

D. Bahnstrecke Osnabrück-Bremen.

Auf dieser 16,2 Meilen langen Bahnstrecke ist der Betrieb für den Personenverkehr und einen Theil des Güterverkehrs unter Benutzung der 0,8 Meile langen Strecke der Hannoverschen Staatsbahn von Hemelingen bis Bremen am 15. Mai 1873, und der volle Betrieb auf der ganzen Strecke nach dem diesseitigen Bahnhofe in Bremen am 15. August 1873 eröffnet. Die Bauten dieser Bahnstrecke sind bis auf die definitiven Empfangsgebäude zu Lemförde, Diepholz, Drebbel und Hemelingen beendigt, wo provisorische Empfangsgebäude hergestellt wurden. Zu Lemförde, wo der Anschluß einer Bahn von Bergheim über Detmold und Herford projektirt ist, wird das definitive Empfangsgebäude vorläufig nicht errichtet werden, die definitiven Empfangsgebäude zu Diepholz und Drebbel dagegen werden im Sommer 1874 in Benutzung genommen werden, während das definitive Empfangsgebäude in Hemelingen erst im Jahre 1875 beendigt werden kann.

E. Bahnstrecke Bremen-Harburg

und Verbindungsbahn von der Weser bis Sagehorn.

Auf dem Bahnhofe Bremen sind das Lokomotiv-Gebäude, die Wasserstation, der Kohlenschuppen, der Lokomotiv-Reparatur-Schuppen, die Güterschuppen I, II und III mit den Nebengebäuden beendigt und nebst der provisorischen Einrichtung des Güterschuppens Nr. I für den Personen- und Gilgut-Verkehr seit dem 15. August 1873 in Benutzung genommen. Der für die am 1. Juni d. J. bevorstehende Eröffnung des Betriebes auf der Bahnstrecke von Bremen nach Harburg und Hamburg erforderliche Güterschuppen Nr. IV ist der Beendigung nahe. Die vier Unterführungen des Bahnhofes sind ebenfalls beendigt und ist die bedeutende Anschüttung des Bahnhofes, welche nach vollständiger Ausbeutung der Dünen bei Hemelingen auf 2 Meilen Entfernung von Sagehorn herbeigeschafft werden muß, bis auf etwa $\frac{1}{5}$ beendigt. Der noch fehlende Theil der Anschüttung betrifft vorzugsweise die Produkten-Ladeplätze, für welche vorläufig eine provisorische Anlage hergestellt ist.

Die Erdarbeiten und Brücken, die Wärterhäuser, Wegeüberfahrten, Barrieren, die elektrischen und optischen Telegraphen der Bahnstrecke Bremen-Harburg so wie auf der Verbindungsbahn Kirchweyhe-Sagehorn sind bis auf kleine Nacharbeiten beendigt und ist der Oberbau von Kirchweyhe über Sagehorn nach Harburg in der Nähe von Lohstedt am 12. Dezember 1873 und auf der Bahnstrecke Bremen-Sagehorn am 14. März d. J. zum Zusammenschlusse gebracht.

Der Oberbau wurde zunächst auf eine bis 2 Zoll unter Schwellen-Unterfante reichende Sandbettung verlegt, zu welcher das Material in der Nähe der Bahn sich fand, der Kies zum oberen Theile der Unterbettung findet sich nur an 3 Stellen und zwar in der Weser bei Drepe, wo derselbe mittels eines Dampfbagger's gewonnen wird, bei Neesum in einem etwa $\frac{1}{3}$ Meile von der Bahn entfernt liegenden Kieslager und in der Nähe von Hittfeld in und neben den tiefen Bahneinschnitten.

Auf dem Bahnhofe Oberneuland ist vorläufig der Güterschuppen für den Personenverkehr und die Zollabfertigung eingerichtet, da das definitive Empfangsgebäude, dessen Plan erst nach längeren Verhandlungen mit den Bremischen Behörden und mit der Zollverwaltung festgestellt worden ist, erst jetzt begonnen werden kann.

Auf dem Bahnhofe Sagehorn sind der Lokomotivschuppen, der Kohlenschuppen und das definitive Nebengebäude beendigt, das definitive Empfangsgebäude und das Beamten-Wohnhaus werden bis Mitte Mai fertig hergestellt sein.

Auf dem Bahnhofe Ottersberg ist das definitive Empfangs- und Nebengebäude der Beendigung nahe, während auf der Haltestelle Sottrum ein provisorisches, demnächst als Wärterwohnung zu benutzendes Empfangsgebäude hergestellt wurde, um zunächst Erfahrungen über die Bedeutung des dortigen Verkehrs zu sammeln.

Auf dem Bahnhofe Rotenburg ist der Lokomotivschuppen, der Kohlenschuppen, die beiden Wasserstationen, der Güterschuppen, das Beamten-Wohnhaus und das provisorische Empfangsgebäude beendigt. Bei dem voraussichtlichen Bau einer Anschlußbahn von Verden oder Langwedel nach Rotenburg ist von dem Baue eines definitiven Empfangsgebäudes daselbst vorläufig abgesehen.

Auf dem Bahnhofe Scheessel ist das definitive Empfangs- und Nebengebäude der Beendigung nahe, während auf dem folgenden Bahnhofe Lauenbrück aus demselben Grunde wie in Sottrum zunächst ein provisorisches, demnächst als Wärterwohnung zu benutzendes Empfangsgebäude hergestellt ist.

Auf dem Bahnhofe Lohstedt sind die beiden Wasserstationen, das definitive Nebengebäude so wie ein provisorisches, demnächst ebenfalls als Beamten-Wohnung zu benutzendes Empfangsgebäude fast beendigt. Das definitive Empfangsgebäude ist erst bis zum Sockel aufgeführt, da es an Ziegeln in der Nähe fehlte.

Auf dem Bahnhofe Buchholz ist der Lokomotivschuppen gerichtet, die Pumpstation im Mühlbachtale im Mauerwerk beendigt, das provisorische Empfangsgebäude und Nebengebäude bis auf den inneren Ausbau hergestellt.

Auf dem Bahnhofe Hittfeld endlich sind das provisorische Empfangsgebäude und definitive Nebengebäude beendigt, das definitive Empfangsgebäude wegen Mangel an Verblendziegeln erst bis zum Sockel aufgeführt.

Die Geleise, Weichen und Drehscheiben so wie die Pflasterung der Anfuhrwege und Produkten-Ladeplätze sind auf sämtlichen Bahnhöfen beendigt.

Harburg-Hamburger Strecke.**I. Vorarbeiten.**

Das definitive Projekt zum Bahnhof Harburg ist jetzt in Arbeit begriffen. Ob und wann dasselbe zur Ausführung kommen oder ob eine nochmalige andere Bearbeitung desselben erforderlich werden wird, ist bei den besonderen für Harburg maßgebenden Verhältnissen vorläufig noch nicht zu beurtheilen. Bis auf Weiteres dient unsere dortige provisorische Personenstation auch für den gesammten Personenverkehr der Hannoverschen Staatsbahn als Endstation.

1. Bahnrörper.

Die Dämme der Bahn zwischen Harburg und Hamburg und die Rampen zu den beiden Elbbrücken sind durch Einpressung in den Moorboden, auf welchem sie ruhen, während des Betriebes im ersten Jahre stark gesackt und waren dadurch die hohen Rampen zu schmal geworden, so daß sie am Anfang des Jahres profilmäßig wieder hergestellt werden mußten.

Diese Arbeiten so wie das fortwährend nöthige Aufbringen von Kies, das Heben, Stopfen und Nichten der Geleise auf der ganzen Strecke incl. der beiden Bahnhöfe, um dieselbe in richtiger Höhe und stets fahrbarem Zustande zu erhalten, verursachten sehr bedeutende Kosten.