

Auf dem Bahnhofe Osnabrück ist das Beamten-Wohnhaus unter Dach gebracht und im Ausbau begriffen, die Erweiterung des Lokomotivschuppens für 14 Lokomotiven ist begonnen, im Uebrigen ist die Werkstätten-Anlage daselbst beendigt und in voller Benutzung.

D. Bahnstrecke Osnabrück-Bremen.

Die Bauten dieser Bahnabtheilung wurden im Jahre 1872 soweit beendigt, daß auf der 15,2 Meilen langen Strecke von Osnabrück bis Hemelingen einschließlich der Weser-Brücken am 20. und 21. November die landespolizeiliche Abnahme stattfinden konnte, und dieselbe mit Benutzung eines provisorischen Anschlusses an den Bahnhof der Staatsbahn bei Sebaldsbrück und der Geleise der Staatsbahn auf der 0,8 Meilen langen Strecke bis Bremen im Monate Dezember 1872 dem Betriebe übergeben werden sollte. Wegen Mangel an Lokomotiven hat diese Eröffnung des Betriebes jedoch bis zum 15. Mai 1873 hinausgeschoben werden müssen.

Die Bauten dieser Strecke sind bis auf einige kleine Nacharbeiten und folgende Hochbauten beendigt. Auf den Bahnhöfen Diepholz, Drebber, Hemelingen und Lemförde sind vorläufig provisorische Empfangsgebäude erbaut, weil auf den ersteren drei Bahnhöfen zur Ersparung an Baukosten die Haupt-Baumaterialien zu den definitiven Empfangsgebäuden auf der Bahn herbeigeschafft werden sollten, über das definitive Empfangsgebäude zu Lemförde aber wegen des bevorstehenden Anschlusses der Bahn von Bergheim über Detmold und Herford ein Beschluß noch nicht gefaßt werden konnte.

Auf den Bahnhöfen Bassum, Syke und Kirchweyhe sind die definitiven Empfangsgebäude im unteren Geschoße beendigt, doch fehlt im oberen Geschoße noch ein Theil des inneren Ausbaues, so daß die Dienstwohnungen erst in einigen Monaten bezogen werden können.

E. Abtheilung Bremen-Sagehorn und Verbindungsbahn von der Weser bis Sagehorn.

Die Erdarbeiten des Bahnhofes Bremen wurden im Jahre 1872 sehr kräftig gefördert, es sind in Sektion 41 vorzugsweise für den Bahnhof Bremen bis jetzt rund 350,000 Kub.-Meter auf fast eine Meile Entfernung von Hemelingen her angeschafft und in Sektion 42 rund 120,000 Kub.-Meter Auftrag bewegt.

Die Erdarbeiten der 1,47 Meilen langen Verbindungsbahn von der Weser nach Sagehorn sind fast beendigt.

Die sechs Unterführungsbrücken unter dem Bahnhofe Bremen sind im Mauerwerke zu $\frac{9}{10}$ beendigt und ist von dem eisernen Ueberbau derselben für 26 Geleise etwa die Hälfte fertig montirt. Die Unterführung der Schwachhauser Chaussee vor dem Bahnhofe Bremen, welche für die um 2,5 Meter zu hebende Staatsbahn gleichzeitig mit ausgeführt werden mußte, wird schon von den Zügen der Staatsbahn und den Lokomotiven der diesseitigen Bahn passirt.

Die Brücken in Sektion 41 und 42 sind etwa zu $\frac{2}{3}$ beendigt, da von 10,500 Kubm. Mauerwerk rund 7000 Kubm. hergestellt sind. An den Brücken der Verbindungsbahn, im Mauerwerk fast vollständig hergestellt, ist das Montiren des eisernen Ueberbaues zu $\frac{5}{6}$ beschafft, so daß dieselben in wenigen Wochen beendigt sein werden.

Der Oberbau auf dem Bahnhofe Bremen mit den Weichen zc. ist in voller Arbeit und sind die beiden großen Drehscheiben fertig montirt. Auf der Verbindungsbahn von der Weser nach Sagehorn ist der Oberbau auf eine Meile Länge beendigt, so daß das Geleis in wenigen Wochen bis Sagehorn hergestellt sein wird. Die Verfüllung des vorläufig auf Sand gebetteten Oberbaues mit Kies, welcher mittelst eines

Dampfbaggers bei Drepe aus der Weser gewonnen und am Weser-Ufer auf die Eisenbahnwagen geladen wird, ist sowohl nach dem Bahnhofe Bremen wie auf der Verbindungsbahn im Gange, so daß diese Arbeit dem Legen des Oberbaues thunlichst auf dem Fuße folgt.

Auf dem Bahnhofe Bremen sind der polygonale Lokomotivschuppen für 16 Stände, der Lokomotiv-Reparaturschuppen für 8 Stände, die Wasserstation und der Kohlenschuppen bis auf kleine Nacharbeiten beendigt. Der Güterschuppen I. ist ebenfalls fertig hergestellt und der provisorische Ausbau desselben für den Personen-Verkehr kräftig in Arbeit, so daß die Wände aufgestellt und größtentheils gepußt sind. — Im Güterschuppen Nr. II. und III. sind die Fenster eingesetzt, die Thore gangbar gemacht und die Fußböden etwa $\frac{3}{4}$ beendigt.

F. Abtheilung Sagehorn-Rotenburg-Lauenbrück.

Die Erdarbeiten dieser 6 Meilen langen Abtheilung sind auf 4,8 Meilen Länge und der Masse nach zu $\frac{5}{6}$ beendigt. Die kleineren Brücken und Durchlässe sind im Mauerwerke vollständig und im Montiren des eisernen Ueberbaues zur Hälfte hergestellt. Von den fünf größeren Brücken sind die beiden Wümme-Brücken bei Ottersberg (6 Oeffnungen à 40 Fuß) im eisernen Oberbau fertig montirt, die Wümme-Brücke bei Rotenburg (3 Oeffnungen à 50 Fuß) ist im Montiren begriffen, die Beerse-Brücke ist eingewölbt und bis auf das Geländer fertig hergestellt, bei der Fintau-Brücke ist die Brunnen-Fundirung beendigt und das Hochmauern begonnen. — Der Oberbau ist von Ottersberg nach Rotenburg zu auf 1,8 Meilen Länge hergestellt und sind auf dem Bahnhofe Ottersberg die Weichen verlegt. Bei Stuckenbostel ist eine 0,8 Meilen lange Zweigbahn zu einer Kiesgrube angelegt und sind die Kiestransporte von dort zum Unterstopfen und Verfüllen des vorläufig nur auf Sand gebetteten Oberbaues im Gange.

Auf dem Bahnhofe Sagehorn ist das Lokomotiv-Gebäude mit der Wasserstation bis zum Dache aufgeführt, der Kohlenschuppen ist gerichtet, das definitive Empfangs- und Nebengebäude sind bis zum Sockel, das Beamten-Wohnhaus bis in das erste Geschoß aufgeführt.

Auf dem Bahnhofe Ottersberg ist das Mauerwerk des definitiven Empfangs- und Nebengebäudes bis zum Sockel aufgeführt. Auf dem Bahnhofe Rotenburg ist wegen des in Aussicht stehenden Anschlusses einer Bahn von Verden oder Langwedel nur ein provisorisches Empfangsgebäude ausgeführt und beendigt, der Lokomotivschuppen ist gerichtet, der Kohlenschuppen eingedeckt, die Wasserstation bis zum ersten Gebälke, der Güterschuppen bis zu den Fenstern aufgemauert.

Auf dem Bahnhofe Scheessel sind die Fundamente des definitiven Empfangsgebäudes begonnen, auf den Bahnhöfen Lauenbrück und Sottrum sind die Hochbauten noch nicht in Angriff genommen.

G. Abtheilung Lauenbrück-Tostedt-Harburg.

Die großen Erdarbeiten dieser $5\frac{3}{4}$ Meilen langen Bahnstrecke werden mit der äußersten Energie betrieben und sind von den im Ganzen zu bewegenden rund 2,600,000 Kubikmeter Erdmasse bis jetzt 1,500,000 Kubikmeter bewegt, so daß noch 1,100,000 Kubikmeter zu bewegen bleiben.

Um den Oberbau möglichst bald legen zu können, werden diejenigen großen Dämme und Einschnitte, von denen die Beendigung der Bahn abhängen wird, zunächst nur für das linksseitige Geleis hergestellt.

Die Brücken und Durchlässe wurden in den Sektionen 49 bis 53 im Mauerwerk bis jetzt zu $\frac{9}{10}$ beendigt und sind nur noch rund 1300 Kubikmeter Mauerwerk auszuführen.

In Sektion 54 ist wegen der langen Verhandlungen über Verlegung der Seeve der Plan zu der Seeve-