

Die beschriebenen alten und neuen Häfen und Kanäle umgeben den Bahnhof auf östlicher, nördlicher und westlicher Seite und stellen zugleich die Verbindung zwischen der Elbe oberhalb der Elbbrücke mit der unterhalb derselben belegenen Elbstrecke und den daselbst befindlichen alten Häfen für Seeschiffs-Verkehr her. Außerdem sind dieselben aber auch durch eine von der Stadt Hamburg erbaute neue Schleuse direkt mit dem neuen Sandthorhafen und den daselbst errichteten großartigen städtischen Kaianlagen verbunden.

An der südlichen Seite des Bahnhofes ist endlich noch ein neuer großer Hafen für Seeschiffe vorgesehen und auch an diesem für den Bahnhof eine bedeutende Uferstrecke von 1500 Fuß Länge reservirt, so daß derselbe im Ganzen fast 8000 Fuß nutzbarer Uferlänge besitzt.

Der Bahnhof bildet in solcher Weise eine langgezogene Halbinsel, welche von der Stadt aus nur durch zwei Drehbrücken zugänglich ist. Diese werden doppelarmig mit je 2 Oeffnungen von 41 Fuß Weite erbaut und erhalten eine 29 Fuß breite Fahrbahn, über welche der Fahrweg und gleichzeitig je 2 Eisenbahn-Geleise fortgeführt werden sollen. Die Drehbrücke an der Meyerstraße führt vom Bahnhof westlich nach den in den letzten Jahren zu einer schönen breiten Straße verbreiterten Brandstwielen und vermittelt dieser in das Herz der Stadt, die andere führt nördlich über den sogenannten Erikus nach St. Georg zu, sowie nach dem Bahnhofe der Berlin-Hamburger Bahn und dem Bahnhofe Klosterthor der Hamburg-Altonaer Verbindungsbahn.

Der Bahnhof selbst wird durch einen Theil des sogenannten Grasbrooks, theils durch Anschüttung der alten Holzhäfen zc. gebildet und mit Schienen-Unterlante auf 21 Fuß des Hamburger Pegels (= 19' 2" rheinländisch über Null) gelegt, während die bekannte höchste Sturmfluth auf 20 $\frac{1}{2}$  Fuß Pegelhöhe angegeben wird.

Das Stationsgebäude wird etwa 400 Fuß lang, erhält für die Abfahrt der Züge nach Harburg und Ankunft von dort gesonderte Räume auf den entgegengesetzten Seiten der Bahn und zwischen beiden eine 120 Fuß breite überdeckte Halle, in welcher 2 bis auf 700 Fuß verlängerte Seitenperrons und ein Mittelperron, sowie 5 Geleise angelegt werden sollen. Drei von diesen Geleisen nach der Ankunftsseite zu enden auf einer gemeinschaftlichen, vor der Halle liegenden großen Drehscheibe, während die beiden zunächst der Abfahrtsseite liegenden Geleise weiter gehen, über die Erikus-Drehbrücke fort nach der Hamburg-Altonaer Verbindungsbahn und dem Berliner Bahnhofe geführt sind und mit den betreffenden Bahnen in direkter Verbindung stehen, so daß Personen- und Güterzüge durchgehen können.

Für den Güterverkehr, sowie für den Rangirdienst gewährt der Bahnhof sehr reichlichen Raum und wird derselbe überdies durch besondere über die Drehbrücke an der Meyerstraße zu führende Geleise und die daran schließende städtische Hafensbahn mit den großartigen städtischen Lagerhäusern am neuen Sandthorhafen und Grasbrookhafen verbunden. Diese neuen städtischen Hafenanlagen, mit schönen Kaien zum Anlegen der Seeschiffe, großen Lagerräumen, sehr zweckmäßigen Einrichtungen und vielen kräftigen Dampfkränen stehen durch die Hafensbahn sowohl mit den Bahnhofsanlagen der Benlo-Hamburger als auch der Berlin-Hamburger und Hamburg-Altonaer Eisenbahn in Verbindung, so daß die möglichst direkte Ueberladung der Güter zwischen Schiff und Eisenbahnwagen stattfindet. Auch ist dafür Sorge getragen, daß diese Anlagen sich noch immer weiter ausdehnen können und dabei in guter Verbindung mit den Eisenbahnen, namentlich aber mit den Geleisen der Benlo-Hamburger Bahn verbleiben.

### 3. Bau-Ausführung.

Die Bauhätigkeit des Jahres 1870 ist in vielfacher Weise gehemmt und verzögert worden.

Schon aus dem ersten Abschnitte über Vorarbeiten geht hervor, daß manche Projekte, namentlich das zum Bahnhofe Hamburg und zur Harburger Brückenrampe, zur Ausführung spät genehmigt worden sind und daß die Verhältnisse die Feststellung des Planes für den Bahnhof Harburg verzögert haben.

Außerdem aber übten namentlich in Hamburg die Arbeiter-Verhältnisse einen sehr ungünstigen Einfluß auf den Fortgang der Arbeiten. Schon im Winter von 1869 auf 1870 hatten die Maurer, Zimmerleute und Steinhauer zu Hamburg an ihre Meister übertriebene Forderungen gestellt. Um Arbeitseinstellungen möglichst entgegenzutreten, wurden die Arbeiten bei den Bauten der Harburg-Hamburger Eisenbahnstrecke so viel wie nur irgend möglich zu guten Affordrängen direkt an die Gesellen verdungen. Trotzdem fanden im Laufe des Frühjahres mancherlei kleinere Arbeitseinstellungen und Ausflehungen Statt und am 12. Juni trat ein allgemeiner Strike sämtlicher Hamburger Maurer, Steinhauer und Zimmerer ein, so daß die betreffenden Arbeiten vollständig zum Stillstand gelangten. Erst in der Mitte des Juli gelang es, mit wenigen Gesellen die Arbeiten wieder aufzunehmen, welche wenige Tage darauf durch die erfolgte Kriegserklärung entweder wieder vollständig unterbrochen oder doch auf ein Minimum der Thätigkeit beschränkt wurden. Dazu kam dann noch, daß zur Ausführung fortifikatorischer Schutzbauten an der Elbe der gesammte Bestand an Erdarbeitern nebst den Erdkarren von der Behörde requirirt wurde.

Die später eintretende Blokade der Elbe machte ferner die Zuführung vieler Materialien unmöglich, so namentlich des Eisens zu den Ueberbauten der Brücken von Belgien und vom Rhein, der Hausteine und des Traffes vom Rhein, der Klinker von Oldenburg, des Cementes und der Kohlen von England zc.

Erst vom September an konnte die Bauhätigkeit wieder mit größerer Energie aufgenommen werden und entwickelte sich sehr günstig im Oktober und November, wurde dann aber durch die ungewöhnlich früh und streng eintretende Kälte wiederum unterbrochen.

Unter solchen höchst ungünstigen Verhältnissen konnte die früher gehegte Absicht, die Strecke Harburg-Hamburg bis Ende des Jahres 1871 dem Betriebe zu übergeben, nicht aufrecht erhalten werden, vielmehr wird dieses erst im Jahre 1872 möglich werden.

Die Lage der Bauten ist jetzt folgende:

Zum Bahnhof Harburg haben nur einige Erdarbeiten auf dem von der königlichen Eisenbahn-Direktion zu Hannover uns überwiesenen Terrain ausgeführt werden können.

Zur Harburger Brückenrampe sind die Fundirungen der darin anzulegenden drei größeren Brücken, sowie einige Erdarbeiten ausgeführt.

Zur Brücke über die Süderelbe sind sämtliche Pfeiler bis zu den Auflagern des Ueberbaues ausgeführt und der eiserne Ueberbau selbst zu den 2 Oeffnungen der Drehbrücke und zu 2 großen Spannweiten über der eigentlichen Elbe fertig aufgestellt.

Auf der Insel Wilhelmsburg hat wegen Mangels an Eigenthum nur ein sehr geringer Theil der Erdarbeiten und kleineren Bauwerke begonnen werden können.

Zur Brücke über die Norderelbe ist der eiserne Ueberbau zu einer der großen Spannweiten fertig aufgestellt, alle Pfeiler sind bis zu den Auflagern des Ueberbaues ausgeführt.

Die sehr bedeutenden Erdarbeiten zur Herstellung des Hamburger Bahnhofes und Eisenbahndammes, der neuen Schifffahrtskanäle und der neuen Holzhäfen sind etwa zu drei Vierteln vollendet. Der größte Theil der erforderlichen Kaimauern des Bahnhofes ist bis 15 Fuß über Hamburger Null ausgeführt, die Pfeiler zu den beiden Drehbrücken des Bahnhofes bis zu den Brückenaufslagern sind vollendet und der eiserne Ueberbau der einen Drehbrücke ist fertig aufgestellt. Von den Hochbauten des Bahnhofes hat das Empfangsgebäude auf einem Pfahlrost gegründet werden müssen, während alle übrigen Gebäude nur auf Beton Gründung, welche durch eingelegte alte Eisenbahnschienen verstärkt wird, gesetzt werden. Das Empfangsgebäude ist durchschnittlich etwa bis Bogenanfang der Fenster des Parterres ausgeführt, die Güterschuppen, das Zoll- und Expeditionsgebäude, der Lokomotivschuppen und 2 große Drehscheiben sind in den Gründungen größtentheils fertig.