

Name der Gesellschaft
Magdeburg=Halberstädter Eisenbahn=Gesellschaft

会社名
マクデブルグ=ハルベルシュタット鉄道会社

会計年度
1841

業種
鉄道会社

掲載文献等
Original

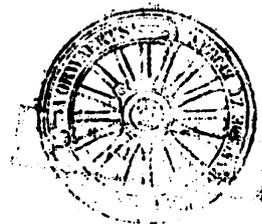
ファイル名
1841MHEG_A.pdf

Erster Geschäfts-Bericht

des

Directoriums der Magdeburg-Halberstädter-Eisenbahn-Gesellschaft,

vorgelesen in Gemässheit des Gesellschafts-Statuts §. 29, Ziffer 8, in der ersten General-Versammlung der Actionairs am 30. Mai 1842.



In Gemässheit des §. 29 unsers Gesellschafts-Statuts soll in den regelmäßigen alljährlichen General-Versammlungen der Geschäfts-Bericht des Directoriums vorgelesen werden.

V o r w o r t.

Es ist für das unterzeichnete Directorium eine eben so interessante als angenehme Beschäftigung gewesen, solchen Bericht auszuarbeiten, angenehm besonders dadurch, dass im Ganzen nur erfreuliche Resultate mitzutheilen sind.

Die verehrliche General-Versammlung ist davor sicher gestellt, dass nur die wünschenswerthen Resultate hervorgebracht, etwa nachtheilige aber verschwiegen werden möchten. Unsere Verwaltung sowohl, wie das ganze Geschäft und die Fortschritte, die letzteres macht, liegen offen vor den Augen der Actionairs und des Publikums da, und da auch der verehrliche Gesellschafts-Ausschuss bei seinen öfteren Versammlungen, an welchen die Mitglieder des Directoriums in Gemässheit des §. 53 unseres Statuts mit Berücksichtigung der in demselben Paragraphen gemachten Vorbehalte Theil genommen haben, stets genaue Kenntniss von der Lage unsers Unternehmens erhalten hat, so ist unser Verfahren so vollständig bekannt und controlirt, dass wir sehr wenig Einsicht verrathen würden, wenn wir diesen Bericht nicht mit der vollkommensten Wahrheitsliebe erstatten wollten.

Dies vorausgeschickt, versuchen wir nun im Zusammenhange mitzutheilen, wie das Unternehmen unserer Gesellschaft steht, und was seit dem 13. September vorigen Jahres, von wo ab sich die Gesellschaft als constituirt betrachten kann, zur Förderung des Unternehmens geschehen ist.

Es wird uns gern erlassen werden, auf noch frühere Zeit zurückzugehen und der zahllosen Schwierigkeiten zu gedenken, welche sechs lange Jahre die Bildung einer Gesellschaft zum Bau einer Verbindungsbahn zwischen *Magdeburg*, *Halberstadt* und *Braunschweig* aufhielten. Der Versuch dazu wurde gleichzeitig mit der Einleitung des Baus einer Schienenbahn von *Magdeburg* nach *Leipzig* gemacht, die nun schon seit fast zwei Jahren ihrer ganzen Länge nach in Betrieb gesetzt ist, und fröhlich gedeiht, während unser Unternehmen erst jetzt im Bau begriffen ist und seiner Vollendung erst nach 15 Monaten, also volle drei Jahre später entgegensteht. Der Hindernisse jedoch kürzlich zu gedenken, so lagen sie einmal in dem Mistrauen, welches sich nach mancherlei bedenklichen Erfahrungen eine geraume Zeit lang gegen Eisenbahn-Actien-Unternehmungen beim Publicum festgesetzt hatte, zweitens aber und hauptsächlich in dem Umstande, dass bei der Eisenbahn-Verbindung vorgedachter drei Städte zwei nicht zu demselben Zoll- oder Steuer-Vereine gehörende Staats-Regierungen theilhaftig, und erst mancherlei aus diesem Verhältnisse hervorgehende Bedenken zu beseitigen waren, bevor die gegenseitigen Interessen für gehörig sicher gestellt erachtet werden konnten.

Endlich wurden die auf die Eisenbahn-Verbindung bezüglichen Verträge vom 10. April v. J. zwischen Preussen, Braunschweig und Hannover abgeschlossen und publicirt, und erst von dieser Zeit war es möglich, Hand an das Werk zu legen, wobei indessen zu bemerken bleibt, dass von da ab alles Eifers ungeachtet noch 5 Monate auf Vorverhandlungen mit der Magdeburg-Leipziger-Gesellschaft wegen Uebernahme des ganzen Geschäfts und Beschaffung des Bau-Capitals, und als sich diese zerschlugen, auf die nöthigen Beratungen wegen Bildung einer eigenen Gesellschaft, auf die Actien-Zeichnungen, auf die Verhandlungen mit der Stadt Magdeburg wegen Uebernahme eines ansehnlichen Actien-Capitals Seitens ihrer Kämmerlei, und auf die Einzahlung der ersten Actien-Rate von 10 pro Cent vergingen, bevor die erste General-Versammlung zusammenberufen werden konnte, was bekanntlich am 13. September v. J. geschah.

Gleich nach dieser General-Versammlung, in welcher die Mitglieder des Ausschusses gewählt waren, und zwar schon am 16. September, trat dieser zusammen und wählte das Directorium, und erst von diesem Tage an konnte etwas Wirksames geschehen.

I. Landesherrliche Genehmigung. — Expropriations-Recht. — Statut.

Dem Directorium lag zunächst ob, der Gesellschaft die landesherrliche Genehmigung zum Bau der Bahn und damit zugleich das Expropriations-Recht zu verschaffen und die Allerhöchste Bestätigungs-Urkunde des in der General-Versammlung vom 13. September v. J. vereinbarten Statuts auszuwirken.

Die landesherrliche Genehmigung sowohl, als die Bestätigungs-Urkunde erfolgten schon mittelst der unserem Statute vorgedruckten Allerhöchsten Erlasse vom 14. Januar d. J., und dem Statute war nur die einzige Maassgabe hinzugefügt, dass die nach §. 17 desselben zur Ansammlung eines Reserve-Fonds jährlich anzulegende Summe in keinem Falle mehr als zwei Procent des Anlage-Capitals betragen solle.



II. Bahnlinie.

Dann war die nächste Sorge des Directoriums, die Bahnlinie fest zu legen und die dazu erforderliche Genehmigung des competenten Ministerii zu verschaffen.

Dies würde, da ein solches Genehmigungs-Gesuch notwendig durch die genauesten und umfassenden technischen Vorarbeiten begleitet sein muss, in so kurzer Zeit, als es geschehen, nicht möglich gewesen sein, wenn nicht das frühere Comité schon sechs Monate früher, als die Gesellschaft sich bildete, die technischen Vorarbeiten eingeleitet hätte. Die dazu erforderlichen Fonds verdankte das Comité theils der dankenswerthen Güte des jetzigen Herrn Vorsitzenden unsers Ausschusses, welcher aus eigenen Mitteln einen Vorschuss leistete, theils der Bereitwilligkeit des damaligen Finanz-Ministers Herrn Grafen v. *Aloenleben*, zu den Vor-Arbeiten einen namhaften und bereits zurückerstatteten Vorschuss aus Staatscassen zu bewilligen. Die Vor-Arbeiten brauchten daher nur noch vervollständigt zu werden, als die Gesellschaft zusammentrat, es wurden alsbald neun Techniker in Thätigkeit gesetzt, und die Genehmigung der Bahnlinie erfolgte bereits mittelst Ministerial-Rescripts vom 27. Februar c. Es wurden darin nur einige hoffentlich bald zu beseitigende Einwendungen gegen die projectirten Curven gemacht, sonst aber nichts gegen die Bahalinie erinnert, Reclamationen einzelner Communen aber gegen die Bahalinie nach eingefordertem Bericht des Directoriums zurückgewiesen.

III. Einleitungen zur Lieferung der Schienen und des Holzes zum Oberbau und zur Verdingung der Erd- und Bau - Arbeiten der Bahn selbst.

Hieraächst musste es sich das Directorium angelegen sein lassen, die Lieferung der Schienen und des Holzes zum Oberbau sicher zu stellen und für die Erd- und Bau-Arbeiten der Bahn selbst zuverlässige Unternehmer zu verschaffen.

Was zuerst die **Eisen-Schienen** betrifft, so waren zu der Zeit, in welche die Beschaffung unseres Bedarfs fiel, augenscheinlich sehr günstige Conjunctionen vorhanden, und der Anerbietungen erfolgten viele aus mehreren Gegenden Englands und aus Belgien.

Nach reiflicher Erwägung aller Verhältnisse und unter Mitwissen des Ausschusses, dem alle Verhandlungen vorgelegt wurden, entschloss sich das Directorium, über den Schienenbedarf mit dem bekannten Hause *John Bagnall et Sons* zu *West-Bromwich* in *Staffordshire* unter Vermittelung des sehr gewandten und zuverlässigen Königl. Preussischen General-Consuls *Hebeler* zu *London* einen Vertrag abzuschliessen. Es ist dies dasselbe Werk, von welchem die Herzogl. Braunschweigische Eisenbahn-Verwaltung die Schienen bezogen hat, welche auf der Eisenbahn von *Braunschweig* nach *Harzburg* liegen, und mit welchem diese Verwaltung auch, weil es sich bei dem ersten Geschäft so ausserordentlich solide und zuverlässig gezeigt hat, wegen der Lieferung der Schienen, die zur Bahn von *Oschersleben* nach *Wolfenbüttel* verwendet werden, von neuem und zwar zu denselben Preise contrahirt hat, als unsere Gesellschaft.

Die Lieferungen, welche für unsere Bahn allein 72000 Centner betragen, und wovon im Laufe dieses Jahres etwa 40000 Centner erwartet werden, haben bereits ihren Anfang genommen. Sie gehen vom Eisenwerk nach *Hull*, wo sie nach *Hamburg* verschifft, und am letztern Ort durch Vermittelung unsers dortigen Commissionairs gleich vom Bord in die Elb-Fahrzeuge übergeladen werden. Die Lieferung von *Hamburg* bis hierher ist ebenfalls durch Contracte sicher gestellt, und über den Transport von hier bis zu den einzelnen Baustellen haben wir so eben eine Licitation veranstaltet und die desfallsigen Bekanntmachungen erlassen. Die ersten Ladungen von *Hamburg* auf hier sind bereits unterwegs.

Unbemerkt wollen wir übrigens nicht lassen, dass wir damals, als wir den Contract abschlossen, uns verpflichtet glaubten, damit durchaus nicht länger Anstand nehmen zu dürfen, weil wir uns aus allen Gegenden Englands zuverlässige Nachrichten verschafft hatten, wonach eine baldige und namhafte Steigerung der Schienen-Preise als fast unvermeidlich in Aussicht gestellt wurde. Uns schwebten noch allzu lebhaft die Nachtheile vor Augen, die vor jetat fast 5 Jahren, die *Magdeburg-Leipzig Eisenbahn-Gesellschaft* ohne ihr Verschulden dadurch erfuhr, dass die Ertheilung der Concession verzögert wurde, dass sie deshalb eine vortheilhafte Conjunction nicht benutzen konnte und später über 100,000 Thaler mehr für Schienen bezahlen musste. Nachträglich hat es sich aber herausgestellt, dass in den letzten Monaten die Conjunctionen in den Eisenpreisen ganz gegen alle Voraussicht noch vortheilhafter für die Käufer geworden sind, und dass unsere Gesellschaft wohl 20000 Thaler hätte ersparen können, wenn der Vertrag 3 Monate später abgeschlossen wäre. Niemand wird aber dem Directorio daraus einen Vorwurf machen wollen, dass es nicht allwissend ist. Es ist nach bester Einsicht und nach Pflicht und Gewissen verfahren und hat dabei die Schienenlieferungen dennoch auf eine Weise sicher gestellt, bei welcher noch eine namhafte Ersparniss gegen den Kosten-Uberschlag gemacht wird.

In Betreff der **Holzlieferungen** zum Oberbau der Bahn haben wir zu bemerken, dass diese nach vorgängiger Licitation an 6 verschiedene Entrepreneurs verdingungen und die Contracte darüber auf rechtsverbindliche Weise geschlossen und die bedungenen Cautionen gestellt sind. Die Lieferungen haben ebenfalls ihren Anfang genommen. Die dabei gegen den Kosten-Uberschlag erzielte Ersparniss ist nur unbedeutend, weil die Holzpreise sich auf ihrer Höhe erhalten, und weil gleichzeitig die *Magdeburg-Leipzig Eisenbahn-Verwaltung* eine Licitation zur Beschaffung der zu ihrem zweiten Bahngeleise benötigten und sehr bedeutenden Quantität von Hölzern von fast gleicher Qualität veranlasste.

Die **Erdarbeiten** und die **Bauwerke** anlangend, welche als Brücken, Durchlässe, Rampen etc. auf der Bahn selbst liegen, sind ebenfalls an zwei sehr sichere und zuverlässige Unternehmer nach vorheriger Licitation vergeben und sind die deshalb erforderlichen Contracte abgeschlossen und die Cautionen bestellt. Das Resultat der öffentlichen Licitation ist ein sehr günstiges zu nennen, da es um 9 pro Cent gegen den Anschlag zurückgeblieben ist. Zwar wurden nach abgeschlossenem Geschäft von auswärtigen Unternehmern noch vortheilhaftere Anerbietungen gemacht, auf welche das Directorium aber nicht Rücksicht nehmen konnte, eben, weil das Geschäft schon abgeschlossen war, und auch, wenn dies nicht der Fall gewesen wäre, dennoch nicht Rücksicht genommen haben würde, weil es einmal nicht daran liegen kann, die Preise über die Gebühr hinaus zu drücken, und dadurch den Unternehmern Veranlassung zu schlechten Arbeiten zu geben, und zweitens, weil die persönliche Zuverlässigkeit der Unternehmer bei so umfassenden Arbeiten sehr ins Gewicht fällt, besonders wenn es sehr darauf ankommt, rasch vorzuschreiten. Unsere jetzigen Unternehmer haben unsere Erwartungen von ihnen im vollen Maasse und selbst über alle Voraussicht hinaus erfüllt. Von Anfang der Expropriations-Verhandlungen an, haben sie gleichzeitig Verhandlungen mit den Grund-Eigenthümern, deren Grundstücke acquirirt werden müssen, eingeleitet und sich ohne unser Zuthun, das auch nicht wohl Statt finden konnte, die Erlaubniss ausgewirkt, die Erdarbeiten in Angriff zu nehmen. Ob es gleich wegen der gesetzlichen Formalitäten, welche der

Bezahlung der acquirirten oder expropriirten Grundstücke vorangehen müssen, bis heute nicht möglich war, auch nur einen Fuss breit Erde zu bezahlen, oder den Betrag dafür gerichtlich zu deponiren, so stehen doch schon über 1700 thätige Arbeiter auf unserer Bahnstrecke vertheilt, wodurch es allein möglich geworden ist, die beste Jahreszeit zum Bau zu benutzen, und alles so vorzukehren, dass wir bis zum Ende dieses Jahres die Erdarbeiten wahrscheinlich auf der ganzen Länge der Bahn fertig sehen werden. Das hätte kein Unternehmer aus der Ferne ermöglichen können und gegen diesen Vortheil verschwinden die verhältnissmässig geringen Ersparnisse ganz, welche geringere Forderungen unserer Cassa hätten zu Wege bringen können. Nach dem letzten Rapporte sind von den zu bewegendenden 15300⁰ Schachtrüthen Erde bereits 42000, also mehr als der vierte Theil bewegt, das Planum ist auf zwei Meilen fertig und vier Brücken sind im Bau begriffen.

IV. Expropriation.

Als bald nach Eingang der Bestätigungs-Urkunde des Statuts und der landesherrlichen Genehmigung und nach Eingang der Genehmigung der Bahnlinie Seitens des Ministeriums war es die Aufgabe des Directoriums, das Expropriations-Geschäft auf alle Weise zu beschleunigen. Es ist in dieser Absicht sowohl von der Königl. Regierung zu *Magdeburg* als von den Herren Kreis-Landrätthen auf eine dankenswerthe Weise unterstützt, und die Erwerbung der Grundstücke ist auf der ganzen Länge der Bahn mit Ausnahme der nächsten 4 Feldmarken von *Magdeburg* ab, die wir absichtlich bis zuletzt zurückgesetzt haben, bis auf die Zahlung dafür, die jedoch allein durch Erfüllung der gesetzlichen Formalitäten Anstand findet, bereits vollendet. Das ist sicherlich erfreulich, da das Geschäft von grossem Umfange ist, und die unendlich mannigfachen Materialien und Vorarbeiten dazu fast ausschliesslich von unserm technischen Bureau geliefert werden mussten. Wer später von dem Umfange dieser Vorarbeiten Kenntniss nehmen wollte, würde es kaum glauben, dass solche in so wenigen Monaten haben beendigt werden können. Bei dem Erwerbungs-Geschäft haben wir nach Vorschrift des Gesetzes überall erst eine gütliche Uebereinkunft versucht und angemessene Gebote gemacht, um das drückende Gefühl zu beseitigen, welches stets mit einer zwangsweisen Abtretung des Eigenthums verbunden bleibt. Wir haben selbst einige Opfer nicht gescheut, diese Absicht zu erreichen, und haben sie zumeist und bis auf wenige Ausnahmen erreicht, wo wir dann das Gesetz und die Taxe walten liessen, und werden von jetzt ab unablässig bemüht sein, die Zahlungshindernisse schleunig zu beseitigen und Zahlung zu leisten, wozu die Mittel in Ueberfluss vorhanden sind.

V. Gebäude auf den Bahnhöfen.

Von Bedeutung giebt es deren nur in *Halberstadt*, *Gr. Oscherleben*, *Langgiewaldingen* und *Magdeburg*, da die Anlagen auf den Zwischen-Stationen von sehr geringem Umfange sind.

Die Gebäude auf dem Bahnhofe bei *Halberstadt* sind fertig projectirt und veranschlagt. Wir werden die dazu bestimmte Summe von 49000 Thaler nicht überschreiten, und Gebäude herstellen, die dem Zwecke entsprechen und der Stadt *Halberstadt* zur Zierde und Freude gereichen werden. Diese Rücksicht waren die Gesellschafts-Behörden der bedeutenden Stadt sowohl, welche eine so lebhafte Theilnahme an dem Unternehmen gezeigt und beihilflich hat, als auch dem Unternehmen selbst schuldig. Die beabsichtigte Verbindung des Bahnhofes mit der Stadt selbst ist dagegen auf den Wunsch der Stadt-Behörden unterblieben, was für die Interessen der Gesellschaft auch nicht von Bedeutung ist. Wird, wie zu vermuthen steht, von Seiten der Stadt späterhin eine solche Verbindung gewünscht, so wird sie sich noch einrichten lassen, dann aber voraussichtlich nur auf Kosten der Stadt. Um so weniger haben Ausschuss und Directorium gegen die Vereitelung der früheren Absicht etwas zu erinnern gehabt.

Wegen der Gebäude auf dem Bahnhofe in *Gr. Oscherleben*, auf welchem beide Gesellschaften sich treffen, haben Verhandlungen mit der Herzoglich Braunschweigischen Eisenbahn-Commission vorangehen müssen, die erst heut vor 8 Tagen durch persönlichen Zusammentritt der Braunschweigischen Eisenbahn-Verwaltung und des unterzeichneten Directorii — wenn gleich nicht ohne manche Schwierigkeit — haben beendigt werden können. Jetzt ist eine Uebereinkunft dahin getroffen, dass das Passagier-Gebäude nach einem von uns zu entwerfenden Plane von beiden Verwaltungen bezahlt und benutzt wird, dass sich aber jede Verwaltung in Betreff der übrigen Gebäude ganz nach ihren Bedürfnissen einrichtet, beide Bahnhöfe aber neben einander liegen und jede zulässige Bequemlichkeit erhalten. Mit der dafür für unsern Theil im Ueberschlag ausgeworfenen Summe von 29000 Thalern hoffen wir auszureichen und dafür zweckmässige Einrichtungen zu treffen. Speciell veranschlagt sind die Gebäude noch nicht, was auch um so weniger geschehen konnte, als das Project des gemeinschaftlichen Hauptgebäudes erst seit voriger Woche in Arbeit ist.

Die Gebäude auf der Station bei *Langgiewaldingen* werden 8000 Thaler kosten, als so viel auch im Kosten-Ueberschlag dafür ausgeworfen ist.

Was endlich die Gebäude in *Magdeburg* anlangt, so hängt deren Umfang noch davon ab, ob der vom Ausschuss und vom unterzeichneten Directorium einstimmig für zweckmässig erachtete und deshalb auch beabsichtigte Vertrag mit der *Magdeburg-Leipziger-Eisenbahn-Gesellschaft* zu Stande kommen wird, nach welchem letztere den Betrieb auf unserer Bahn übernehmen soll. Es sind deshalb vielfache und vorsichtige Verhandlungen von den Behörden beider Gesellschaften gepflogen, und liegt der Vertrag jetzt zur Berathung beim Ausschusse der *Magdeburg-Leipziger-Gesellschaft*. Diese soll indessen, wie uns äusserlich bekannt geworden, bereits Statt gehabt und nur zu im Ganzen unwesentlichen Erinnerungen gegen die diesseitige Erklärung Veranlassung gegeben haben, und somit gegründete Hoffnung vorhanden sein, den Vertrag zum Abschluss zu bringen. Erfolgt dieser, so werden die Gebäude der *Magdeburg-Leipziger-Gesellschaft*, so wie auch deren Maschinen-Reparatur-Werkstatt und Coaks-Brennerei von uns mit benutzt werden, und wird so eine grosse Ersparniss im Anlage-Capital entstehen. Schlägt diese Hoffnung fehl, so werden wir uns selbst einrichten und einen viel grösseren Maassstab für die dann notwendigen Baulichkeiten anlegen müssen.

Auf alle Fälle kann aber unsere Gesellschaft einen grossen Waarenschuppen in *Magdeburg* nicht entbehren, da die zum Waarenverkehr bestimmten Räume, welche die *Magdeburg-Leipziger-Gesellschaft* besitzt, schon jetzt für deren Betrieb zu klein sind. Deshalb hat sich das unterzeichnete Directorium unter Zustimmung des Gesellschafts-Ausschusses entschlossen müssen, auf Ueberlassung des einzigen Gebäudes, was in *Magdeburg* dazu passte, der Militär-Bäckerei nämlich, bei dem Kriegs-Ministerium anzutragen. Die Erreichung dieser Absicht unterlag um so grösserer Schwierigkeiten, als die sichere Lage einer Militär-Bäckerei für den Fall einer Belagerung von grosser Wichtigkeit in einer Festung ist, und als militairische und fortificatorische Rücksichten überall die erste Stelle präferiren. Noch grösser

wurde das Hinderniss dadurch, dass die *Magdeburg-Leipziger-Gesellschaft*, welche jenes Grundstück so überaus gern besessen, und für dessen Erwerbung die grössten Geldopfer nicht gescheut hätte, mit ähnlichen Anträgen wiederholt zurückgewiesen war.

Nichts desto weniger ist es unsern beharrlichen Bemühungen und unsern wiederholten Nachweisungen über die völlige Unentbehrlichkeit dieses Grundstücks zu unserm Unternehmen gelungen, die Unterhandlungen über Abtretung desselben gegen Gewährung eines andern Locals im untern Stadtheile in den Gang zu bringen und glücklich zu beendigen. Diesen Ausgang verdanken wir hauptsächlich unserm trefflichen und vorurtheilsfreien Kriegs-Minister, der nun die Sache zur Allerhöchsten Genehmigung vorlegen wird, an welcher aber bei dem Interesse, welches unsers Königs Majestät für unsere Eisenbahn hat, gar nicht zu zweifeln steht.

Wir haben jedoch zur Beschaffung eines andern Bäckerei-Platzes 5 kleine Häuser und Gärten für die Summe von 13760 Thaler kaufen, und uns neben noch mancher andern lästigen Bedingung dazu verstehen müssen, dort ein neues Militär-Bäckerei-Gebäude mit Zubehör auf unsere Kosten aufzurichten. Das erworbene Grundstück muss dagegen zu unserm Betriebe vorgerichtet werden, so dass an der Summe von 40000 Thaler, die der Kosten-Uberschlag dafür entfällt, wohl nichts erspart, dieselbe vielmehr leicht um einige Tausend überschritten werden dürfte, worauf es indessen bei der erklärten Unentbehrlichkeit des Grundstücks zu unserm Verkehr gar nicht ankommen kann.

VI. Zwischen - Stationen.

Deshalb wird noch verhandelt. Der Ausschuss und das Directorium haben es für zweckmässig anerkannt, zwischen *Halberstadt* und *Oschersleben* noch eine Zwischen-Station bei *Nienhagen* anzulegen. Eine zweite wird zwischen *Oschersleben* und *Lanzenweddingen* nöthig sein. Ob diese bei *Gr. Germerleben*, oder an der Strasse, die von *Hadmerleben* nach *Wanzleben* führt, angelegt werden wird, hängt von genauen Ermittlungen ab, welche das Directorium veranlasst hat und seiner Zeit dem Ausschuss vorlegen wird. Für beide Punkte sprechen mehrfache Gründe. Ausserdem wird es unserm Interesse angemessen sein, beim Vorwerk *Blumenberg* zum Besten der Stadt *Wanzleben* einen Anhaltspunkt, jedoch bloss für die Güterzüge anzulegen. Wegen der Beiträge, welche die dabei interessirten Ortschaften zu den immer nicht ganz wohlfeilen Anlagen geben sollen, wird noch verhandelt.

VII. Cassen- und Rechnungs-Wesen.

Das Cassen- und Rechnungs-Wesen unserer Gesellschaft ist nach dem Beispiel der *Magdeburg-Leipziger-Eisenbahn-Gesellschaft* meist kaufmännisch eingerichtet worden, weil sich diese Einrichtung bei jener Gesellschaft bewährt hat, und weil eine sogenannte administrative Cassen- und Rechnungs-Führung bei unserm grösstentheils kaufmännischen Geschäft sich auch gar nicht durchführen lässt.

Beides ist in guter Ordnung.

Da den Mitgliedern des Directoriums die genauere Kenntnis von dem kaufmännischen Cassen- und Rechnungs-Wesen nicht beizubringen, so haben sie sich zur Beaufsichtigung desselben und zu den Cassen-Revisionen, so wie zu den vielen kaufmännischen Gegenständen, die bei unserm Geschäft vorkommen, und als da sind: Ankauf von Wechseln, Ankauf von einstragenden Papieren zur Benutzung müssig liegender Gelder, Geschäfte mit der Bank, Frachtverdingungen u. s. w. die Hülfe und Mitwirkung einiger in *Magdeburg* wohnenden Ausschussmitglieder, die Kaufleute sind, erbeten, und wir können die Bereitwilligkeit nicht genug rühmen, mit welchen uns alle, besonders aber der Herr Commercien-Rath *Schultze* und Herr Kaufmann *Carl Deneke* dabei entgegen gekommen sind und bei jeder Gelegenheit üben.

Der Cassen-Verwaltung liegt ein Etat zum Grunde, so weit ein solcher bisher aufzustellen war, und so weit es sich um bestimmte Ausgaben handelt.

Die Rechnung für das verlossene Jahr ist gelegt, und liegt im kurzen gedruckten Auszuge in hinlänglichen Exemplaren für die Herren Actionairs hier vor. Ausserdem erfolgt hierbei eine Uebersicht von den Einnahmen und Ausgaben in diesem Jahre bis zum 25. d. M. Der Bestand betrug darnach an diesem Tage die Summe von 11003 *R.* 8 *Gr.* 7 *S.*

Seitdem die erste Rate von 10 pro Cent der Actien im September eingezogen ist, ist es nur der Stadtbehörde in *Halberstadt* gestattet, den zehnten Theil der von der Kämmerer dieser Stadt gezeichneten Summe mit 25000 Thalern einzuzahlen, weil wir dieser Summe bis zum zweiten Ausschreiben bedurften. Dies zweite Ausschreiben ist erlassen und wird in den letzten Tagen des nächsten Monats eingezahlt werden.

Wie viel Geld es der Casse zuführen wird, ist nicht zu bestimmen, da es nach §. 4 unsers Gesellschafts-Statuts bei der zweiten Einzahlung von jedem Actionair abhängt, ob er das ganze Rest-Capital einzahlen will, und von dieser Befugnis voraussichtlich viel Gebrauch gemacht werden wird. Häufen sich die Geldvorräthe zu sehr, so wird an zinsbare Belegung eifrig gedacht, und solche so viel, als es mit Vortheil und Sicherheit geschehen kann, bewirkt werden.

Hiermit könnten wir unsern Geschäftsbericht eigentlich schliessen. Wir finden uns aber veranlasst, noch nachstehende allgemeine Bemerkungen hinzu zu fügen:

Der Geschäftsbetrieb unserer Eisenbahn-Verwaltung ist nicht leicht, und hat dadurch seine eigenthümlichen Schwierigkeiten, dass die Mitglieder des Directoriums sowohl, als des Ausschusses in 3 verschiedenen Städten wohnen. Ja selbst die Vorsitzenden des Ausschusses und des Directoriums haben verschiedene Wohnorte. Dadurch werden die gegenseitigen und oft unerlässlichen Mittheilungen ausserordentlich erschwert, und die so wünschenswerthe Mitwirkung von Kaufleuten ist nicht in Folge eines förmlich übernommenen Auftrags, sondern nur in Folge grosser Gefälligkeit vorhanden. Der unterzeichnete Vorsitzende fühlt diesen Uebelstand um so mehr, als er bei derselben Stellung, die er früher zur *Magdeburg-Leipziger-Gesellschaft* einnahm, vielfache Gelegenheit gehabt hat, sich Erleichterungen zu verschaffen, auf die er jetzt verzichten muss, um das Geschäft rascher zu betreiben, als es jetzt möglich ist. Er sieht indessen gleichzeitig ein, dass dieser Unterschied in eigenthümlichen Verhältnissen beruht und nicht abgewendet werden kann, und verspricht, wie bisher alles Mögliche zu versuchen, um jede Stockung zu vermeiden, wie es ihm bisher, Dank sei es den loyalen Gesinnungen der übrigen Directions-Mitglieder und des gesammten Ausschusses, und bei dem in ihn gesetzten Vertraue gelungen ist.

Es sind einige Zeitungs-Artikel erschienen, welche die Zweckmässigkeit der gewählten Bahnlinie sehr in Zweifel, und ausserdem böse Omla in Betreff der Haltbarkeit unserer Bahn stellten. Sie werde, so hiess es wörtlich, bei *Anderleben* und *Gr. Oscherleben* durch Bruch und Moor geführt, wo Pfahl an Pfahl erforderlich sein würde, um die nöthige Sicherheit zu erlangen.

Diese Artikel sind in der Stadt *Wanzleben* verfasst, die sich äusserst gravirt crachtete, als die Terrain-Verhältnisse es durchaus nicht gestatteten, die Linie über *Wanzleben* zu legen, was man ja so gern gethan haben würde, da jeder Thweg gern vermieden und eine Stadt von mehr als 3000 Einwohnern gern beachtet und die Bahn ihr gern möglichst nahe gelegt wird. Sie hat alle vorgesetzte Behörden und selbst des Königs Majestät angerufen, ist aber allenthalben zurückgewiesen, weil die Gründe, die sich ihrem Wunsche entgegenzusetzen, zu klar und zu mächtig waren, als dass eine ihren Wünschen gemässe Entscheidung hätte erfolgen können, der Unwille ist aber doch nicht zu unterdrücken gewesen, und hat sich nun durch das bekannte Mittel, an die Oeffentlichkeit zu appelliren, Luft gemacht, es dabei aber nicht gescheut, ganz unrichtige Angaben zu machen.

Das Directorium würde es nicht der Mühe werth achten, diesen Gegenstand in der heutigen General-Versammlung zu berühren, da es auf so viel Vertrauen Seitens der Actionairs Anspruch zu haben glaubt, dass es ein so grosses Werk nicht ohne vorgängige genaue Untersuchung des Baugrundes begonnen hat, welche Untersuchung denn auch wirklich geschehen und dadurch bewirkt ist, dass man an mehr als 120 Orten tief einschlug, um die Beschaffenheit des Untergrundes überall, und namentlich da, wo es dem Techniker am nöthigsten schien, genau zu ermitteln.

Um aber jeden Zweifel zu beseitigen, mag hier noch folgendes angeführt werden:

Wie schon bemerkt, gestatteten es auch vorgängig speciell nivellirter und vermessener Linie über *Wanzleben* die Terrain-Verhältnisse durchaus nicht, diese um $\frac{1}{2}$ Meile kürzere Linie zu wählen. Es würden nämlich nicht allein höchst bedeutende Mehrkosten für viel grössere Erdarbeiten erforderlich, sondern es würden auch dabei auf lange Strecken die bei dem Betriebe höchst nachtheiligen und fort-dauernd starke Steigungen von 1:150 unvermeidlich gewesen sein, wogegen jetzt in der gewählten Linie die ungünstigste Steigung nur 1:300 beträgt. Wenn aber auch die Bahnlinie über *Wanzleben* hätte geführt werden können, so würde solche doch immer bei *Anderleben* sowohl, als bei *Gr. Oscherleben* in den Bruch gekommen sein, gegen welche Gegend jene Zeitungs-Artikel so sehr eifern.

Uebrigens hat sich jetzt, nachdem der Bau in Angriff genommen, die Zuverlässigkeit unserer Untersuchungen bereits herausgestellt, und hat es sich vollkommen bestätigt, dass der Grund und Boden in gedachten Brüchen zur Legung des darauf zu schüttenden Erdammes ganz genügende Festigkeit besitzt. Derselbe besteht nämlich da, wo unsere Bahn die Brüche durchschneidet, fast durchgängig oben aus festem Thon, unter welchem sich ein mit Lehm gemischter Sand befindet, so dass nicht die geringste Besorgnis obwaltet, und dass selbst nicht einmal zu den Brücken im Bruche Pfähle gebraucht sind, sondern nur zu einigen Brücken Schwellroste nöthig werden.

Die Herren Actionairs mögen sich also über diese Zeitungsartikel beruhigen, denen leicht noch mehrere folgen, auf deren Widerlegung wir uns aber fortan nicht einlassen können.

Obgleich die völlige Beendigung des Bahnbau noch nicht auf den Tag oder eine Woche voraus bestimmt werden kann, so lässt sich doch mit einiger Zuversicht absehen, dass wir die Bahn noch vor Anfang der *Leipziger Michaels-Messe* im künftigen Jahre werden eröffnen können. Vielleicht wird es schon zur *Braunschweiger Sommer-Messe* möglich werden. Die *Braunschweigische Eisenbahn-Commission* hat für die Strecke von *Gr. Oscherleben* bis *Wolfenbüttel* gleiche Aussichten und Wünsche.

Schliesslich mögen wir noch einige Worte über die Aussichten erwählen, welche hinsichts der Rentabilität unserer Bahn zur Seite stehen. Ohne uns irgend auf Summen oder Procent-Bestimmungen einzulassen, möchten wir doch glauben, dass die Aussichten gar nicht unfreundlich wären. Es ist zur Genüge bekannt, dass die Regierungen in *Oesterreich* und *Hannover* die Eisenbahn-Angelegenheit recht ernstlich zu der ihrigen machen. *Oesterreich* wird gewiss in nicht gar langer Zeit die Bahn von *Triest* an über *Wien* und *Prag* bis zur Sächsischen Grenze herstellen. Dass dann von *Prag* die kurze Strecke bis *Dresden* nicht ungebaut bleiben kann, liegt zu sehr in der Natur der Sache und im Vortheil der Sächsischen Regierung. Das *Hannoversche Gouvernement* aber wird nunmehr nach desfallsiger Zustimmung der Stände und nach ganz sichern Nachrichten auch ungesäumt die Bahnen von der *Braunschweigischen Grenze* nicht nur über *Celle* nach *Lüneburg* und *Harburg*, sondern auch über *Hannover* nach *Bremen* und Preussisch *Minden* bauen. Nicht minder unterliegt es keinem Zweifel, dass die Bahn von *Minden* bis *Cöln* bald wird in Angriff genommen werden müssen, da sie zur politischen Nothwendigkeit wird, weil die Franzosen von *Paris* nach der *Belgischen Grenze* bauen wollen. Auch die Bahn von *Leipzig* nach *München*, über welche bereits Staatsverträge bestehen und die schon an mehreren Orten im Bau begriffen ist, kann nicht allzu lange unbeeidigt bleiben. Erwägt man nun, dass alles, was die ganzen Hauptbahnen von Osten nach Westen und von Süden nach dem Norden passirt, unsere Bahn von *Magdeburg* bis *Gr. Oscherleben* passiren muss, und dass von *Halberstadt* aus nach allen Richtungen Chaussee-Verbindungen angelegt sind und werden, welcher Umstand unserer ganzen Bahn einen um so grösseren Verkehr zuführen muss, so sind die Aussichten auf Verkehr und Rentabilität gewiss erfreulich. Um so auffallender ist es, dass sich dennoch hin und wieder unter den Actionairs Misstrauen zeigt, und dass Verkäufe zu sehr nachtheiligen Preisen hie und da Statt finden sollen. Mögten sich doch die Actionairs nicht von Actien-Speculanten irre machen lassen, deren es so viele giebt, die absichtlich ganz grundlose Nachrichten über den Stand der Actien zeitweilig verbreiten, um später schnöden Gewinn zu machen, und die in solchem Beginnen oft reussiren, so lange die Actien nicht in den Cours-Zettel aufgenommen werden. Wer irgend Mittel hat, seine Actien zu bezahlen, was ja überdies durch ziemlich geräumige Termine erleichtert wird, der behalte sie in, weil er voraussichtlich nicht daran verlieren, wohl aber ansehnlich gewinnen kann.

Halberstadt, den 30. Mai 1842.

Directorium der *Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn-Gesellschaft*.

Francke,
Vorsitzender.

RECHNUNGS-ABSCHLUSS

der Magdeburg - Halberstädter Eisenbahn - Gesellschaft

bis zum 25. Mai 1842.

| | Debitoren | | | Creditoren | | |
|--|------------------|----|----|-------------------|----|----|
| | R. | S. | G. | R. | S. | G. |
| Actien - Capital - Conto | | | | | | |
| durch die erste Einzahlung am 31 August 1842 | 92260 | | | | | |
| am 1. April 1842 von der Stadt Halberstadt | | | | 117,200 | | |
| <i>Gebr. Wrede in Halberstadt</i> | | | | 5 | 19 | |
| <i>G. L. Dommerich in Braunschweig</i> | | | | 4 | 24 | 2 |
| <i>Jul. Guido Wolff in Hamburg</i> | | | | 364 | 26 | |
| <i>Königl. Banco-Comptoir hierselbst</i> | | | | 54,400 | | |
| Tit. I. Erdarbeiten | | | | | | |
| A. Rechnungs-Bau | 368 | 23 | 9 | | | |
| B. Entreprise-Bau | 24700 | | | | | |
| | 25,068 | 23 | 9 | | | |
| Tit. II. Grund- und Nutzungs-Entschädigungen | | | | | | |
| B. Kreis - Wanzleben | 417 | 4 | 2 | | | |
| C. - Oschersleben | 12 | 25 | | | | |
| D. - Halberstadt | 146 | 1 | | | | |
| | 576 | | 2 | | | |
| Tit. V. Oberban | | | | | | |
| B. Hölzerlieferung | 3000 | 20 | | | | |
| C. Schienen | 18610 | 20 | 3 | | | |
| | 21,611 | 10 | 3 | | | |
| Tit. IX. Insgemein | | | | | | |
| A. Directionskosten | 6784 | 23 | 6 | | | |
| B. Vorarbeiten | 9033 | 6 | 4 | | | |
| C. Bücher, Charten und Pläne | 4 | | | | | |
| D. Inventarium | 10 | 20 | | | | |
| E. Div. Unkosten | 4929 | 14 | 2 | | | |
| | 20,762 | 4 | | | | |
| Depositen - Conto | 74,605 | 9 | | | | |
| Vorschuss - Conto | 78 | 17 | 5 | | | |
| Wechsel - Conto | 3617 | 7 | 9 | | | |
| General-Consul <i>Hebeler</i> in London | 14710 | 18 | 8 | | | |
| Cassa - Bestand | 11005 | 8 | 7 | | | |
| Summa | 172,035 | 9 | 2 | 172,035 | 9 | 2 |

Magdeburg, den 25. Mai 1842.

Directorium der Magdeburg - Halberstädter Eisenbahn - Gesellschaft.

Francke,

Vorsitzender.