

Der Platz der Schwellen-Imprägnir-Anstalt wurde mit einem Schwimmbaum umgeben, um ein Abtreiben der Schwellen bei Sturmfluthen zu verhüten.

Hamburg. Ein massiver Wagenschuppen wurde errichtet und in Betrieb genommen.

Die Quaimauer am Ericus-Graben wurde beendet und mit 6 hydraulischen Kränen und einem Handkrane von 250 Centner Tragkraft versehen. Ein Dreibock-Krahn gelangte auf dem Bahnhofe zur Aufstellung.

Ferner wurden 10 Stück 18füßige Drehscheiben hergestellt, um die Bewegung der Güterwagen zu erleichtern. Die nach dem mittleren Rangirbahnhofs führende Haupt-Gasleitung und eine Leitung parallel zur Quaimauer am Magdeburger Hafen, sowie die Montirung von 4 Dampfkränen daselbst wurde beendet und eine Kohlenstation zum Lagern und Verladen Westfälischer Kohlen eingerichtet.

Zu den hydraulischen Anlagen wurde ein zweiter Dampfessel angeliefert und in Betrieb genommen.

Am Empfangsgebäude und an sämtlichen anderen Bauwerken kamen im Laufe des Jahres manche Ergänzungsarbeiten und Reparaturen vor. Eine der größten Arbeiten war die Wiederaufhöhung der in Folge des leichten Moorbodens stark versackten Perrons und Fußböden in der Personenhalle und den Wartesälen. Die Straßenanlagen am Bahnhofe wurden durch die Herstellung eines gepflasterten Weges der Magdeburger Hafen-Quaimauer entlang und durch die definitive Herstellung der Meyerstraße vervollständigt.

Endlich wurde die durch Anlage der Anschlußbahn von unserem Bahnhofe Hamburg nach der Hamburg-Altonaer Verbindungsbahn nothwendig gewordene Straßenregulirung und Umpflasterung am Klosterthore und vor dem Berlin-Hamburger Empfangsgebäude vollendet.

K. Emscherthalbahn.

1. Vorarbeiten.

A. Bahnstrecke Ruhrort-Meiderich-Sterkrade.

Die Vorarbeiten für diese Strecke waren schon im Vorjahre beendet.

B. Bahnstrecke Sterkrade-Wanne.

Auch für diese Strecke waren schon in früherer Zeit sämtliche Projekte angefertigt worden.

C. Bahnstrecke Herne-Dortmund.

Die Vorarbeiten für die zweite Meile dieser Strecke von Castrop bis zum Bahnhof Marten, auf welcher zur Ersparung von Erdarbeiten eine Verlegung der Linie in Aussicht genommen wurde, sind ebenfalls im vorhergehenden Jahre angefertigt und nunmehr von der Staatsbehörde zur Ausführung genehmigt worden.

2. Grunderwerb.

Der Grunderwerb ist, abgesehen von der Strecke Castrop-Marten, als geregelt zu betrachten.

Bis zum Schlusse des Jahres 1874 sind zur Anlage der Emscherthalbahn im Ganzen 819 Morgen 95 Ruthen 89 Fuß oder 209 Hekt. 24 Ar. 50 □-Meter für den Preis (excl. Nebenentschädigungen) von 1,062,140 Thalern 16 Sgr. 6 Pfg. erworben.

An Entschädigungen etc. sind gezahlt worden:

	Thlr.	Sgr.	Pfg.
auf den Kaufpreis	811,643	9	4
für Inkonvenienzen	39,663	7	6
für Aufwuchs, Bäume, Einfriedigungen	14,241	2	7
für Gebäulichkeiten	56,157	—	—
an Zinsen	45,611	13	1
an Diäten des Grunderwerbs-Kommissars	5,727	15	—
an Diäten des Expropriations-Kommissars und der Taxatoren	1,477	26	—
an Druckkosten, Reise- und Prozeßkosten, Stempel, Wächten, Steuern und Versicherungen	6,974	1	4
Summa der bis ultimo 1874 erwachsenen Kosten	981,495	14	10

3. Bau-Ausführung.

A. Strecke Ruhrort-Meiderich-Sterkrade.

Diese Strecke mit Einschluß des Bahnhofes Neumühl ist in allen Anlagen betriebsfähig hergestellt und soll, nachdem auch der Anschluß an die Oberhausen-Ruhrorter Bahn bei Meiderich bewerkstelligt worden ist, nunmehr in Betrieb genommen werden.

B. Strecke Sterkrade-Wanne.

Nach Vollendung der Empfangsgebäude in den Stationen Osterfeld, Bottrop, Horst und Schalke und der übrigen für den Personenverkehr erforderlichen Einrichtungen ist derselbe am 1. Januar 1875 auf dieser Strecke ins Leben getreten.

C. Bahnstrecke Herne-Dortmund.

Die Strecken Herne-Castrop und Marten-Dortmund sind vollendet und ist die erstere schon seit längerer Zeit für den Güterverkehr in Betrieb genommen worden.

Der Bau der Strecke Castrop-Marten wird nunmehr nach Genehmigung der Projekte in Angriff genommen werden.