.

Diesen Verhältnissen entsprechend, hat der Grunderwerb für den Bahnhof Harburg im vorigen Jahre noch nicht beginnen können, wogegen die für die linksseitige Rampe der Elbbrücke und zur Bahnanlage auf der Wilhelmsburg erforderlichen Grundflächen größtentheils im Wege der Vereinbarung erworben sind.

Die Entwürfe zur Ausführung der Bahn und des Bahnhofs auf Hamburgischem Gebiete, welche im Dezember 1869 den Behörden vorgelegt worden waren, gelangten mit den betreffenden Genehmigungen erst im August 1870 an uns zurück, wogegen die Genehmigung zur Ausführung der Drehbrücken und des eisernen Ueberbaues der kleinen Oeffnungen der Elbbrücken in den Monaten März, April und Mai erteilt wurde.

Das Staats-Eigenthum auf Hamburgischem Gebiete ist uns, so weit es zur Ausführung der Bauten vorläufig erforderlich ist, überwiesen. Zur Erwerbung des erforderlichen Privat-Eigenthums ist das Expropriations-Verfahren eingeleitet, jedoch sind uns, so weit es wünschenswerth schien, die betreffenden Grundstücke zur Benutzung überlassen worden.

2. Beschreibung der Bahn.

Die 54. Sektion der Bau-Abtheilung Bremen-Harburg endigt kurz vor dem jetzigen Bahnhof Harburg der Hannoverschen Staatsbahn, so daß die erste Weiche für das Verbindungsgeleise der letzteren und der Venlo-Hamburger Bahn, so wie der ganze Bahnhof Harburg in die 55. Sektion, die erste der Strecke Harburg-Hamburg, zu liegen kommt. Von diesem Punkte bis zum Ende des Stationsgebäudes in Hamburg hat