

Auf dem **Bahnhofe Diepholz** sind der Lokomotivschuppen mit einer Wasserstation, der Kohlenschuppen, der Güterschuppen und die südliche Wasserstation bis auf einige Anstreicher- und Nacharbeiten beendet. In dem provisorischen Empfangs- und Nebengebäude dieses Bahnhofes sind die Fenster und Thüren eingesetzt. Das definitive Empfangsgebäude, Postgebäude und Nebengebäude sind fundamantirt und wird der Weiterbau dieser Gebäude in einigen Wochen stattfinden, sobald die Materialien auf dem definitiven Schienengeleise billiger herbeigeschafft werden können.

Auf den Bahnhöfen **Drebbel** und **Bassum** sind die definitiven Empfangsgebäude bis einschließlich des Sockels beendet und wird der Hochbau jetzt begonnen. — Die nördliche Wasserstation zu Bassum ist fast beendet.

Auf den Bahnhöfen **Varusdorf** und **Zwiftrungen** sind die definitiven Empfangsgebäude im Herbst 1871 unter Dach gebracht und ist der innere Ausbau jetzt begonnen.

#### F. Abtheilung Bassum-Bremen-Sagehorn.

Diese einschließlich der Verbindungsbahn von der Weser nach Sagehorn  $6\frac{3}{4}$  Meilen lange Bahnstrecke ist im Jahre 1871 im Bau kräftig gefördert. Auf der Strecke von Bassum bis zum Bahnhofe Bremen werden die **Erdarbeiten** in wenigen Wochen und auch die kleineren Brücken und Durchlässe in kurzer Zeit vollständig beendet sein.

Von den **größeren Brücken** ist die Maurer-Arbeit der 4 Fluthbrücken der linksseitigen Wesermarsch, zusammen 28 Oeffnungen à 32 Fuß, fast beendet und ist auch der eiserne Oberbau an 3 dieser Brücken fertig aufgestellt. An der **Weserbrücke** sind die sämtlichen 17 Mittelpfeiler und das linksseitige Widerlager beendet, an dem rechtsseitigen Widerlager dagegen wird das Mauerwerk jetzt hochgeführt. Der eiserne Oberbau der 15 Oeffnungen von 84 Fuß Weite wird in etwa 3 Wochen beendet sein, für den eisernen Oberbau der 3 Hauptöffnungen über dem Flusse von je 186 Fuß Weite wird das Gerüst jetzt aufgestellt. Der eiserne Oberbau dieser drei Hauptöffnungen muß kontraktlich bis zum 1. August d. J. beendet sein.

Das **Schienengestänge** ist in den Sektionen 38 und 39 von Bassum bis Dreye beendet und mit dem provisorischen Baugleise vom Weserufer über den Weserdeich in Verbindung gesetzt, so daß die Lokomotiven den Kies und die sonstigen auf der Weser per Schiff ankommenden Baumaterialien, als Schienen, Schwellen, Steine, Ziegel z., unmittelbar von den Lösstellen am Ufer abholen können.

Auf dem **Bahnhofe Syke** ist das definitive Empfangsgebäude bis zur Hälfte des unteren Geschosses hochgemauert, auch ist die Mehrzahl der Weichen verlegt.

Auf dem **Bahnhofe Kirchweyhe** ist das Lokomotivgebäude mit der Wasserstation beendet und in Benutzung genommen, das definitive Empfangsgebäude dagegen bis zur halben Höhe des unteren Geschosses aufgemauert.

Auf dem **Bahnhofe Bremen** sind das polygonale Lokomotiven-Gebäude mit 16 Ständen, die Wasserstation und die Güterschuppen I, II und III, von denen der Schuppen Nr. I provisorisch zum Empfangsgebäude eingerichtet werden soll, zum Theil in der Fundirung (auf Brunnen), theils im Hochmauern begriffen. Auch die Unterführung am Friedhofe in der Mitte des Bahnhofes ist im Bau. — Leider haben die langwierigen Verhandlungen mit den Bremischen Behörden und der königlichen Eisenbahn-Direktion in Hannover es noch nicht gestattet, den besonders wichtigen Bau der Unterführung der Schwachhauser Chaussee am Bahnhofe Bremen, über welche auch die dort um etwa 8 Fuß zu hebende Staatsbahn gleichzeitig mit überzuführen ist, zu beginnen.

Die sehr bedeutende im Ganzen etwa 800,000 Kub.-Meter betragende Anschüttung des Bahnhofes Bremen, welche zum großen Theile auf fast eine Meile Entfernung von Hemelingen herangefahren werden muß, wird in den nächsten Wochen, wo der Damm von Hemelingen bis zum Bahnhofe Bremen angeschüttet sein wird, begonnen und mit Lokomotiv-Transport forcirt betrieben werden, da von dieser Erdarbeit und den übrigen Bauten des Bahnhofes Bremen die Eröffnung des Betriebes der Bahnstrecke Osnabrück-Bremen abhängen wird.

Auf der Bahnstrecke vom **Bahnhofe Bremen über Oberneuland nach Sagehorn** ist der Bau noch nicht begonnen, es ist der Angriff des Grund und Bodens im Bremischen Gebiete jedoch durchgängig gestattet und ist die Lieferung der Ziegel zu den Brücken kontraktlich gesichert.

Auf der nahen  $1\frac{1}{2}$  Meilen langen **Verbindungsbahn** von der Weser nach Sagehorn sind die Brückenbauten und Erdarbeiten so weit in Angriff genommen, wie die Erwerbung resp. Gestattung des Angriffs der Grundstücke solches zuläßt. Der Damm durch das Weserthal von der Weser bis Arbergen ist zum großen Theile (125,000 Kub.-Meter) angeschüttet und sind die in demselben zu erbauenden 8 Fluthbrücken und Unterführungen etwa zur Hälfte beendet, zur Hälfte fertig fundirt und im Hochmauern begriffen. — In den Feldmarken Mahndorf, Oyterdamm und Meyerdamm ist es leider nicht gelungen, die Grundstücke zu erwerben oder auch nur den Angriff gestattet zu erhalten und ist daher jetzt die im Expropriationsgesetze der Provinz Hannover vorgesehene zwangsweise Ueberweisung bei dem königlichen Ministerium für Handel zc. von uns beantragt.

#### G. Abtheilung Sagehorn-Rotenburg-Lauenbrück.

Die Projekte der höhern Orts zunächst in der Richtung festgestellten etwa 4 Meilen langen Bahnstrecke von Sagehorn bis Rotenburg wurden im Monat April 1871 eingereicht, im Juni an Ort und Stelle der landespolizeilichen Prüfung unterzogen und kamen im Monat Oktober 1871 genehmigt zurück. Inzwischen war mit der Erwerbung der Grundstücke schon vorgegangen und wurde die Gestattung des Angriffs des Baues in den Feldmarken Sagehorn und von Ottersberg bis Rotenburg bald erreicht, so daß auf dieser Strecke der Bau begonnen werden konnte. Leider hat es trotz wiederholter Verhandlungen nicht gelingen wollen, ein gleiches Resultat in den Feldmarken zwischen Sagehorn und Ottersberg zu erzielen und hat auch hier die zwangsweise Ueberweisung des Grund und Bodens bei königlichem Ministerium für Handel zc. in jüngster Zeit beantragt werden müssen, da der Bau der Bahn in diesen, häufigen Ueberschwemmungen ausgesetzten nassen Wiesenflächen nur in den trockenen Sommer-Monaten ausgeführt werden kann.

Die Erdarbeiten sind bei Sagehorn, sowie zwischen Ottersberg und Rotenburg in Angriff genommen und auf diesen Strecken bis jetzt etwa zur Hälfte fertig gestellt. Von Brückenbauten sind außer verschiedenen kleineren Durchlässen die 3 Brücken über die Wümme bei Ottersberg (6 Oeffnungen à 40 Fuß und 1 Oeffnung à 24 Fuß) in Angriff genommen und ist deren Fundirung auf Senkbrunnen fast vollständig beendet. — Auch die Fundirung der Wümme-Brücke bei Rotenburg (3 Oeffnungen à 50 Fuß), welche ebenfalls mittels gemauerter Senkbrunnen ausgeführt wird, ist beendet und kann mit dem Hochmauern der Pfeiler und Widerlager begonnen werden. Die eisernen Ueberbauten der Brücken sind kontrahirt und müssen bis zum 1. November und 1. Dezember 1872 angeliefert werden. Die Anlieferung der Ziegel und Werksteine, des Kalkes und Cementes zu den Brücken, sowie der Arbeiten an denselben sind durch Kontrakte gesichert. Auch für die Hochbauten der Bahnhöfe sind über die Anlieferung der Ziegel zum großen Theile Kontrakte abgeschlossen.

Auf der Bahnstrecke von Rotenburg bis zur Grenze der folgenden Abtheilung, deren Richtung von königlichem Ministerium für Handel zc. erst im Februar d. J. definitiv bestimmt wurde, ist die Grunderwerbung so