

weit fortgeschritten, daß dem Angriffe des Baues ein Hinderniß nicht mehr entgegensteht, und soll hier der Bau in der nächsten Zeit ebenfalls begonnen werden.

H. Abtheilung Launenbrück-Tostedt-Harburg.

Auf dieser etwa 5 $\frac{1}{2}$ Meilen langen Bahnstrecke, deren Richtung, wie schon oben bemerkt, von königlichem Ministerium für Handel zc. definitiv erst im Februar 1872 festgestellt worden ist, hat der Bau nur in den Sektionen 53 und 54 zwischen Klecken und Harburg begonnen werden können, da das königliche Ministerium für Handel zc. Anstand genommen hat, die Projekte der Sektionen 50, 51 und 52 zu genehmigen, bevor nicht die Art des Anschlusses resp. der Kreuzung der Bahn von Lüneburg nach Geestemünde mit der Venlo-Hamburger Bahn speziell projektirt und mit der Direktion der Berlin-Hamburger Bahn vereinbart ist. Diese Vereinbarung mit der Direktion der Berlin-Hamburger Bahn hat nun stattgefunden, der gemeinschaftliche Anschluß-Bahnhof wird nahe dem Dorfe Buchholz, etwa in der Mitte zwischen den Bahnhöfen Tostedt und Emmelndorf, angelegt werden und ist nur noch das Spezialprojekt des Bahnhofes selbst zu bearbeiten. — Hiernach steht demnach die baldige Genehmigung der Projekte auch der Sektionen 50, 51 und 52 und damit der letzten Strecke der Bahn in naher Aussicht und wird der Bau dann auch auf dieser Strecke sofort in Angriff genommen werden. — Die Vorbereitungen dazu sind durch Abschluß der Kontrakte über Lieferung der Ziegel, Werksteine zc., so wie über die Ausführung der Erdarbeiten vollständig getroffen und ist auf dieser ganzen Bahnstrecke auch die Gestattung des Angriffes der Grundstücke erlangt, so daß dem allgemeinen und energischen Bauangriffe auch in dieser Beziehung ein Hinderniß nicht entgegensteht.

Eine energische Bauausführung ist auf dieser Bahnstrecke von ganz besonderer Wichtigkeit, da auf derselben kolossale Erdarbeiten auszuführen sind. Auf der 4 $\frac{1}{2}$ Meilen langen Strecke der Sektionen 50 bis 54 von Tostedt bis Harburg müssen im Ganzen 2,595,000 Kubik-Meter Erde bewegt werden, welche zu Dämmen bis zu 60 Fuß Höhe zu verbauen und theilweise aus Einschnitten von 400,000 bis 660,000 Kub.-Meter Inhalt zu entnehmen sind.

Da auf der entsprechenden Strecke der von uns projektirten und dringend befürworteten Linie von Rotenburg über Jecsteburg nach Harburg nur 920,000 Kub.-Meter Erdmassen zu bewegen gewesen sein würden, so wird durch die von königlichem Ministerium für Handel zc. verfügte Ausführung der Bahnlinie von Rotenburg über Tostedt nach Harburg die Beendigung der Bahn zwischen Bremen und Harburg leider nicht unerheblich verzögert, wenn auch alle zu Gebote stehenden Mittel angewendet werden, um den Bau dieser Strecke so energisch und so forcirt zu betreiben, wie es überhaupt möglich ist.

Harburg-Hamburger Strecke.

I. Vorarbeiten.

Das vierte Projekt für den Bahnhof Harburg, welches dem königlichen Handels-Ministerium im Juni 1870 vorgelegt war, kam im Mai 1871 mit bedingter Genehmigung an uns zurück. Die Bedingungen betrafen namentlich diejenigen Anlagen, welche wir mit der königlichen hannoverschen Staatsbahn in Gemeinschaft zu benutzen haben werden. Außerdem war aber auch die Vorlage eines Projekts zu der durch die Anlage der gemeinschaftlichen Personenstation notwendigen Verlegung des Seevekanals vorgeschrieben worden. Hiermit wurde Seitens der Behörden zugleich die Absicht verbunden, diese Gelegenheit zur Beseitigung der

fiscalischen Binnenmühle in Harburg, sowie zur Einschränkung des Seevekanals und Regulirung der Vorfluth-Verhältnisse des Seeveflusses zu benutzen und zu diesem Zwecke ein Lokaltermin am 20. Mai 1871 abgehalten. Die in diesem Termine unserer Seits übernommene Ausführung der Vorarbeiten und Ausarbeitung des Projekts zur Seeve-Korrektion nahmen wegen der beträchtlichen Ausdehnung der erforderlichen Aufnahmen und wegen der Menge der dabei konkurirenden Verhältnisse und Interessen eine geraume Zeit in Anspruch, so daß die Vorlage dieser Ausarbeitungen erst am Ende des Jahres erfolgen konnte.

Gleichzeitig hiermit wurde auch das den ministeriellen Vorschriften entsprechend umgearbeitete und hierbei zugleich etwas modifizierte fünfte Projekt zum Harburger Bahnhofs vorgelegt, dessen definitive Genehmigung nunmehr im April 1872 erfolgt ist.

Der Grunderwerb für den Bahnhof Harburg wurde auf Grund des bedingungsweise genehmigten vierten Projektes im Frühjahr 1871 eingeleitet. Da derselbe aber theilweis auf Schwierigkeiten stieß, die ohne größeren unwiederbringlichen Zeitverlust nicht zu beseitigen waren, so wurde mittels Ministerialreskripts vom 18. Juli 1871 die Inangriffnahme der erforderlichen Grundstücke vor Austragung des Expropriations-Verfahrens genehmigt.

Günstiger hatten sich die Verhältnisse auf der Insel Wilhelmsburg gestaltet, wo es bis zum Beginn der Bauzeit gelungen war, die zur Bahnanlage nöthigen Grundstücke theils definitiv zu erwerben, theils deren Inangriffnahme durchzusetzen.

2. Bau-Ausführung.

Mancherlei Umstände beeinträchtigten die Bauthätigkeit des Jahres 1871.

Außer den sich hinziehenden Verhandlungen über die Harburger Bahnhofsfrage sind bereits die Schwierigkeiten des Grunderwerbs hervorgehoben, welche einer kräftigen Inangriffnahme der umfangreichen Erdarbeiten zu dem Harburger Güterbahnhofe, wozu die Genehmigung unterm 14. Februar 1871 erteilt war, hindernd entgegenstanden. Weitere Verzögerungen traten dadurch hinzu, daß die königliche Direktion zu Hannover gegen die früher bereits in Aussicht gestellte Zulassung der Ueberführung der zur Bahnhofs-Anschüttung erforderlichen Erdtransporte im Niveau ihrer Bahn Bedenken erhob und solche Bedingungen stellte, daß von dem beabsichtigten Uebergange im Niveau abgegangen und statt derselben eine Bahnüberbrückung angeordnet werden mußte.

Es wurde hierzu ein 1035 Fuß langer Holzviadukt für zweigeleisigen Lokomotivbetrieb mit einer Ueberbrückung der hannoverschen Staatsbahn und des Seevekanals errichtet und im Anschlusse hieran noch eine Erdrampe geschüttet. Die Genehmigung zu dieser großen Viadukt-Anlage unserer Dienstbahn traf erst Ende Oktober ein und konnte dieselbe daher erst im November vollendet und dem Unternehmer der Erdarbeiten zum Beginn der letzteren überwiesen werden. Unter solchen Umständen konnten die Erdarbeiten bis Ende des Jahres um so weniger einen erheblichen Fortschritt machen, als die außergewöhnliche Kälte im Dezember dieselben sehr behinderte. Dennoch wurden alle Vorbereitungen zum kräftigen Betriebe derselben, namentlich durch Einstellung von vier schmalspurigen Lokomotiven, getroffen.

Die auf der Ostseite des Harburger Güterbahnhofes vorgeschriebene Verlegung des „Neulander Kurdeichs“, der „Moorwetter“ und des „Binnengrabens“ wurde dagegen in ihrer ganzen Ausdehnung von ppt. 250 Ruthen ausgeführt.

Mit der Ausschachtung der neuanzulegenden Hafentäle wurde vorgegangen und über 5000 Schächtruthen Erde zur Bahnhofs-Anschüttung daraus gewonnen.

Die Fundirung der 1200 Fuß langen Quaimauer, welche diese Kanäle auf der Ostseite einfaßt, ist in