

ihrer ganzen Länge mittels Beton auf Grundpfählen in einer von Spundwänden umschlossenen Baugrube noch vor Ablauf des Jahres bewerkstelligt worden.

Die kleinen Brücken und Durchlässe in den Wegen, welche von den vorerwähnten, neu angelegten Abzugsgräben durchschnitten werden (4 à 20', 1 à 18', 1 à 10' und 1 à 3'), wurden im Mauerwerk fertig hergestellt.

Die gewölbten Brücken (2 Oeffnungen à 24', 1 Oeffnung à 30') in der linksseitigen Rampe zur Brücke über die Süderelbe wurden ganz vollendet und die Fluthbrücke daselbst (6 Oeffnungen à 50') im Mauerwerk und in der östlichen Hälfte der Eisenkonstruktion ausgeführt.

Die Dammschüttung dieser Rampe wurde in der Hauptsache vollendet.

Zur Brücke über die Süderelbe wurde in den 4 großen und den 6 kleineren Spannweiten der eiserne Ueberbau vollendet, die dabei benutzte Rüstung beseitigt und der Brückenbelag so weit verlegt, daß bei eingetretener Eisgange die Fußgängerpassage über die Brücke geleitet werden konnte. Außerdem waren die Endportale nahezu bis zur vollen Höhe aufgeführt.

Der Schiffahrtskanal zur Drehbrücke ist in voller Breite und Tiefe hergestellt und mit Uferwerken eingefaßt.

Auf der Insel Wilhelmsburg wurden nach Erwerbung des nöthigen Terrains die Erdarbeiten im Frühjahr begonnen und trotz der starken Versackungen der Dammschüttungen in den Rampen zu den Elbbrücken und des hohen Bahndammes in der Nähe des Ernst-August-Kanals noch vor Jahreschluß vollendet. Es wurden dabei außer Menschen- und Pferdekraften auch 2 schmalspurige Lokomotiven angewandt.

Gleichzeitig war der Bau sämtlicher Brücken und Durchlässe auf dieser Strecke (1 Brücke à 37' Weite, 2 dergleichen à 15' Weite, 3 Durchlässe à 8' Weite, 3 dergleichen à 2' und eine Wegeunterführung à 20' Weite) so kräftig gefördert worden, daß auch diese noch vor Ablauf des Jahres fertig hergestellt werden konnten.

Zur Brücke über die Norderelbe ist der eiserne Ueberbau (3 große und 4 kleinere Spannweiten) ebenfalls vollständig fertig gestellt, die Rüstungen sind beseitigt und der Brückenbelag ist so weit gelegt, daß auch hier die Passage für Fußgänger beim Eintritt des Eisgangs im Dezember freigegeben werden konnte.

Die Erdarbeiten zur Anschüttung des Bahnhofes Hamburg und der zur Elbbrücke führenden Brückenrampe, sowie zu den neuen Schiffahrtskanälen wurden in kräftigster Weise gefördert, so daß die neuen Schiffahrtswege, welche um die große Elbbrücke und den Bahnhof führen, am 10. Juli dem Verkehre übergeben werden konnten, wodurch gleichzeitig die Möglichkeit gegeben war, die letzte Spannweite der großen Elbbrücke durch die Rüstungen und den eisernen Ueberbau für Schiffe mit stehenden Masten abzusperren.

Bis zur selben Zeit wurden auch die beiden Drehbrücken, welche den Zugang zum Bahnhof bilden, vollständig fertig hergestellt und in Betrieb gesetzt.

Von den Hochbauten des Bahnhofes Hamburg ist das Empfangsgebäude in den Maurer- und Zimmerarbeiten der Hauptsache nach fertig und in den Dacheindeckungen vollendet.

Das Eisenwerk zur großen Empfangshalle ist einem Unternehmer übergeben. Drei Güterschuppen sind im Mauerwerk vollendet, jedoch sind dieselben noch nicht eingedeckt, indem der Unternehmer des eisernen Dachstuhles seine kontraktlich eingegangenen Verpflichtungen nicht erfüllt hat.

Zwei Gebäude für die Güter-Expeditionen und Zoll-Abfertigung sind im Rohbau vollendet und unter Dach gebracht.

Die Quaimauern für Flußschiffahrt sind so weit ausgeführt, als die Verhältnisse es bis jetzt gestatteten.

Die am Magdeburger Hafen belegene, für Seeschiffe bestimmte Quaimauer ist in der Fundirung vollständig, in dem obern Aufbau etwa zur Hälfte vollendet.

Mit dem Verlegen des Bahnoberbaues ist im Jahre 1871 zwar noch nicht begonnen worden, doch wurde ein großer Theil der Oberbau-Materialien beschafft, namentlich sämtliche eichene Bahnschwellen und ein Theil der erforderlichen Weichenschwellen, welche in der Harburger Imprägnir-Anstalt mit Zinkchlorid imprägnirt sind; ferner wurde ein erhebliches Quantum an Gußstahlschienen und kleinem Eisenzeug zc. angeliefert, auch wurden mehrere Tausend Schachtruthen Oberbau-Ries nach den Lagerplätzen bei Harburg angefahren.

K. Emscherthal-Bahn.

I. Vorarbeiten.

A. Bahnstrecke Ruhrort-Weiderich-Sterkrade.

Die bereits landespolizeilich genehmigten Projekte unterliegen insoweit einer Neubearbeitung, als die beiden Endtheile der Strecke in Frage gestellt sind. Durch die beabsichtigte Abzweigung nach Straelen ist die Anlage eines Bahnhofes an der Einmündungsstelle in die Oberhausen-Ruhrorter Zweigbahn erforderlich und dadurch die Verlegung der Strecke von Stat. 0 bis 80 bedingt; in Folge der von dem Ministerium nicht genehmigten Niveaufreuzung der Oberhausen-Arnheimer Zweigbahn und der Erweiterung des Bahnhofes Sterkrade wird zur Vereinigung der beiden Zweige der Bahn die Strecke von Stat. 160 bis 203 eine Veränderung erleiden. Im Uebrigen sind die Parzellar-Aufnahmen beendet und kann auf der intakt bleibenden Strecke das Terrain erworben werden.

B. Bahnstrecke Sterkrade-Wanne.

Mit Ausschluß des Bahnhofes Schalk, auf welchem wegen des zu erwartenden Verkehrs umfassendere Gebäulichkeiten errichtet werden sollen, sind sämtliche Projekte festgestellt, auch diejenigen der Anschlüsse von industriellen Etablissements bearbeitet. Auf Anregung der Emscher-Schaukommission haben neuerdings verschiedene, im Ueberschwemmungsgebiete der Emscher und der angrenzenden Gewässer liegende Bauwerke größere Durchflußweiten erhalten.

C. Bahnstrecke Gerne-Dortmund.

Die speziellen Vorarbeiten der 2,6 Meilen langen Strecke von Castrop bis Dortmund wurden vollendet und höheren Orts vorgelegt, worauf am 29. August die polizeiliche Prüfung derselben stattfand.

Die Parzellar-Aufnahmen sind so weit gediehen, daß bei erfolgter Genehmigung der Pläne Seitens der Staatsbehörde alsbald mit der Erwerbung des Grund und Bodens vorgegangen werden kann.

2. Grunderwerb.

Bis zum Schlusse des Jahres 1871 sind zur Anlage der Emscherthalbahn im Ganzen 310 Morgen für den Preis (excl. Neben-Entschädigungen) von 273,901 Thlr. erworben.