

Die Erdarbeiten zum Bahnhof Harburg wurden während des Jahres 1873 mittels dreier Schmalspurigen Maschinen und dem nöthigen Wagenpark fortgesetzt und nähert sich die ganze Arbeit, begünstigt durch den milden Winter, ihrem Ende.

Die auf Bahnhof Harburg bewegten Erdmassen hatten am Jahreschluß die Höhe von rot. 70,000 Kubikmeter erreicht.

Die Erdarbeiten zum Bahnhofe Hamburg wurden ebenfalls mit möglichster Kraft betrieben und nehmen, nachdem das Bahnhofs-Terrain von den letzten zu einem Privat-Etablissement gehörenden Baulichkeiten befreit worden war, einen gleichmäßigen Verlauf.

Die erforderliche Erde mußte hier durch Baggerarbeiten gewonnen werden, welche mit 3 Dampfbaggern und mehreren Handbaggern ununterbrochen während des ganzen Jahres betrieben wurden, so daß die beiden großen Rangirbahnhöfe, so wie das am Baaten-Magdeburger-Hafen und Ericus-Graben belegene Bahnhofs-Terrain soweit angeschüttet werden konnte, daß am Jahreschluß die für den Betrieb nothwendigsten Geleise fertig hergestellt und in Benutzung waren.

2. Brücken und Durchlässe.

An den beiden großen Brücken über die Norder- und Süder-Elbe kamen nur ganz geringfügige Reparaturen an den Bohlenbelägen vor. Der Delfarbenanstrich wurde bei beiden Brücken vor Eintritt der rauhen Witterung vollendet.

An den übrigen Brücken, Wege-Unterführungen und Durchlässen haben außer den gewöhnlichen Reinigungs- und Unterhaltungsarbeiten keine Reparaturen stattgefunden.

Die bei der Altmannshöhe in Hamburg bereits im Jahre 1872 begonnene Straßenüberführung wurde im Februar 1873 fertig und konnte die durch die Anschlußbahn vom Bahnhof der Venlo-Hamburger Bahn nach dem Bahnhof Klosterthor der Hamburg-Altonaer Verbindungsbahn bedingte Umpflasterung der Bahnhofstraße und Regulirung des Platzes zwischen dem Berlin-Hamburger Bahnhofs und dem Bahnhofs Klosterthor begonnen und vollendet werden.

3. Wärterstationen.

Bei Station 90 auf Wilhelmsburg wurde der Bau eines Bahnwärterhauses für 4 Familien begonnen, doch gelang es nicht, dasselbe noch vor Eintritt des Winters unter Dach zu bringen, da der Bau durch einen mehrere Monate anhaltenden Strike der Maurer und Zimmerleute unterbrochen wurde.

4. Optischer und elektrischer Telegraph.

Die elektrischen Telegraphenlinien sind in ungestörtem Betriebe erhalten worden und haben Stürme nur geringen Schaden angerichtet.

Für die Benutzung der mit der Berlin-Hamburger Bahn gemeinschaftlichen elektrischen Anlagen wurde im Einverständniß mit genannter Bahn ein neues Telegraphenbureau auf dem Bahnhof Klosterthor, und vor dem Zollschuppen an der Oberhafenbrücke eine Central-Signalstation errichtet, um von hier aus die Züge zu reguliren, welche auf den an dieser Stelle zusammentreffenden Geleisen von dem Venlo-Hamburger Bahnhofs, dem Berlin-Hamburger Bahnhofs, dem Klosterthor-Bahnhofs, dem Sandthorquai und dem Kaiserquai zu befördern sind.

5. Schienenstränge.

Die Schienengeleise beider Bahnhöfe wurden um mehr als das Doppelte vermehrt, provisorische Anlagen

entfernt und durch möglichst beschleunigten Ausbau der Rangirbahnhöfe den Anforderungen des Betriebes entsprochen.

Namentlich boten die Beseitigung der provisorischen Anschlußbahn nach dem Klosterthor und die Herstellung der definitiven Geleise große Schwierigkeiten, weil der Eisenbahnbetrieb anhaltend auf den provisorischen Bauleisen geschehen mußte. Der Anschluß der Geleise der Venlo-Hamburger Bahn an die Geleise der städtischen Hafensbahn ist definitiv hergestellt und in voller Benutzung.

6. Stationen.

Harburg. Die Vertiefung der Hafensanal-Anlage wurde mittels Vertikal- und Handbagger kräftig betrieben und kann als vollendet bezeichnet werden. Diese Arbeit wurde dadurch etwas verzögert, daß der Vertikalbagger im Monat Juli auf eine nicht aufgeklärte Weise in Brand gerieth und gänzlich zerstört wurde.

Die bereits im Jahre 1871 fundirte 376,82 Meter lange Quaimauer wurde bis auf das Versehen der Auflagersteine für die hydraulischen Krähne und Verlegen der Deckplatten fertig. Uferdeckwerke im Schiffahrtskanal der Norder-Elbe wurden hergestellt und die vorhandenen ausgebessert.

Die Hochbauten wurden in diesem Jahre sehr eifrig gefördert. Außer der Vollendung der im Jahre 1872 begonnenen Gebäude des Landgüterschuppens II, des Gütererpeditions- und provisorischen Empfangsgebäudes wurden die Reparaturwerkstatt nebst einem provisorischen Magazin, eine Schmiede, zwei Arbeiter-Retiraden incl. Entwässerungsfiel und der Seegüterschuppen, letzterer bis auf kleine im Innern auszuführende Arbeiten, fertig hergestellt und theilweise dem Betriebe überwiesen. Außerdem wurde die in der Nähe des Empfangsgebäudes befindliche Retirade verlängert, zwei achtzehnfüßige Drehscheiben, eine Vieh- und Wagenrampe und eine Centesimalwaage nebst Wiegehäuschen ausgeführt.

Ein mit der Hannoverischen Staatsbahn auf gemeinschaftliche Kosten zu erbauender provisorischer Güterschuppen wurde im Herbst 1873 fundirt und soweit gefördert, daß er im Jahre 1874 in Betrieb genommen werden wird.

Hamburg. Hier lagen die Hochbauten in Folge eines allgemeinen Strikes der Zimmerer und Maurer im Juli und August ganz darnieder und konnten auch später nur langsam gefördert werden.

Das Empfangsgebäude wurde im Innern und Außern vollendet; das Postgebäude, so wie das Lokomotivführerhaus und 4 Arbeiter-Retiraden wurden fertig hergestellt.

Ferner können ein für ankommende Güter bestimmter Schuppen, eine provisorische Wagenreparaturwerkstätte und ein Spritzenhaus als vollendet bezeichnet werden.

Die Arbeiten an der Quaimauer am Ericus-Graben und Oberhafen wurden wesentlich gefördert, jedoch konnten letztere wegen des Strikes der Maurer nicht vollendet werden. Außerdem wurden im Jahre 1873 verschiedene kleinere Arbeiten als Herstellung von offenen Ladebühnen, Vollendung der Pflasterarbeiten, Aufbarmachung des Souterrains der Güterschuppen, Errichtung eines Wiegehäuschens, Aufstellung mehrerer 18füßigen Drehscheiben und einer zweiten Centesimalwaage zc. ausgeführt.

Die zur Erleuchtung des Bahnhofs erforderliche Gasleitung wurde in allen ihren Theilen excl. der nach dem mittleren Rangirbahnhof führenden Hauptleitung, fertig hergestellt, sämtliche Hochbauten mit Blitzableitern versehen. Die Montirung von 4 Dampfkrähnen am Magdeburger Hafen wurde begonnen.

Auf dem Bahnhof Klosterthor der Hamburg-Altonaer Verbindungsbahn wurde ein kleines Postgebäude als Ersatz für ein abgebrochenes fertig hergestellt.