

Name der Gesellschaft
Berlin=Stettiner Eisenbahn

会社名
ベルリン＝シュテティーン鉄道会社

会計年度
1837

業種
鉄道会社

掲載文献等
Original

ファイル名
1837BSEG_A.pdf

Bericht des Comité's
an die Actionairs
der
Berlin-Stettiner Eisenbahn.
Febru³ar 1857.

Stettin, gedruckt bei F. Hessenland.

Wir übergeben hiermit den geehrten Actionairs der Berlin-Stettiner Eisenbahn unsern dritten und vor der Ausführung wohl letzten Bericht.

Noch haben wir nie ein Wort über die Nützlichkeit der Eisenbahn-Anlagen im Allgemeinen, noch über besondere Vortheile unserer Bahn gesprochen; ersteres konnten wir füglich entbehren, da dieser Gegenstand genügend von Andern erschöpft ist, zu letzterem fehlten uns, um es ehrlich thun zu können, sichere Ermittlungen. Ueberhaupt aber hat es nie in unserer Absicht gelegen, durch dergleichen Andere leiten und anziehen zu wollen; weshalb wir denn auch nie zu dem Publikum gesprochen, sondern uns auf Berichte an die Actionairs beschränkt haben.

Unser Werk ist hervorgegangen aus der Ueberzeugung, dass die durch eine Eisenbahn bewirkte nahe Verbindung Berlins mit Stettin, — der Hauptstadt und dem Haupt-Handels- und Geld-Platz der Monarchie mit deren Haupt-Hafen, — die dadurch erfolgende Wandlung Berlins zum Seeplatz selbst, — ausser den Vortheilen, die dadurch für die innere Industrie und den innern Verkehr der dazwischen, davor und hinter gelegenen Provinzen hervorgehen würden, noch einen ganz besonders seegensreichen Einfluss für die See-Schiffahrt und für den Handel beider Städte von und nach aussen haben, und dadurch eine solche Anlage nicht bloss nützlich für beide Städte, sondern auch gemeinnützig für den Staat werden und Vortheile herbei führen würde, die sonst nicht zu erreichen sein möchten.

Diese Ueberzeugung von der Nützlichkeit des Werks fürs Allgemeine stand bei uns fest; ob aber und in welchem Maasse die Ausführung für diejenigen, die sie unternähmen, nützlich sein würde, dies konnten wir zwar annehmen, doch vorweg mit Ueberzeugung nicht behaupten. Indessen Viele theilten unsere Ansicht und unsere Absicht, auf diese Weise nützlich zu wirken, und hofften auch wie wir, dass es ohne Opfer würde geschehen können, und so fand sich denn, ohne dass wir deshalb eine Aufforderung oder eine Lobpreisung erliessen, eine Theilnahme, die durch ihre Solidität die Ausführung des Unternehmens sichert.

Da wir jedoch jetzt nahe daran sind, hierzu zu schreiten, so achten wirs für Pflicht, einen etwas ausführlichen Bericht über die Lage der Angelegenheit an die geehrten Actionairs zu erstatten und insbesondere ihnen dadurch die Ueberzeugung zu geben, dass sie ihre Kapitalien bei diesem Unternehmen nicht unvortheilhaft anlegen werden.

Vor allen Dingen sind wir bemüht gewesen, eine sichere Basis für unser Werk zu erlangen, auf welche wir sicher fussen können, um nicht die Rechnung ohne den Wirth zu machen, und nicht die herben Täuschungen Anderer, die einen solchen Grund nicht gelegt haben, zu erfahren. Wir haben, so viel an uns ist, uns selbst von den Details unseres Unternehmens zu unterrichten bemüht. Herr Ober-Wege-Bau-Inspector Neuhaus, welcher für jetzt die Leitung der technischen Arbeit unternommen, hat unter Zuziehung eines anderen Baubeamten mehrere Eisenbahnen besucht. Wir sind mit tüchtigen praktischen Amerikanischen Eisenbahn-Baumeistern in Verbindung getreten, und schliesslich sind unter Leitung des Herrn Neuhaus seit 8 Monaten 6 Conducteure, zu welchen in den letzten Monaten noch 2 Königl. Bau-Conducteure hinzugesetzt sind, beschäftigt gewesen, die allgemeine und demnächst Special-Vermessungen, Nivellements, Zeichnungen, Veranschlagungen vorzunehmen, und damit so weit gediehen, dass alle Local-Ermittelungen vollendet, auch auf deren Grund die Special-Zeichnungen und Anschläge für jegliche vorkommende Arbeit bis auf Weniges, wozu nur noch eine Zeit von 4 bis 6 Wochen erforderlich, (welches inzwischen die Uebersicht nicht hindert,) gefertigt sind. Damit ist sodann diese Arbeit so vollständig, dass, ohne eines Weiteren zu bedürfen, auf deren Grund jeglicher, der grösste wie der geringste, Baugesegenstand in Entreprise gegeben oder sonst zur Ausführung gebracht werden kann.

Wir werden den sich hieraus ergebenden respectiven Anschlag und Ueberschlag hiernächst folgen lassen, und bemerken zuvor über

I. Die Bahnlinie.

Diese ist so projectirt, wie sie auf der hier beigefügten General-Charte angegeben ist. Sie berührt nahe die Städte Angermünde, Neustadt und Bernau, und hat eine Länge von circa 18½ Meile.

Es dürfte Manchem hier oder dort die Krümmung und dadurch Verlängerung der Linie auffallen; inzwischen hat sich die auserwählte Bahlinie nach verschiedenen Vermessungen auf mehreren Punkten und Richtungen als die vortheilhafteste, sowohl für die Kosten der ersten Anlage, als auch für den künftigen Betrieb auf derselben, herausgestellt.

Sie gewährt durchweg sehr günstige Neigungs-Verhältnisse, wie dies die Nivellements-Linie auf der Charte nachweist. Für jetzt ist nur beabsichtigt, eine einfache Erdbahn auf diese Linie zu strecken, da solche auch für einen mehrfach grössern Verkehr, als jetzt gehofft werden kann, genügt; indessen soll doch das Terrain zur Anlegung einer doppelten Bahn erworben werden. Uebrigens werden auf der Linie 5 Doppelt-Strecken von 150 Ruthen Länge an 5 Orten, die zugleich zu Wasser-Stationen und zu Aufnahme und Abgang von Personen und Waaren dienen sollen, namentlich bei Bernau, Neustadt und Angermünde, gelegt werden.

Die vorkommenden Krümmungen werden einen Halbmesser von 300 — 500 Ruthen haben.

II. Construction der Bahn.

Das Erdplanum wird in der Krone nach dem projectirten Gefälle der Bahn angelegt und erhält sowohl in den Auf- als Abträgen eine $1\frac{1}{2}$ füssige Böschung, welche durch Besaamung oder Rasenbelag befestigt wird.

Die Brücken werden sämmtlich massiv, die kleineren Durchlässe mit Feldsteinplatten bedeckt.

Im Lehm Boden werden von 3 zu 3 Ruthen Sickerkanäle gebildet.

Die Querschwellen werden auf ein von geschlagenen Steinen als trockenes Mauerwerk aufgeführtes Fundament von 2 Fuss Tiefe gelegt.

Der Schienenweg selbst besteht aus Geleisebäumen von kernigem kiefern Holz, in 10 Zoll Höhe und 7 Zoll Stärke, welche auf eichenen Querschwellen von 10 Zoll Breite und 8 Zoll Höhe in 4 Fuss Entfernung eingelassen und durch Keile befestigt sind.

Auf diese Geleisebäume werden Plattschienen von 2 Zoll Breite und $\frac{7}{8}$ Zoll Stärke, an den obern Kanten abgerundet, von 18 zu 18 Zoll durch Schraubenbolzen mit versenkten Köpfen befestigt.

Nach diesen Vorbeinerkungen lassen wir hier den

III. Anschlag

folgen, ganz so wie ihn der Herr Oberwege - Bau - Inspector Neuhaus gegeben hat.

Bei einzelnen Positionen, wo derselbe nicht als Anschlag, sondern nur als Ueberschlag gilt, ist der letztere jedoch auf die Special - Vermessungen, Nivellements und örtliche Aufnahmen gegründet, und hat Herr Neuhaus bei diesen, nach seinem Begleitungs - Berichte, überschläglichen angegebenen Pösten die Tendenz gehabt, der Wahrheit möglichst nahe zu kommen, und den Kosten - Betrag lieber etwas höher als zu gering zu veranschlagen.

Herr Neuhaus, der beträchtliche Chaussee-Bauten in Pommern und der Mark ausgeführt hat, ist mit den Preisen des Grund und Bodens, der Materialien, des Arbeitslohns und sonstiger bei unserm Werke konkurrierender Verhältnisse in diesen Provinzen, in dem Grade vertraut, dass mit Zuversicht auf den gelieferten Ueberschlag zu bauen ist. Namentlich ist eine Ueberschreitung nicht zu erwarten, bei demjenigen Gegenstande, bei welchem vorzugsweise anderswo, (wo nicht die speciellen Ermittlungen voraufgegangen und diese und die Veranschlagung durch practische, der örtlichen Verhältnisse kundige Männer erfolgt sind,) die so hohe Uebersteigerung der ersten Schätzung vorgekommen ist, — nämlich: bei den Arbeiten und Bauten zur vollständigen Anlage des Planums. Bei manchen Gegenständen möchte eine Ermässigung eintreten, z. B. der Tunnel bei Stettin, das Wohngebäude für den Director fortfallen, bei Maschinen und Wagen, die auf höhern Verkehr, als wir annehmen, berechnet sind, eine Minderung eintreten können etc.; doch wir nehmen die volle veranschlagte Summe an, um in solchen etwanigen Ersparnissen, nebst der für Extraordinaria ausgeworfenen Summe von 100000 Rthl., die Mittel zu haben, bei andern Gegenständen eintretende Erhöhungen zu decken.

Ueberschlag der Anlage-Kosten.

Pos.	Benennung der Gegenstände.	Geld - Betrag.			
A. Vorarbeiten:					
1	Vermessung, Nivellement und vollständige Bearbeitung des Bauprojects und des Kosten-Anschlages	16000			
B. Directions- und Aufsichts-Kosten:					
2	Allgemeine Direction, specielle Leitung und Beaufsichtigung des Baues, auf 36600 laufende Ruthen, à 1½ Rtlr.	48800			
C. Grund-Entschädigung:					
3	Das Terrain zu einem Bahnhofe bei Berlin anzukaufen	18000			
4	Desgleichen zum Bahnhofe bei Stettin	8000			
5	Desgleichen zu 5 Zwischenstationen, à 500 Rtlr.	2500			
6	30 Morgen Land zu 30 doppelten Bahnwärterhäusern anzukaufen, à 80 Rtlr.	2400			
7	1118 Morgen Terrain zur Bahn selbst, wobei auf den Ankauf des Terrains für eine doppelte Bahn gerücksichtigt und daher die Breite der Sohle zu 5½ Ruthen angenommen ist, — à 80 Rtlr.	89140			
8	Nutzungs-Entschädigung für Interims-Wege und zu Lagerplätzen der Materialien.	7660			
				128000	
D. Erd- und Graben-Arbeit:					
Auf der 6 Meilen und 200° langen Strecke von Berlin bis zum Finow-Canal bei Neustadt sind zufolge der, nach den Special-Nivellements-Plänen angelegten, generellen Berechnung					
9	93747 Schtrth. Erde auszuheben; ca 100 bis 150° zu transportiren, zu planiren und festzustampfen, à 20 Sgr.	62498			
Auf der 12 Meilen und 400° langen Strecke von Neustadt bis Stettin sind, nach Anleitung des General-Nivellements-Plans, ca					
10	400000 Schtrth. Erde auszuheben, zu verkarren und zu planiren, à ¾ Rtlr.	300000			
11	Für Anfertigung und Unterhaltung von provisorischen Eisenbahnen zum Transport der Erde, mit Rücksicht, dass die Schienen der künftigen Bahn hiezu benutzt werden,	20000			
12	8000 laufende Ruthen Wald in der Breite des Grundplanums auszuraden, à 7½ Sgr.	2000			
13	100 lauf. Ruthen, zum Durchstich an der Finow, 48 Fuss breit, 6 Fuss tief auszuheben, mit Rücksicht, dass die Erde zum Planum verwendet werden kann, à 10 Rtlr.	1000			
14	Für Entwässerungs-Gräben.	1000			
				386408	
	Uebertrag			579298	

		Uebertrag	579298
E. Befestigung der Böschungen:			
15	36600 lauf. Ruthen, die Böschungen des Planums und der Gräben, so wie auch die Sohle der letzteren, zu befestigen, und zwar im Mittel- und Lehmboden durch Besaamung, im Sandboden durch Rasenbelag, soweit dies erforderlich ist, à 20 Sgr.	24400	
16	Für Futtermauern etc.	4600	29000
F. Unterirdische Strecken:			
17	10 lauf. Ruthen Tunnel unter dem Bergrücken bei Bruchhagen, 18 Fuss im Lichten hoch, 2½ Stein stark, einschliesslich der Überwölbung der Eingänge, so wie der Stirn- und Flügel-Mauern an denselben, à 670 Rthr.	6700	
18	100 lauf. Ruthen Tunnel unter der Höhe zwischen der Galgwiese und der Oder bei Stettin, 18 Fuss im Lichten hoch, 2½ Stein stark, im Halbkreise überwölbt, einschliesslich der Einfassung der Eingänge mit Stirn- und Flügel-Mauern, à 355 Rthr.	35500	42200
G. Brücken und Durchlässe:			
19	3 Brücken über den Pankefluss, ganz massiv gewölbt, zu erbauen, à 1500 Rthr.	4500	
20	1 desgleichen über das Fliess bei Sydow	1200	
21	1 desgleichen mit Pfahlrost über den Schwärze-Fluss	16000	
22	1 desgleichen über den Finow-Canal bei Neustadt	18000	
23	1 desgleichen am kleinen See, zu Neustadt gehörig,	1200	
24	1 desgleichen über das Rogäser Fliess	15000	
25	5 desgleichen über die Welse, à 1800 Rthr.	9000	
26	1 desgleichen über die Randow	2000	
27	3 desgleichen über den Landgraben im Salveithale	3600	
28	2 desgleichen im sogenannten Schönowschen Grund bei Pommerensdorf.	10000	
29	1 desgleichen in der Galgwiese	2000	
30	17 Brücken, 3 bis 6 Fuss weit, à 600 Rthr.	10200	
31	30 doppelte Durchlässe à 200 Rthr.	6000	
32	130 einfache Durchlässe à 100 Rthr.	13000	
33	150 Seitendurchlässe, à 40 Rthr.	6000	
34	50 gemauerte Canäle zur Ableitung des Quellwassers, à 20 Rthr.	1000	
35	5 Brücken, mittelst welcher Communal- und Feld-Wege unter oder über die Eisenbahn geführt werden, à 1200 Rthr.	6000	124700
H. Befestigung des Planums:			
36	Auf 6 Meilen Länge findet sich Lehmboden vor; es muss daher die Mitte des Planums, auf 9 Fuss Breite, 2 Fuss hoch, aus Sand gebildet werden, um die Schwellen und Geleisebäume sicher zu betten. Dazu sind erforderlich: 18000 Schtrth. Sand anzufahren und zu verbreiten, mit Rücksicht, dass die Erde zur Fertigung des Planums schon berechnet ist, à 20 Sgr.	12000	
37	6000 kleine Abzugs-Canäle zur Ableitung des Wassers anzulegen, à 1½ Rthr.	8000	
		Uebertrag	20000
			775198

	Uebertrag	20000		775198	
	Zur Unterbettung der Schwellen ist ein trockenes Mauerwerk von geschlagenen Steinen erforderlich, und zwar unter jeder Querschwellen 1½ Fuss breit, 2 Fuss hoch, 8½ Fuss lang, beträgt pro laufende Ruthe 68 Cubikfuss, oder für 38000 laufende Ruthen:				
38	1794½ Schtrth. trockenes Mauerwerk, anzufertigen, genau nach dem Steigen und Fallen der Bahn abzugleichen, einschliesslich des Ausgrabens der Erde, à 1 Rthr. 5 Sgr.	20934	20		
39	1794½ Schtrth. Steine hierzu anzukaufen, anzufahren und zu spalten, à 5 Rthr.	89720			
40	1495 Schtrth. Kies oder scharfen Sand zum Ausgleichen des trockenen Mauerwerks an seiner Oberfläche, 2 Zoll hoch, à 2½ Rthr.	3737	15		
				131302	5
	I. Das Bahngestänge:				
41	538333 Cubikfuss Eichenholz zu 114000 Querschwellen, à 8½ Fuss lang, 10 Zoll breit, 8 Zoll hoch bearbeitet, anzukaufen incl. Transport, à 19 Sgr.	215333	6		
42	443333 Cubikfuss kiechene Geleisebäume, 20 bis 24 Fuss lang, 10 Zoll hoch, 7 Zoll stark, für 38000 laufende Ruthen Bahnlänge, nach näherer Beschreibung bearbeitet, anzukaufen, incl. Transport und eines schützenden Anstrichs, à 7 Sgr.	103444	11		
43	38000 laufende Ruthen, die bearbeiteten Schwellen und Geleisebäume gehörig zu verbinden, zu strecken, nach der Schnur und der Wasse einzurichten, mit Erde anzufüllen, diese festzustampfen, auch die, bis zur Vollendung des Baues entstandenen Senkungen aufzuhöhen und abzustellen, die Schienen aufzupassen, die Löcher für die Bolzen einzubohren, und letztere einzusetzen und einzuziehen, à 1½ Rthr.	57000			
44	54720 $\frac{6}{16}$ gewalzttes Eisen zu 912000 Fuss Plattschienen, 2 Zoll breit, $\frac{7}{8}$ Zoll stark, pro Fuss $6\frac{3}{4}$ R gerechnet, à 6 Rthr.	328320			
45	2764 $\frac{6}{16}$ Schraubenbolzen, Nägel etc. zur Befestigung der Schienen, à 14 Rthr.	38696			
				742793	17
	K. Ausweichstellen und Wegeübergänge:				
46	Für Herstellung beweglicher Schienenstränge bei den Doppelbahnen, mit allen übrigen Vorrichtungen zum beliebigen Verschieben der Schienenstränge, für die aus Gusseisen herzustellenden Anfänge der Doppelbahn etc.	2000			
47	20 Drehscheiben zu erbauen, einschliesslich aller Materialien, à 300 Rthr.	6000			
48	2250 □ Ruthen Steinpflaster zu 250 Wege-Übergängen, einschliesslich Anlieferung und Bearbeitung der Steine, à □-Ruthe 7 Rthr.	15750			
				23750	
	L. Einfriedigung der Bahn:				
49	250 Barrieren an den Uebergangspunkten, welche mit der Eisenbahn in gleicher Ebene liegen, à 20 Rthr.	5000			
50	400 laufende Ruthen Mauern, zur Einfriedigung der Bahn, à 8½ Rthr.	3400			
51	6000 laufende Ruthen Hecken, desgleichen, à 15 Sgr.	3000			
				11400	
	Uebertrag			1087533	22

		Uebertrag	1087533,22
M. Gebäude:			
52	1 Gebäude für den Director und für einen Controlleur	14000	
53	2 Amtsgebäude für die Hauptstationen, enthaltend Kassen- und Waage-Zimmer, Wohnung für den Rendanten und einen Aufseher, à 9000 Rthl.	18000	
54	5 dergleichen kleinere auf den Zwischenstationen, à 4000 Rthl.	20000	
55	2 grosse Remisen zur Unterbringung von Dampf- und Personen-Wagen etc., à 3500 Rthl.	7000	
56	2 dergleichen kleinere auf den Zwischenstationen Nr. 2 und 4, à 2000 Rthl.	4000	
57	30 Bahnwärterhäuser, à 1300 Rthl.	39000	
58	7 Wasserstationshäuser mit Brunnen, einer Vorrichtung zum Vorwärmen des Wassers und einem Raum zum Aufbewahren von Kohlen, à 800 Rthl. . .	5600	
59	2 Waaghäuser mit Expeditionsstube etc., à 1000 Rthl.	2000	
			109000
N. Maschinen, Wagen und Geräthschaften:			
60	10 Dampfwagen zum Personen- und Waaren-Transport, mit zugehörigen Kohlenwagen und den Duplicaten der Hauptmaschinentheile, durchschnittlich à 9000 Rthl.	90000	
61	6 Personen-Wagen 1ster Klasse zu 18 Sitzen, à 1200 Rthl.	7200	
62	6 desgleichen 2ter Klasse zu 24 Sitzen, à 800 Rthl.	4800	
63	12 desgleichen 3ter Klasse zu 30 Sitzen, à 500 Rthl.	6000	
64	100 Frachtwagen, jeder à ca 40 $\frac{1}{2}$ Ladung, à 300 Rthl. (Diese Wagen werden beim Bau zum Erdtransport benutzt.)	30000	
65	50 Wagen zum Erdtransport, welche später zu Reserve-Wagen dienen, à 200 Rthl.	10000	
66	36600 laufende Ruthen, die Geräthschaften an Karren, Laufdielen, Hämmern, Rammen, Chablonen, Waagen etc. anzuschaffen und zu unterhalten, pro laufende Ruthe 20 Sgr.	24400	
			172400
O. Extraordinaria:			
67	Für nicht vorhergesehene, zufällige Ausgaben		100000
P. Rendantur - Gebühren:			
68	Für die Auszahlung der ersten 5000 Rthl. à 1 pCt.	50	
69	Für die Auszahlung der zweiten 5000 Rthl. à $\frac{1}{2}$ pCt.	25	
70	Für die Auszahlung des Restes von 2,059533 Rthl. 22 Sgr. à $\frac{1}{4}$ pCt. . . .	5148 25	
			5223 25
Q. Zinsen:			
71	Zinsen des berechneten Anlage - Capitals von = 2,074757 Rthl. 17 Sgr., bei dreijähriger Bauzeit, 4 pCt. Zinsfuss und vierteljährlicher Einzahlung von $\frac{1}{2}$ der Baukosten, giebt 6 $\frac{1}{2}$ pCt.		134859 7 3
	== Summa		2209616 24 3

(gez.) **Neuhaus,**
Ober-Wege - Bau - Inspector.

Wir finden uns veranlasst, hier noch einige Worte über den Vorzug, den wir der Holzeisenbahn vor der massiven gegeben haben, zu sagen, da erstere öfters angefochten wird. Uns liegt der Vorzug einer Methode vor der anderen bei einem Gegenstande des Gewerbes und des Erwerbens wie vorliegender in der gleichen Erreichung desselben Zweckes mit dem geringeren Aufwande, womit wir nicht ausschliessen wollen, dass nach Oertlichkeit und besonderen Verhältnissen in dem einen Falle diese, in dem andern jene Methode besser sein kann. — England, welches mit sehr wenigen Ausnahmen nur massive Bahnen besitzt, hat das Eisen und muss das Holz von uns holen; — wir haben das Holz und müssen für jetzt das Eisen aus England holen. Das macht allerdings schon einen sehr wesentlichen Unterschied. —

Amerika besitzt die grössten und zwar meist Holz-Eisenbahnen; man sagt: eben um deshalb, weil es das Holz wohlfeil und das Eisen theuer hat; obgleich wir auch Berichte haben, dass, wo dieses Verhältniss nicht besteht, dort doch Holz-Eisenbahnen vorgezogen werden. Wir sind mit dortigen für den Eisenbahn-Bau berühmten practischen Männern in Verbindung getreten und haben die Erklärung eines King und Latrobe erhalten: dass in den bisherigen Erfahrungen sich im Allgemeinen keine Veranlassung gefunden, von den Holz-Eisenbahnen zu massiven überzugehen, unbedingt aber in nördlichen Gegenden den ersteren vor letzteren den Vorzug zu geben.

Bei massiven auf Steinwürfeln gelegten Schienen kömmt häufiger Springen der Schienen, Beschädigung der Stühle, Verrücken des Niveaus vor, und sind solche schwieriger und zeitraubender herzustellen, als Mängel bei Holz-Eisenbahnen. Das allerdings öfters nothwendige Wechseln des Holzes bei diesen, geschieht wie ein einzelnes Stück unbrauchbar wird, ohne Störung, so dass nach Herrn Latrobe's Bericht z. E. auf der grossen Baltimore-Ohio Holz-Eisenbahn, auf welcher ein bedeutender Handelsverkehr statt findet, seit den 6 Jahren ihres Bestehens, ungeachtet gar mancher Reparaturen und Erneuerung vergänglicher Stücke, nie eine Unterbrechung der Fahrt eingetreten ist.

Die Tragkraft der Holz-Eisenbahn ist nicht geringer, als die der massiven, und wenn man annehmen wollte, dass die Elastizität der ersteren die Zugkraft auf derselben um etwas mindere, so gewährt anderseits eben diese Elastizität Vorzüge, die jenen Abgang überwiegen.

Hierauf sind wir zu dem Resultat gekommen, dass durch tüchtig construirte Holz-Eisenbahnen und tüchtige massive Bahnen, ihr Zweck völlig gleich erreicht wird.

Was nun die Kosten betrifft, so betragen diese nach vorstehendem Anschlage auf unsrer Holz-Eisenbahn für das Bahngestänge (inclusive Ausweichstellen etc.) auf 19 Meilen 743,300 Rthl.
Massive Schienen auf Steinwürfeln würden nach specieller Berechnung pro Ruthe — 55 Rthl.

also auf 19 Meilen kosten 2,090,000 »
Dies macht einen Unterschied des Anlage-Kapitals von 1,346,700 »
mithin à 5 pCt. einen jährlichen Zins von 67,335 Rthl.

Möge nun auch der öftere Wechsel des Holzes, —

dem wir übrigens auf den Grund einer kürzlich erschienenen kleinen Schrift des Staatsraths Hartig: „Erfahrungen über die Dauer der Hölzer“ und auf den Grund der Mittheilungen der Americanischen Ingenieurs und der Erfahrungen sonstiger practischer Baumeister und Bauherren — und vorzugsweise bei den Geleisebäumen, welche die Erde nicht berühren, — durchschnittlich eine viel längere als 6jährige Dauer, wie wir sie unlängst von einem Unfreunde der Holzeisenbahnen angenommen fanden, heimesen, —

eine grössere jährliche Unterhaltungssumme in Anspruch nehmen, als die Erhaltung eines massiven Bahngestanges — (obgleich die Bedeutendheit dieser Differenz dahin steht, da Beschädigungen selbst, bei letzter öfterer vorkommen und kostbarer herzustellen sind,) so kann doch augenscheinlich diese Differenz in der Unterhaltung nimmer obigen Zins des für massive Bahnen mehr erforderlichen Kapitals erreichen (die jährliche Unterhaltung ist überhaupt zu 31000 Rthl. berechnet); ja würde dem so sein, so bliebe es noch immer

Gewinn, mit einer geringeren Anlage-Summe dasselbe Resultat erreicht zu haben, und rendirte die Bahn über 5 pCt., so wäre es wesentlicher Vorthail für die einzelnen Actionairs, diesen überschüssenden Gewinn auf das jetzige Anlage-Kapital als auf ein um die Hälfte höheres vertheilt zu sehen.

Noch glauben wir einen Grund zur jetzigen Wahl einer möglichst wohlfeilen Bauart bei Erreichung ganz gleichen Zweckes darin zu finden, dass, bei der täglich wachsenden Theilnahme und immer lebhafter angeregten Speculation für diesen Gegenstand, wohl über kurz oder lang so wesentliche Verbesserungen für Bahn und Transportart eintreten könnten, dass eine bedeutende Aenderung, möglicherweise eine Verwerfung des bestehenden Bahngestänges, vortheilhaft erscheinen müsste; in welchem Falle es leichter sein würde, das Einfache als das Dreifache zu opfern, — das Einfache, welches man vielleicht schon zuvor durch Ersparungen ganz gewonnen hätte.

Schliesslich dürfte es, bei sonst nicht überwiegend sich entgegenstellenden Gründen, wohl beachtenswerth sein, lieber einen Theil des Anlage-Kapitals und die mehreren Unterhaltungskosten auf vaterländische Erzeugnisse zu verwenden, als das bedeutend erhöhte Anlage-Kapital in die Fremde zu senden.

Wir gehen jetzt zu einer Uebersicht des wahrscheinlichen Verkehrs auf der Bahn und der sich danach herausstellenden

IV. Einnahme

über.

Der in dieser Uebersicht aufgeführte bisherige Verkehr ist auf wirkliche Ermittlungen begründet. Die Annahme, was davon auf die Eisenbahn übergehen wird, ist Resultat unserer reiflichen Erwägung und practischen Kenntniss der Art des Verkehrs, und glauben wir überzeugt sein zu können, dass eine gleiche Erwägung Anderer diese Annahme sehr mässig und jedenfalls nicht zu hoch finden wird.

Die Preise haben wir so geringe projectirt, dass sie Veranlassung sind, den Personen-Verkehr zu vermehren und dass wir mit den Wasser-Frachtpreisen für Waaren in Konkurrenz treten können.

Der Personen-Wechsel zwischen Berlin und Stettin mittelst Schnell- gewöhnlicher- und Extra-Post, Lohn- und Privat-Fuhrwerk betrug nach speciellen Ermittlungen im Jahre 1834 = 26000 Personen. Die inzwischen eingetretene Schnellpost-Verbindung von Berlin über Stettin nach Preussen, die Dampf-Schiffahrt nach Copenhagen und Riga und der ohne dies in unausgesetztem Wachsen begriffene Personen-Verkehr zwischen Berlin und Stettin haben gegenwärtig obige Zahl gewiss schon auf 30000 erhöht.

Wir nehmen nun für unsere Berechnung vorweg eine unzweifelhafte Vermehrung bei eröffneter Eisenbahnfahrt sowohl für die ganze Tour als für theilweisen und Zwischen-Verkehr an und irren gewiss nicht, solche vom Beginn an aufs Doppelte zu setzen. — Wir können uns darüber wohl einer Auseinandersetzung enthalten und uns lediglich auf die Erfahrung bei jeglicher Eisenbahn, ja schon bei jeder erleichterten und bequemerer Verbindung zweier Orte unter einander, berufen, die namentlich sich auch schon hier bewährt hat, indem seit Anlage der Chaussee und täglicher Schnellpost-Verbindung zwischen Stettin und Berlin in wenigen Jahren der Personen-Verkehr zwischen diesen Orten sich verdreifacht hat. Jetzt beträgt die Dauer der Fahrt auf Schnell- und gewöhnlicher Post und Lohnfuhrwerk

16 — 21 Stunden und 2 Tage,

und kostet

6 Rthl. — 4 Rthl. — 2½ Rthl.

blos Fuhrgeld.

Auf der Eisenbahn wird die Fahrt dauern, inbegriffen den Aufenthalt auf den Zwischen-Stationen,

= 4½ Stunde, und kosten 3 Rthl. — und 2 Rthl. —

Von der vorstehend angenommenen Verdoppelung des Verkehrs, also von einem Personen-Wechsel von 60000,

rechnen wir jedoch nicht alles, sondern nur $\frac{2}{3}$, also 40000 Personen für die Eisenbahn, davon

25000 à 3 Rtlr.	75000 Rtlr
15000 à 2 „	30000 „
	<hr/>
	= 105000 Rtlr.

Der Waaren-Verkehr stellte sich im Jahr 1835 folgendermassen heraus:

1) von Stettin nach Berlin mit Gütern beladene Oderkähne = 352, geringe anzunehmen à 600 \mathcal{G}	211200 \mathcal{G}
2) von Berlin nach Stettin = 110 dito à 600	66000 „
3) beladene Kähne = 143 dito à 800	114400 „
4) von Stettin nach Berlin = 354 Kähne mit Steinkohlen à 900 \mathcal{G}	318600 „
5) „ „ „ „ 172 mit Getreide à 40 Wspl. Roggen à 720 \mathcal{G}	123840 „
6) von Berlin nach Stettin mit Knochen, Kalk und Gipsstein etc. 47 Kähne à 600 \mathcal{G}	28200 „
7) zu Lande	
a) an Wolle nach und über Berlin	16000 „
b) werthvolle Güter durch Lohnfahren	30000 „
8) zu Wasser und zu Lande in kleineren Fahrzeugen, — auch ohne Fuhrwerk — an diversen Gütern, Victualien, Fischen, Schlachtvieh, mässig angenommen	91760 „
	<hr/>
	= 1,000000 \mathcal{G}

(Salz ungerechnet.)

Die Wasserfrachtpreise — bei einer 10 — 20 Tage dauernden, im Winter und öfters durch Reparatur der Schleusen unterbrochenen Fahrt — sind nach dem Werthe und deren Volumen verschieden, 3, 4, 5, bis 7 Sgr. für den \mathcal{G} .

Die Landfrachtpreise bei einer Fahrt von 3 — 4 Tagen nach Art der Güter und Jahreszeit 20 Sgr. — 1 Rtlr. pro \mathcal{G} .

Wir rechnen nun, von jenem Verkehr, dem Transport auf der Eisenbahn, welcher von Stettin bis Berlin in 9 Stunden statt finden wird, anheimfallend

1) von den werthvollen und etwas voluminösen Gegenständen, so zu Wasser transportirt werden, z. E. Wein, Runn, Zucker, Baumwolle, Taback, nebst sämtlichen Gütern, die zu Lande verfahren sind, 150000 \mathcal{G} à $7\frac{1}{2}$ Sgr.	37500 Rtlr.
2) von minder werthvollen Gütern, z. E. Syrup, Thran etc. 150000 \mathcal{G} à 5 Sgr.	25000 „
3) geringere Güter als Hering, Farbholz, Eisen, Getraide zu 4 und 3 Sgr. 300000 \mathcal{G} durchschnittlich zu $3\frac{1}{2}$ Sgr.	35000 „
4) Wolle, Schlachtvieh, Victualien, Fische 60000 \mathcal{G} à 15 Sgr.	30000 „
	<hr/>
	= 660000 \mathcal{G}
5) Diesem fügen wir noch hinzu an Personen, die Waaren begleitend, oder sich sonst des Fuhrwerks nicht bedienend oder mit den Wasserfahrzeugen gehend, auf den ganzen Weg von Berlin nach Stettin berechnet 5000 Personen à 1 Rtlr.	5000 „
6) endlich veranschlagen wir den Zwischen-Verkehr, der von der Eisenbahn berührten Oerter und Umgegend nach Berlin und Stettin und unter sich, gewiss gar mässig auf	20000 „
	<hr/>
	152500 Rtlr.
Hierzu die Einnahme für die Personen-Fahrt	105000 „
würde die jährliche Einnahme	257500 Rtlr.
betragen.	

V. Ausgabe.

Der Berechnung der Ausgabe schicken wir voraus, dass bei dem Verkehr, den wir hier aufgeführt haben, angenommen ist, dass täglich eine Lokomotive für Personen-Förderung mit einer Zug-Last von 400 à 500 G_t von Berlin und von Stettin abgeht und zwei Lokomotiven für den Güter-Transport mit einer Waaren-Last von zusammen 2800 à 3000 G_t des einen Tages von Stettin nach Berlin ab- und des andern Tages zurückgehen, und bei diesem Zurückgehen, rücksichtlich des geringeren Güter-Transports von Berlin nach Stettin nicht beide Lokomotiven in Thätigkeit sind, sondern eine der-anderen angehängt wird. Hiernach ist Abnutz der Maschinen, Wagen, Bahn, Kohlen-Verbrauch etc. berechnet.

Es können auf solche Weise mehr denn 100000 Personen mit bedeutender Ueberfracht und bis zu 800000 G_t Güter transportirt werden. Erfordert der Transport der letzteren, wie bei der mehreren Versendung von Stettin nach Berlin zu Zeiten eintreten wird, die gleichzeitige oder öftere Absendung mehrerer Waaren-Transporte von dort, so wird auch in diesem Fall für den Rückweg die Ersparung eintreten, dass die eine Lokomotive der anderen angehängt wird.

Die speciellen Gegenstände der Verausgabung sind

1) Bauliche Unterhaltung

a. Der Gebäude 103600 Rthl. à 2 pCt.	2200 Rthl.
b. Der Brücken 124700 Rthl. à $1\frac{1}{2}$ pCt.	1870 >
c. Des Planums und der Böschungen und Einfriedigung pro $18\frac{1}{2}$ Meile à 200 Rthl.	3650 >
d. Des Balngestänges an laufenden Reparaturen und einzelnen Auswechslungen incl. Ausweichstellen pro 19 Meilen à 1000 Rthl.	19000 >
e. Reserve-Fond zum dereinstigen allmählichen Neu-Ersatz der Schienen und Haupt-erneuerung des Holzes	15000 >
<u>S^a ad 1 „</u>	
	41720 Rthl.

2) Förderungs - Kosten

a. Unterhaltung und allmähliche Erneuerung der Maschinen (mit oben angeregter Berücksichtigung, dass nicht alle nach dem Anschlage anzuschaffende Maschinen und Wagen gleichzeitig und dauernd gebraucht werden, sondern nur einige derselben)	6000 Rthl.
b. Unterhaltung der Wagen und Bahnkarren	3500 >
c. 4 Maschinenführer, 4 Heitzer und 4 Begleiter	3800 >
d. Steinkohlen-Bedarf für 2 Personen Locomotiven täglich 50 G_t für 2 Lokomotiven zum Waaren-Transport, wie oben modificirt, täglich 30 > ad extraordinaria zur Beförderung mehrerer Waaren-Locomotiven . . . 10 >	täglich 90 G_t
sind = 32850 G_t à 11 Sgr.	12045 >
e. Für Versorgung der Maschinen mit Wasser, Einschmieren, Ergänzung der Neben-Utensilien pr. pter	2500 >
<u>S^a ad 2 „</u>	
	27845 Rthl.

3) Dienst- Personale

a. Gehalt des Directors, des Baumeisters, der Kassen- und Bureau-Beamten	12000 Rthl.
b. 20 Arbeitsleute auf den verschiedenen Stationen	2400 >
c. 72 Bahnwärter	
60 mit Wohnung à 100 Rthl.	
12 mit Mieths-Entschädigung à 130 Rthl. }	7560 >
<u>Latus</u>	
	21960 Rthl.

	Transport	21960 Rthr.
d. 72 Gehülfen der Bahnwärter in 3 Wintermonaten,		2160 »
	Summa ad 3,,	24120 Rthr.
	ad 2,,	27845 »
	ad 1,,	41720 »
		<hr/> 93685 Rthr.
ad extraordinaria		5315 »
	Ausgabe überhaupt,,	99000 Rthr.
Diese von der Gesamt-Einnahme à		257500 »
ab, bleibt reine Einnahme		= 158500 Rthr.
welche für ein Kapital von „2200000 Rthr. eine Verzinsung von $7\frac{1}{2}$ pCt. ergiebt.		

Jeder Zuwachs des Verkehrs giebt eine um so bedeutendere Vermehrung des Reinertrages, als die Ausgaben dafür bei nur einigen Ausgabe-Gegenständen und nur um ein Geringes wachsen, wogegen die vollen Sätze für den vermehrten Verkehr der Einnahme zufließen. Auf eine solche Vermehrung des Verkehrs auf der Eisenbahn ist aber wohl um so sicherer zu rechnen, als wir den Personen-Verkehr nur mässig erhöht angenommen haben, als der Waaren-Transport nur auf den gegenwärtigen Stand berechnet ist, und ohne Zweifel die erleichterte Kommunikation vom Hafen ins Innere eine Vermehrung des Handels von und nach aussen herbeiführen wird, und dies in um so höherem Maasse zu gewärtigen ist, als wir mit Zuversicht einer den Wünschen entsprechenden Regulirung des Sundzolls entgegen sehen, und als wir den bestehenden, auf die Bahn übergehenden und durch ihre Errichtung neu hervorgerufenen inneren Verkehr nur äusserst mässig veranschlagt haben.

Wir hoffen übrigens, dass der Bau, an möglichst vielen Orten gleichzeitig angefangen, innerhalb Drei Jahren auszuführen sein wird, insbesondere aber wird es im Interesse der Gesellschaft liegen und ist durch die Beschaffenheit des Terrains begünstigt, in kürzester Frist die Strecke von Berlin bis Neustadt fahrbar und nutzbar zu machen.

Nunmehr gehen wir auf

VI. den gegenwärtigen Stand der Angelegenheit

über.

Nach unserm letzten Bericht hatten Se. Majestät der König geruht, die Allerhöchste vorläufige Genehmigung für unser Unternehmen zu ertheilen, und waren uns die Bedingungen mitgetheilt, unter deren Annahme die definitive Bestätigung erfolgen sollte.

Wir haben diese Bedingungen angenommen und in Folge derselben der hohen Staats-Behörde nunmehr überreicht

- 1) den respectiven Anschlag und Ueberschlag der Bau-Kosten der Bahn;
- 2) einen besondern Erläuterungs-Bericht des Herrn Ober-Wege-Bau-Inspector Neuhaus hierzu, enthaltend den allgemeinen Bau-Plan und die Verhältnisse der Construction;
- 3) eine grosse Charte enthaltend den Wege-Tractus und die speziellen Nivellements-Verhältnisse (welchem die anliegende Charte entspricht)
- 4) eine namentliche Liste der bisher geschehenen Zeichnungen abschliessend auf = 1,601500 Rthr.
- 5) den vollständigen Statuts-Entwurf, von uns berathen und in Uebereinstimmung gefertigt auf den Grund der von den gelehrten Actionairs, in den von ihnen ausgestellten Verpflichtungen, uns dazu ertheilten Befugniss;

Hiermit haben wir sämmtliche uns gestellte Aufgaben erfüllt, bis auf folgende Punkte:

- 1) die Vereinigung mit der hohen Postverwaltung. — Nach unserer Meinung würde die noch nicht erfolgte Regulirung dem Beginn der Arbeiten zur Ausführung der Bahn nicht entgegen treten, sondern noch vorbehalten bleiben können, wenigstens haben wir gegen die hohe Staats-Behörde erklärt, dass uns

dies kein Hinderniss sei, indem wir die Ueberzeugung haben, dass dieserhalb nichts unbilliges von uns wird verlangt werden, und wir uns deshalb den darüber ergehenden Bestimmungen werden fügen können; übrigens aber haben wir auch, nach den wohlwollenden Aeusserungen Sr. Exellenz des Herrn Staats - Ministers von Nagler gegen unsere Deputirten, nicht den geringsten Zweifel gegen eine sofortige zufriedenstellende Regulirung, und da nach eben erhaltener Bescheidung diese zuvor verlangt wird, so haben wir bereits deshalb unsere Anträge gemacht;

- 2) demnächst haben wir vor der Ausführung noch die geschehene Zeichnung der vollen Bedarfs-Summe nachzuweisen.

Wir bedürfen 2200000 Rthl.
und sind bisher gezeichnet 1600000 »

wir bedürfen also noch 600000 Rthl.

Wie bekannt und schon Vorbemerkte, sind unsere Zeichnungen hervorgegangen aus dem gleichzeitigen Zusammentreten vieler Männer, die sich für das Unternehmen selbst interessirten und aus einer Auswahl von Anmeldungen zur Summe von $3\frac{1}{2}$ Million.

So wie die Solidität solcher Zeichnungen die Ausführung des Unternehmens selbst sichert, so giebt sie auch den einzelnen Zeichnern untereinander die Gewähr, dass jeder zur gleichen Zeit und zu gleichem Verhältniss seine Verpflichtungen erfüllen kann und wird.

In unserem vorigen Berichte an die geehrten Actionairs erklärten wir unsere Absicht, seiner Zeit den letzten Theil unserer Bedarfs-Summe zur allgemeinen Konkurrenz zu stellen. Nachdem diese jetzt feststeht, wollen wir um dem zu genügen jetzt zwar keine öffentliche Einladung erlassen, jedoch wird nunmehr

in Berlin der unterzeichnete Banquier Joseph Mendelssohn,

in Stettin der Kaufmann F. H. Fraissinet

Zeichnungen — und zwar an jedem Orte bis zur Summe von 200000 Rthl. ohne weitere Rückfrage — annehmen, und gegen darüber ausgestellte Verpflichtungen gleich unsere Gegenbescheinigung aushändigen.

Wegen weiterer Meldungen wird erst zwischen beiden Orten gegenseitige Communication eintreten müssen, damit nicht Zeichnungen über die Bedarfs-Summe, auf welche wir uns beschränken wollen, angenommen werden.

Sollten diese Anmeldungen die Bedarfs-Summe überschreiten, so werden strenge die frühern vor den spätern den Vorzug erhalten, und gleichzeitig in Berlin und Stettin geschehene verhältnissmässig eine Minderung erleiden.

Rücksichtlich der über die Zeichnungen auszustellenden Verpflichtungen bemerken wir, dass sie zwar der Uebereinstimmung wegen in gleicher Form wie die früheren zu vollziehen sind, dass sie aber (wie auch darunter ausdrücklich bemerkt sein wird) die Modificationen erleiden, dass die Partial-Einschüsse von der Zeit der Einzahlung an bis zur Vollendung des Baues mit 4 pCt. verzinset werden, dass der erste Einschuss nicht in 25 pCt., sondern incl. des bei der Zeichnung zu zahlenden $\frac{1}{2}$ pCt. in 10 pCt. bestehen wird, und dass der Staat in seinem Interesse eine Verhaftung der ersten Zeichner über 40 pCt. nicht verlangt und wir in dem überreichten Statuts-Entwurf der der Gesellschaft eingeräumten Befugniss, auch eine noch längere Verhaftung verlangen zu können, schon jetzt entsagt haben und die Genehmigung dieser Ent-sagung hoffen.

Stettin, den 21. Februar 1837.

Das Berlin - Stettiner - Eisenbahn - Comité.

*Masche. J. Mendelssohn. Endell. Schillow. v. Halle. Meister.
Wagener. Fraissinet. Gribel.*