

Name der Gesellschaft
Berlin=Frankfurter Eisenbahn=Gesellschaft

会社名
ベルリン=フランクフルト鉄道会社
会計年度
1843

業種
鉄道会社

掲載文献等
Original

ファイル名
1843BFEG_A.pdf

No. 3.

Bericht

Direction der Berlin-Frankfurter Eisenbahn-Gesellschaft

erstattet zur

General-Versammlung der Actionaire

am 15. April 1844.



Journ. No. 768.

Form. No. 45^e.

Druck von Eduard Hänel in Berlin, Potsdamer Strasse Nr. 118.

Nachdem das, unserer Leitung anvertraute Unternehmen bereits länger als ein volles Kalenderjahr im vollständigen Betriebe sich befindet, gereicht es uns zum Vergnügen, den geehrten Actionairen über den Stand desselben folgenden Bericht erstatten zu können.

I. Im Allgemeinen.

Von vorzüglicher Wichtigkeit für das Gesamtinteresse unseres Unternehmens war die Frage wegen des Anschlusses der, einerseits nach Bosen und Preußen, und andererseits nach Schlessien führenden Bahnen an die unsrige.

In ersterer Beziehung ist bis jetzt von Seiten der hohen Behörden, an die wir uns deshalb gewandt haben, ein Beschluß noch nicht gefaßt worden: dagegen ist der Anschluß der Bahn nach Schlessien an die unsrige durch den veröffentlichten Plan und die Statuten der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn-Gesellschaft gesichert.

In Folge der bei Begründung des Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn-Unternehmens von der General-Versammlung jener Gesellschaft am 3. August 18. a. pr. gefaßten Beschlüsse sind von Seiten der Direction der gedachten Gesellschaft Unterhandlungen wegen Vereinigung der beiden Gesellschaften eröffnet worden; dieselben haben jedoch, obgleich wir im öffentlichen Interesse eine solche Vereinigung, falls sie bei vollständiger Berücksichtigung der Interessen der Actionaire unserer Gesellschaft zu bewirken gewesen wäre, für sehr wünschenswerth hielten und deshalb auf die Unterhandlungen bereitwillig eingegangen sind, nicht zu einem Resultat geführt, da die uns gemachte Offerte zu weit unter demjenigen Werthe zurückblieb, welcher für die Actien unserer Gesellschaft, nach unserer Ueberzeugung, schon mit Rücksicht auf die zur Zeit der desfallsigen Unterhandlungen erlangten Betriebs-Resultate, anzunehmen war. Diese Ansicht, die sich inmittelst durch den Abschluß des vergangenen Betriebsjahres mehr als vollständig bestätigt hat, haben wir gegen den Verwaltungsrath unserer Gesellschaft in dem abschriftlich beigefügten Schreiben vom 27. November v. J. nebst Beilage ausgesprochen und dessen Zustimmung in dem gleichfalls abschriftlich anliegenden Schreiben vom 5. Dezember v. J. erhalten. Wir zweifeln nicht, daß die geehrte General-Versammlung unserem Verfahren gleichfalls Ihre Zustimmung ertheilen werde.

Was die persönlichen Verhältnisse der Gesellschafts-Vorstände betrifft, so ist:

aus dem Verwaltungsrath

der Herr Banquier A. Salinger durch überhäufte anderweite Geschäfte zum freiwilligen Ausscheiden, zu unserem Bedauern, veranlaßt gewesen. Außerdem haben wir den Verlust zweier Mitglieder des Verwaltungsraths, der Herren Banquiers Abraham Borchardt und Arons Wolff zu beklagen, die im Laufe des vergangenen Jahres mit Tode abgegangen sind.

Nach Maßgabe des Resultats der in der letzten General-Versammlung Statt gehaltenen Wahlverhandlungen sind die Herren C. H. Kupfer und Dr. Haering in den Verwaltungsrath statutenmäßig eingetreten. Es bleibt daher noch die dritte erledigte Stelle, so wie die Stellen derjenigen vier Mitglieder des Verwaltungsraths, die nach dem Amtsalter und resp. nach dem Loose statutenmäßig jetzt ausscheiden, namentlich des Herrn Obristen von Reuß, der Herren Stadträthe Reibel und Jung und des Herrn Hofgoldschmidts Hoffauer, durch neue Wahl zu besetzen, bei der jedoch die so eben genannten vier Mitglieder statutenmäßig wieder wählbar sind.

Aus der Direction

ist der stellvertretende Director, Herr Banquier B. Rubens ausgeschieden, weil er die auf ihn gefallene Wahl als Directionsmitglied der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn-Gesellschaft angenommen hat. Da statutenmäßig ein Directionsmitglied und ein Stellvertreter jährlich nach dem Amtsalter oder nach dem Loose ausscheiden, so

hat es für dieses Jahr bei gleichem Amtsalter nur der Ausloosung eines Directions-Mitgliedes bedurft, in Folge deren Herr Banguler S. N. Liebert aus unserer Mitte ausscheidet. In der jetzigen General-Versammlung ist daher unser Collegium durch neue Wahl eines wirklichen und eines stellvertretenden Mitgliedes zu ergänzen, wobei das nach dem Loose ausscheidende Mitglied ebenfalls wieder wählbar ist.

II. Bau der Bahn.

Wie wir bereits in dem zur vorjährigen General-Versammlung erstatteten Berichte bemerkt haben, sind bei Vollendung des Baues zunächst alle Kräfte dahin gerichtet gewesen, die Bahn in der möglichst kürzesten Zeit für den Betrieb zu eröffnen, während die gänzliche Vollendung der verschiedenen einzelnen Theile später nach und nach geschehen mußte. Aus diesem Grunde haben auch in dem Jahre 1843 noch mancherlei Arbeiten zur vollständigen Herstellung der baulichen Anlagen, der Dossirungen, des Planums und der Transportmittel vorgenommen werden müssen, und es hat dieserhalb sowohl, als wegen der, mit so vielerlei Weitläufigkeiten verknüpften definitiven Regulirung der Grunderwerbungen, — ingleichen wegen einiger Streitpunkte mit verschiedenen Entrepreneuren, — selbst jetzt noch nicht jeder Titel der Baurechnung vollständig abgerechnet und abgeschlossen werden können. In der sub C. beiliegenden Nachweisung der Baukosten ist jedoch sowohl die Summe der für die verschiedenen einzelnen Abtheilungen des Baues bis jetzt stattgehabten Ausgaben, als auch der Betrag der muthmaßlich noch erforderlichen Kosten, also die überschlägliche Gesamtsumme der Baukosten angegeben. Hiernach wird die ganze Vollendung des Baues der Bahn mit ihren Anlagen und Transportmitteln überhaupt 2,676,693 Rthl. 10 Sgr. 5 Pf. kosten und von dem, durch die Stamm-Actien und Prioritäts-Actien aufgebrachten Kapitale und andere Einnahmen eine Summe von = 126,101 Rthl. 22 Sgr. 9 Pf. übrig bleiben, die nach und nach dem Reserve-Fond zu Gute kommen wird. Hiervon ist jetzt schon der Betrag von 41,167 Rthl. 14 Sgr. 9 Pf. zum Reserve-Fond abgesetzt, wie am Schlusse der Nachweisung bemerkt worden, so daß daher nur noch 84,934 Rthl. 8 Sgr. im Vaufonds verbleiben.

Daß der hier nachgewiesene Ueberschuß nicht mit dem im vorigen Berichte angegebenen übereinstimmt, hat theils seinen Grund in den, von den Behörden verlangten Aenderungen, resp. Erweiterungen verschiedener Gegenstände, als: der Personenwagen, der Pflasterungen und Trottoirs, der Uebergänge, Barrieren u., so wie in manchen, durch die Erfahrung als nothwendig herausgestellten neuen Erwerbungen und Anlagen, als: Anschaffung einer 15ten Locomotive, Erweiterung der Packhofsgebäude, der Passagiergepäck-Expeditionen und verschiedener baulichen Anlagen nebst Vervollständigung des Inventarii und der Ausweichungen, Erbauung eines neuen Bahnwärter-Wohnhauses u., wie solches weiter unten einzeln näher angegeben werden wird, — theils in den vorher nicht genau zu bestimmen gewesenem Beträgen für Grunderwerbungen, die im Wege der Expropriation regulirt worden, so wie für diejenigen Baulichkeiten, über welche damals mit den Duvriers noch nicht definitiv abgerechnet war. Da wir, wie in unseren früheren Berichten bereits näher auseinandergesetzt ist, bei Anlegung des hiesigen Bahnhofes und der neuen Straßen, sowie bei verschiedenen Grunderwerbungen auf der Bahnstrecke, Terrain über den wirklichen Bedarf hinaus haben ankaufen müssen, welches erst nach und nach wieder veräußert werden wird, so ist der Ueberschuß des Anlage-Kapitals zur Zeit nicht baar im Bestande, sondern kann nur durch den Verkauf der disponiblen Grundstücke eingezogen werden. Diese letzteren sind nur zu mäßigen Preisen in Ansaß gebracht, und namentlich sind die, in den noch vorhandenen Baustellen zu Berlin stekenden 3134 □Ruthen nur mit 50 Rthl. pro □Ruthe berechnet, während die bis jetzt verkauften Baustellen im Gesamtbetrage von 362 □Ruthen nicht unter 75 Rthl. pro □Ruthe veräußert worden sind, und sich jedenfalls für die Eckbaustellen ein noch höherer Preis erzielen lassen wird. Für die übrig gebliebenen Parcelen der angekauften Berliner Stadtwiesen von zusammen 3303 □Ruthen ist nur 1 Rthl. pro □Ruthe in Rechnung gestellt, ein Preis, der sich später, namentlich nach bewirkter Separation, durch welche die einzelnen Grundstücke sich zu einem abgerundeten Ganzen werden zusammen legen lassen, ohne Zweifel bedeutend höher stellen wird. Die in und bei Frankfurt noch disponiblen Grundstücke sind zusammen zu dem Werthe von 65,240 Rthl. angesetzt, der muthmaßlich dafür zu erlangen sein wird. Für die übrigen disponiblen Grundstücke auf der Bahnstrecke ist verhältnißmäßig ein nur ganz geringer Preis in Ansaß gebracht, so daß nach der desfallsigen speciellen Berechnung, der Werth aller disponiblen Grundstücke zusammen incl. 1400 Rthl. noch zu empfangender Restaufgelde, = 227,495 Rthl. 9 Sgr. 7 Pf. beträgt. Von den im vorigen Berichte aufgeführten 241,475 Rthl. 14 Sgr. 2 Pf. sind demnach bis jetzt 84,930 Rthl. 4 Sgr. 7 Pf. realisirt und eingezogen.

In Bezug auf die speziellen Titel der Rechnung bemerken wir folgendes:

A. Grunderwerb.

Zum Berliner Bahnhof nebst Packhof und den neuen Straßen sind zusammen 35 Morgen 38,5 □ Ruthen Areal verwendet, welche nach Abrechnung des Werthes der Baustellen, der Gesellschaft = 79,375 Rthl. 5 Sgr. 5 Pf. kosten. Wir glauben, daß dies ein sehr günstiges Resultat zu nennen ist, zumal wenn in Betracht gezogen wird, daß durch die Anlage des Bahnhofes in der Stadt dem Unternehmen für alle Zeiten dauernde Vortheile gesichert sind, und daß durch die Einrichtung des Packhofes an der Spree und die hinreichend großen Räumlichkeiten des Bahnhofes selbst, auch bei dem zu erwartenden größern Verkehr durch den Anschluß anderer Bahnen, jeder Verlegenheit, die durch Unzulänglichkeit der Betriebsräume entstehen könnte, vorgebeugt wird. Wiewohl wir es als Grundsatz festgehalten haben, beim Ankauf von Grundstücken überall so viel als möglich in den Grenzen der Billigkeit auf gutlichem Wege mit den Eigenthümern abzuschließen, so sind wir doch durch ganz unverhältnißmäßige Ansprüche verschiedentlich in den Fall gekommen, den Weg der Expropriation betreten zu müssen. Die desfallstigen Verhandlungen sind bis auf sehr wenige minder bedeutende geschlossen; dagegen schweben noch mehrere Prozesse mit Grundeigenthümern, die gegen das Resultat der Expropriations-Resolute reklamirt und im Wege des Prozesses eine höhere als die ihnen dort zugesprochene Entschädigung in Anspruch genommen haben. Sowohl aus diesem Grunde, als weil die dem Königlichen Fiskus für das zum Bahnbau entnommene Forstterrain zu gewährende Entschädigung, von den competenten Behörden noch nicht festgesetzt ist, haben die gesammten Kosten des Grunderwerbes noch nicht definitiv regulirt werden können. Nach der, der Baurechnung zum Grunde gelegten Berechnung des Grunderwerbes, die wir den geehrten Actionären bei Vollenbung der definitiven und speciellen Baurechnung vorlegen werden, kosten die zur ganzen Bahn und deren Anlagen überhaupt entnommenen = 1091 Morgen 40 □ Ruthen, soweit sich der Preis bis jetzt übersehen läßt, zusammen = 312,714 Rthl. 27 Sgr. 2 Pf. mit Einschluß aller temporairen Nutzungs-Entschädigungen, Durchholzungs- und Ausrodkungskosten und sonstiger in diesen Titel fallenden allgemeinen Unkosten. Dies ergibt einen Durchschnittspreis pro Morgen von 286 Rthl. 17 Sgr. 2 Pf. Wenn diese Berechnung mit der entsprechenden Angabe im vorjährigen Bericht nicht genau übereinstimmt, so hat dies, wie schon oben bemerkt, seinen Grund darin, daß theils auf Veranlassung der Königlichen Behörden zu Wegeanlagen, Schadenruthen, Gräben, Uebergängen, zu den Telegraphen-Ständen und zur Anlage eines Steuer-Revisionsgebäudes nachträglich noch hat Terrain angekauft werden müssen, theils das Resultat der Expropriations-Verhandlungen nicht mit Bestimmtheit vorher zu sehen war. In letzterer Beziehung kann auch unsere jetzige Rechnung noch Abänderungen erleiden.

B. Erdbewegungen.

Die mit dem Entrepreneur der Erdarbeiten stattgefundene Abrechnung hat zu verschiedenen Streitigkeiten Veranlassung gegeben, deren Schlichtung kontraktmäßig einem schiedsrichterlichen Verfahren überwiesen worden ist. Die Beendigung dieser, in der Verhandlung begriffenen, Angelegenheit, liegt daher für jetzt außer unserer Wirksamkeit, weshalb sich denn auch der Kostenbetrag zur Zeit nur wie geschehen arbitriren, nicht aber definitiv bestimmen läßt.

C. Brücken, Durchlässe und Viaducte.

Da die Erbauung der Durchlässe zu den, dem Entrepreneur der Erdarbeiten verdungenen Gegenständen gehört, so gilt hierbei das ad B. Gesagte.

D. Fundamentirung.

Auch hierbei concurrirt der Unternehmer der Erdarbeiten, weshalb hier gleichfalls das ad B. Gesagte Platz greift.

E. Oberbau.

Nach gänzlicher Vollenbung aller für denselben nothwendig gewesenenen Arbeiten, sind von den gelieferten Unterlagshölzern, Schienen und Befestigungsmitteln der Letzteren, die in der sub D. anliegenden Nachweisung aufgeführten Posten übrig geblieben, die von dem Saldo des Baufonds schon jetzt mit einem Werthe

von 39,207 Rthl. 14 Sgr. 9 Pf.

wozu noch der Werth der übrig gebliebenen

7 Satz Räder und Achsen kommt mit 1,960 — " — " —

also zusammen mit = 41,167 Rthl. 14 Sgr. 9 Pf.

D.

abzusetzen und als ein Activum des Reservefonds zu betrachten und demselben daher zuzuschreiben sein wird, so daß diese Summe bei späteren, aus diesem Fond zu bestreitenden Ausgaben, der Gesellschaft zu Gute kommt.

F. Ausweichungsvorrichtungen.

Durch die Erfahrungen beim Betriebe haben sich verschiedene Veränderungen und Erweiterungen der Ausweichungsvorrichtungen als dringend wünschenswerth herausgestellt. Diese im verfloffenen Jahre auszuführen, haben wir um so weniger Anstand genommen, als die dafür gemachten geringen Ausgaben mit den dadurch erzielten wesentlichen Vortheilen eines erleichterten und sichern Betriebs in keinem Verhältniß stehen.

G. Uebergänge und Barrieren, Signale, Telegraphen, Wärterbuden und Abtheilungszeichen.

Diese Arbeiten sind gegenwärtig ganz dem Bedürfniß und den Anordnungen der competenten Behörden entsprechend, vollendet.

H. Stationsplätze.

1. zu Berlin.

Wegen des starken Verkehrs während der Messen hat das Bachhofsgebäude erweitert werden müssen. Außerdem sind: der innere Ausbau verschiedener Gebäude, die Umzäunungen und die Ausweichungsvorrichtungen vervollständigt worden. Nothwendig sind aber noch einige Anlagen, als: die Verlängerung des Perrons bei der Abgangs-Colonade, der Abschluß eines Raumes für die Stellmacherei im Frachtwagenschuppen, Anlage einer Messing-Gießerei im Maschinen-Gebäude, Beschaffung einer größern Drehbank und Comptettirung der Werkzeuge für größere Reparaturen an Locomotiven und Wagen, so wie die Erbauung eines Holzschuppens und die, nach den Anordnungen der Behörden, erforderliche Verlängerung des Trottoirs und Erhöhung des Pflasters bei den Schienensträngen an der Fruchtstraße und am Stralauer Platz, wofür die veranschlagte Summe mit 6571 Rthl. 2½ Sgr. in der Baurechnung mit aufgenommen ist.

Das bereits früher auf Veranlassung der Steuerbehörde projektierte Steuer-Revisions-Gebäude am Eisenbahn-Thor in der hiesigen Stadtmauer hat wegen der Verzögerung, die durch das, zum Zweck der Terrain-Erwerbung nöthige Expropriations-Verfahren herbeigeführt wurde, erst im Spätherbste vorigen Jahres erbaut werden können, und ist nunmehr der Behörde übergeben. Da es vortheilhaft erschien, dasselbe durch Aufsetzen einer Etage zugleich zur Wohnung für 2 Bahnwärter einzurichten, so sind die Kosten dieses Gebäudes auf 2631 Rthl. 24 Sgr. 4 Pf. angewachsen und ist die im vorjährigen Bericht aufgenommene Anschlagssumme daher um 316 Rthl. 16 Sgr. 10 Pf. überschritten worden.

2. Frankfurt.

Auch hier haben aus demselben Grunde wie in Berlin: das Bachhofsgebäude und die Expeditions-Gebäude für ankommendes und abgehendes Passagier-Gepäck erweitert werden müssen. Eben so sind die Ausweichungsvorrichtungen, die Pflasterungen und die Einfriedigungen im vergangenen Jahre vervollständigt worden, und es fehlt jetzt nur noch die Erbauung eines Holzschuppens und Vervollständigung der Erleuchtungseinrichtung, wofür der muthmaßlich zu zahlende Betrag in der Rechnung aufgeführt ist.

3. Auf den Stationsplätzen zu Fürstenwalde, Cöpenick, Briesen, so wie auf dem Anhalteplatz Hangelberg

sind die Ausweichungsvorrichtungen vervollständigt worden, nothwendig ist aber noch auf jedem der zuerst genannten drei Plätze, die Erbauung eines Holzschuppens zur Aufbewahrung des klein gemachten Holzes.

4. In Erkner

hat der Besuch des Publikums bei Gelegenheit der Vergnügungsfahrten im Sommer, die im vorigen Jahre 1692 Rthl. 25 Sgr. excl. Cöpenick eingebracht haben, einen Anbau am Hauptgebäude nothwendig gemacht. Gegenwärtig beabsichtigen wir, zur Aufnahme des Publikums noch eine Halle anzulegen, deren Kosten in der Nachweisung der Baukosten enthalten sind.

I. Bahnwärterhäuser.

Da die Bahnwärter in der Nähe von Carlshorst keine für sie passende Wohnung finden, so ist es nothwendig befunden worden, ein Bahnwärterhaus daselbst zu erbauen, wofür die Kosten in der Baurechnung mit 2819 Rthl. 6 Sgr. 9 Pf. ausgeworfen sind.

K. Transportmittel.

1. Bahnwagen.

Die nach amerikanischem System erbauten achträdrigen Wagen entsprechen sowohl in Ansehung ihrer Solidität, als durch die Sicherheit, welche sie für den Betrieb darbieten, vollkommen unseren Erwartungen. Auch hat der jetzige Bedarf eine Vermehrung der im vorjährigen Berichte angegebenen Zahl noch nicht nothwendig gemacht. Dagegen sind die Wagen zweiter Klasse insofern verbessert, als in denselben Seitenthüren angebracht sind und die innere Eintheilung auf vortheilhafte Weise nach den, beim Betriebe gemachten Erfahrungen, modificirt ist. Zugleich haben wir beschloffen, die Stehplätze gänzlich eingehen zu lassen, die bisherige zweite Klasse in eine dritte, die jetzige erste Klasse in eine zweite zu verwandeln und eine neue erste Wagenklasse in den vorhandenen Wagen einzurichten. Die Preise der beiden zuerst genannten Wagenklassen sind angemessen ermäßigt, und wird das Nähere hierüber in der Abtheilung III. dieses Berichts, den Betrieb betreffend, mitgetheilt werden. Die sämmtlichen Kosten dieser Umänderung der Wagen werden sich circa auf 7020 Rthl. belaufen und sind in der Nachweisung mit aufgenommen. Es werden aber dadurch noch in den Wagen jetziger zweiten (künftig dritten) Klasse 168 Plätze mehr als bisher gewonnen, was dem Raume von beinahe drei neuen Personenwagen gleichkommt.

2. Locomotiven.

Obgleich wir im vorigen Jahre der Meinung waren, bei unserem Betriebe vor der Hand mit 14 Locomotiven ausreichen zu können, so hat sich doch durch die starke Personen- und Güterfrequenz während der Messzeiten und die in diesen Perioden noch vorgekommenen Extrazüge für Militär-Transporte u. d. unumgängliche Nothwendigkeit herausgestellt, wenigstens noch eine Locomotive anzuschaffen, welches denn auch mit Genehmigung des Verwaltungsraths geschehen ist. Unsere sämmtlichen aus der Fabrik des Herrn William Norris zu Philadelphia hervorgegangenen Locomotiven, zur Holzfeuerung eingerichtet, bewähren sich vollkommen durch geringe Reparaturkosten und vorzügliche Leistungen. Der große Uebelstand des durch die Holzfeuerung bedeutend vermehrten Funkenprühens und der hierdurch entstehenden größeren Feuersgefahr, ist bei sämmtlichen Locomotiven beseitigt. Wir haben nämlich die Mittheilung der zu diesem Zweck gemachten Erfindung des Civil-Ingenieurs Klein zu Wien für ein Honorar von 1500 Rthl. käuflich an uns gebracht. Nach dieser Erfindung wird durch einen, an den Schornsteinen der Locomotiven anzubringenden Apparat das Funkenprühen vollkommen verhütet, ohne dem zur Feuerung nöthigen Zuge des Schornsteins Eintrag zu thun. Die Anbringung dieses Apparats hat für jede Maschine nur circa 30 Rthl. gekostet und sich als durchaus praktisch bewährt.

Die vorhandenen 15 Locomotiven zerfallen in 3 Klassen und zwar:

- a) 5 Locomotiven, Klasse extra A. mit $12\frac{1}{2}$ zölligem Cylinderdurchmesser, 20 Zoll Kolbenhub und in laufender Ordnung circa 13 Tonnen (à 20 Ctr.) schwer:

Concordia
Fürstenwalde
Hamburg
Gwynn und
Opposition.

- b) 3 Locomotiven, Klasse A. mit $11\frac{1}{2}$ zölligem Cylinderdurchmesser, 20 Zoll Kolbenhub und in laufender Ordnung circa $11\frac{1}{2}$ Tonnen schwer:

Carl Treu
Zimpel und
Spree.

c) 7 Locomotiven, Klasse B. mit $10\frac{1}{2}$ zölligem Cylinderdurchmesser, 18 Zoll Kolbenhub und in laufender Ordnung circa 10 Tonnen schwer:

Berlin
Cöpenik
Frankfurt
Bosen
Brandenburg
Schlesien und
Ober.

Neu angeschafft sind zwei Schneepflüge, wofür die Kosten in der Rechnung verausgabt sind.

L. Drehscheiben und Schiebeleplattformen.

Auf dem hiesigen Bahnhofe, wo das Hauptdepot sämmtlicher Transportmittel und die Reparaturanstalt ist, befinden sich: eine große Drehscheibe von 32 Fuß Durchmesser und 5 kleinere von 14 Fuß Durchmesser; auf dem Frankfurter Bahnhofe dagegen nur eine dergleichen große Drehscheibe. Außerdem sind zu Berlin zwei und zu Frankfurt eine versenkte Bahn mit einer Schiebeleplattform angelegt. Es sind diese Hülfsmittel zur Fortbringung der Locomotiven nebst Tendern und Wagen von und zu den Aufbewahrungsorten und den Reparaturanstalten für den Betrieb nothwendig und ausreichend.

III. Betrieb der Bahn.

Der Betrieb, welcher am 23. October 1842 für das Publicum eröffnet wurde, hat bis zum Ablauf des vergangenen Jahres fortwährend immer günstigere Resultate gegeben, so daß in den letzten Monaten des Jahres 1843 eine verhältnißmäßig höhere Einnahme, als in den entsprechenden Monaten des Jahres 1842, erzielt worden ist. In der ersten Zeit des Betriebes im Winter 184 $\frac{1}{2}$ wurde dem Unternehmen ein ungewöhnlicher Vortheil dadurch zugewendet, daß uns der Transport einer bedeutenden Quantität Brennholzer zum Betrage von 2573 $\frac{1}{4}$ Klaftern für Rechnung der Königlichen Regierung übertragen wurde, wofür die Summe von 8234 Rthl. 12 Sgr. außer 418 Rthl. Stättegeld, eingenommen ist. Diese Einnahme ist nur als eine extraordinaire zu betrachten, die wohl nur in seltenen Fällen wiederkehren dürfte, und die daher bei Vergleichung der Betriebsergebnisse in den verschiedenen Jahren abgesetzt werden muß. Die vermehrte Einnahme für die gewöhnliche Frequenz im letzt verfloßenen Winter hat jedoch die dadurch entstehende Differenz bereits zum größten Theil wieder ausgeglichen. Namentlich sind in der diesjährigen Frühjahrsmesse circa 8000 Ctr. Güter und über 1500 Ctr. Eilfracht mehr als in der vorjährigen Frühjahrsmesse auf unserer Bahn befördert. Nach den beim Betriebe gemachten Erfahrungen haben sich aber mehrere erhebliche Modifikationen des bisherigen Betriebs-Reglements als dem Interesse des Publicums und der Gesellschaft entsprechend herausgestellt und uns veranlaßt, ein neues Betriebsreglement (No. 3.) zu entwerfen, welches wir unter Anlage E diesem Berichte beifügen. Wir haben gegründete Hoffnung, daß sich selbst vor Eröffnung der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn die Betriebs-Resultate nach diesen Modifikationen noch günstiger als bisher gestalten werden, wozu unter andern der Umstand beitragen dürfte, daß der mit mehreren hiesigen Expeditoren vereinbarte Contract, wonach dieselben weder selbst, noch durch ihre Vermittlung, Frachtgut zwischen Berlin und Frankfurt anders als auf unserer Bahn befördern dürfen, unter gewissen Modalitäten bis zum Ende des Jahres 1845 verlängert, und ein ähnliches Abkommen mit der Schlesiischen Eilfuhr-Gesellschaft geschlossen ist.

Das im vorjährigen Berichte mitgetheilte Arrangement mit der Königlichen Post-Behörde hat sub b und c dahin eine Veränderung erlitten, daß nunmehr alle auf unserer Eisenbahn transportirte nicht postpflichtige, über 40 Pfund schwere Poststücke sowohl des Breslauer als des Königsberger Postkurses, sei es, daß sie in den eigens erbauten Eisenbahn-Postwagen oder in unseren gewöhnlichen Güterwagen mit den Personen- oder mit den Güterzügen zu befördern sind, tarifmäßig bezahlt werden.

Auch mit sämmtlichen hohen Militair-Behörden ist von uns ein Abkommen dahin getroffen, daß bei Militair- und Rekruten-Transporten der Gesellschaft im Allgemeinen dasjenige gezahlt wird, was durch die ersparten Marsch-tage gegen die etatsmäßigen Etappengelder erübrigt wird. In Folge dessen sind bereits vielfache Militair-Transporte, theils mit den gewöhnlichen Zügen, theils mit Extrazügen befördert worden.

Anlangend endlich das Personale unserer Beamten, so haben wir, um denselben zunächst für Krankheitsfälle und künftig auch bei eintretender Unfähigkeit nach längerem treuen Dienst soviel als möglich eine Beihilfe zur nothdürftigen Existenz zu sichern, eine Unterstützungskasse errichtet. Dieselbe wird aus den monatlichen bestimmten Beiträgen der Beamten, aus Abzügen von Gratificationen und Gehaltszulagen, aus Straf- und Pfandgeldern, aus dem Erlös gefundener und nicht reklamirter Gegenstände und aus den Einnahmen, welche wir dieser Kasse zuweisen, gebildet. Aus derselben erhalten die Beamten und deren Familien in Krankheitsfällen unentgeltliche ärztliche und wundärztliche Hülfe nebst freien Heilmitteln, die im Dienste Invalide gewordenen Beamten und deren Wittwen und Waisen, sobald es thunlich, aber fortlaufende Unterstützungen. Zu einem wirksamen Erfolge dieser Einrichtung kommt natürlich alles darauf an, zuerst einen Fond anzusammeln, aus dessen Zinsen die laufenden Ausgaben größtentheils bestritten werden können. Bis jetzt ist der Bestand der Unterstützungskasse ohne irgend einen extraordinären Zuschuß aus der Gesellschafts-Kasse nach Abzug aller bisherigen Ausgaben bis auf 904 Rthl. 16 Sgr. 11 Pf. angewachsen, welcher in Prioritäts-Actien unserer Bahn zinsbar angelegt ist. Zur Uebersicht der speciellen Ergebnisse des bisherigen Betriebes erlauben wir uns folgende Mittheilungen zu machen, indem wir bemerken, daß wir nur die Berechnungen für das volle Betriebsjahr 1843 speciell vergleichend anführen, um einen möglichst richtigen Maßstab für die obwaltenden Betriebs-Verhältnisse zu ermitteln.

A. Personen-Frequenz.

Die stattgefundene Frequenz stellt sich wie folgt:

	1842.				1843.			
	Classe I.	Classe II.	Stehpl.	Summa.	Classe I.	Classe II.	Stehpl.	Summa.
Zwischen Berlin und Cöpnick.								
Von Berlin nach Cöpnick.....	264...	3142...	558...	—	1394...	20549...	7312...	—
Von Cöpnick nach Berlin.....	307...	2763...	555...	—	1685...	19157...	5288...	—
	<u>571...</u>	<u>5905...</u>	<u>1113...</u>	7589.....	<u>3079...</u>	<u>39706...</u>	<u>12600...</u>	—
Mit Extra-Vergnügungszügen.....					338...	5414...	—	—
					<u>3417...</u>	<u>45120...</u>	<u>12600...</u>	61137
Zwischen Berlin und Erkner.								
Von Berlin nach Erkner.....	19...	477...	265...	—	195...	4582...	3054...	—
Von Erkner nach Berlin.....	16...	450...	287...	—	254...	4310...	3728...	—
	<u>35...</u>	<u>927...</u>	<u>552...</u>	1514.....	<u>449...</u>	<u>8892...</u>	<u>6782...</u>	—
Mit Extra-Vergnügungszügen.....					578...	6528...	—	—
					<u>1027...</u>	<u>15420...</u>	<u>6782...</u>	23229
Zwischen Berlin und Fürstenwalde.								
Von Berlin nach Fürstenwalde.....	231...	1510...	399...	—	859...	8867...	3079...	—
Von Fürstenwalde nach Berlin.....	262...	1316...	423...	—	854...	7366...	4564...	—
	<u>493...</u>	<u>2826...</u>	<u>822...</u>	4141.....	<u>1713...</u>	<u>16233...</u>	<u>7643...</u>	—
Mit einem Extrazuge.....					18...	598...	—	—
					<u>1731...</u>	<u>16831...</u>	<u>7643...</u>	26205
Zwischen Berlin und Briesen.								
Von Berlin nach Briesen.....	59...	149...	65...	—	285...	1072...	433...	—
Von Briesen nach Berlin.....	67...	181...	72...	—	323...	1257...	681...	—
	<u>126...</u>	<u>330...</u>	<u>137...</u>	593.....	<u>608...</u>	<u>2329...</u>	<u>1114...</u>	4051
Latus:.....				<u>13837.....</u>				114622

	1842.				1843.			
Zwischen Berlin und Frankfurt.	Classe I.	Classe II.	Stehpl.	Summa.	Classe I.	Classe II.	Stehpl.	Summa.
Transport:	13837				114622			
Von Berlin nach Frankfurt.....	1600	6007	2136	—	8529	31228	12386	—
Von Frankfurt nach Berlin.....	1876	5159	1337	—	8339	29660	12409	—
	3477	11166	3473	18115	16868	60888	24795	—
Mit Extrazügen von Berlin nach Frankfurt.....					116	930	—	—
" von Frankfurt nach Berlin.....					98	1913	—	—
Im September auf Retourbillets:								
Von Berlin nach Frankfurt.....					68	124	—	—
Von Frankfurt nach Berlin.....					68	124	—	—
					17218	63979	24795	105992
Zwischen Cöpnick und Erkner.								
Von Cöpnick nach Erkner.....	—	97	60	—	26	778	619	—
Von Erkner nach Cöpnick.....	—	82	63	—	19	659	619	—
	—	179	123	302	45	1437	1238	2720
Zwischen Cöpnick und Fürstenwalde.								
Von Cöpnick nach Fürstenwalde.....	3	80	40	—	10	377	301	—
Von Fürstenwalde nach Cöpnick.....	2	35	37	—	10	235	221	—
	5	115	77	197	20	612	522	1154
Zwischen Cöpnick und Briesen.								
Von Cöpnick nach Briesen.....	—	2	7	—	—	18	31	—
Von Briesen nach Cöpnick.....	—	2	1	—	—	17	24	—
	—	4	8	12	—	35	55	90
Zwischen Cöpnick und Frankfurt.								
Von Cöpnick nach Frankfurt.....	3	41	91	—	40	385	496	—
Von Frankfurt nach Cöpnick.....	3	33	25	—	31	268	130	—
	6	74	116	196	71	653	626	—
Mit Extrazügen von Cöpnick nach Frankfurt.....					20	1197	—	—
					91	1850	626	2567
Zwischen Erkner und Fürstenwalde.								
Von Erkner nach Fürstenwalde.....	1	100	103	—	26	700	475	—
Von Fürstenwalde nach Erkner.....	1	68	52	—	16	560	595	—
	2	168	155	325	42	1260	1070	2372
Zwischen Erkner und Briesen.								
Von Erkner nach Briesen.....	—	5	7	—	—	33	57	—
Von Briesen nach Erkner.....	—	4	4	—	1	29	33	—
	—	9	11	20	1	62	90	153
Zwischen Erkner und Frankfurt.								
Von Erkner nach Frankfurt.....	—	48	55	—	19	255	411	—
Von Frankfurt nach Erkner.....	—	33	15	—	16	254	214	—
	—	81	70	151	35	509	541	1169
Zwischen Fürstenwalde und Briesen.								
Von Fürstenwalde nach Briesen.....	7	73	66	—	7	625	541	—
Von Briesen nach Fürstenwalde.....	4	88	52	—	23	681	369	—
	11	161	118	290	30	1306	910	2246
Latns:	33445				233085			

	1842.				1843.			
Zwischen Fürstenwalde und Frankfurt.	Classe I.	Classe II.	Stehpl.	Summa.	Classe I.	Classe II.	Stehpl.	Summa.
Transport:	33445				233085			
Von Fürstenwalde nach Frankfurt.....	58...	421...	264...	—	277...	2674...	2065...	—
Von Frankfurt nach Fürstenwalde.....	66...	445...	188...	—	323...	2719...	1429...	—
	124...	866...	452...	1442.....	600...	5393...	3494...	9487
Zwischen Briesen und Frankfurt.								
Von Briesen nach Frankfurt.....	20...	143...	143...	—	143...	932...	1001...	—
Von Frankfurt nach Briesen.....	15...	145...	108...	—	139...	1143...	1298...	—
	35...	288...	251...	574.....	282...	2075...	2299...	4656
Summa:	35461				247228			

Hiernach sind im Jahre 1843

Station.	abgegangen.	angekommen.	Summa.
Berlin	112107	108507	220614
Cöpnick	33304	34364	67668
Grfner	15118	14525	29643
Fürstenwalde	20610	20854	41464
Briesen	5514	5682	11196
Frankfurt	60575	63296	123871
Summa:	247228	247228	494456

Unter diesen 247,228 Personen befinden sich an Militairs, obgleich erst im August 1843 das oben erwähnte Arrangement mit den Militairbehörden stattfand, 5064 Personen.

Von den im Jahre 1843 beförderten 247228 Personen haben 105992 Personen die ganze Bahnlänge und 141236 Personen nur einen Theil der Bahn passiert.

Auf die Weite einer Meile sind 1613881½ Personen befördert. Ein jeder Reisende ist durchschnittlich 6,52 Meilen auf der Bahn gefahren, was durchschnittlich 150128½ Reisende für die ganze Bahnlänge ergibt. Es betrug die Einnahme für jede Person durchschnittlich 25 Sgr. 8,3 Pf. und für eine Person und Meile durchschnittlich 3 Sgr. 10,6 Pf. Von den Personen, die die Bahn benutzten, fuhren

25147 Personen I. Klasse.

158218 " II. "

63863 " auf Stehplätzen.

Das Verhältniß stellt sich also wie 1:6,2:2,5. Wird für jede Person 1½ Ctr. incl. Gepäck angenommen, so sind hiernach im Jahre 1843 = 242082¼ Ctr. eine Meile weit befördert und für solchen Centner 2 Sgr. 7,1 Pf. eingenommen worden.

B. Güter-Verkehr.

An Frachtgütern sind befördert worden:

Vom 23. October 1842 bis 1. Januar 1843 =	56686 Ctr. 49 Pfd.
Im Jahre 1843 =	339600 " 48 "

Hiervon sind im Jahre 1842 = 45964 Ctr. 30 Pfd. auf der ganzen Bahn und 10722 Ctr. 19 Pfd. auf einem Theile der Bahn; im Jahre 1843 sind 263836 Ctr. 29 Pfd. auf der ganzen Bahnlänge und 75764 Ctr. 19 Pfd. auf einem Theil der Bahn befördert worden.

	Eilfracht.		gewöhnl. Fracht.		In Summa.			
	Etr.	tl.	Etr.	tl.	Eilfracht.	gewöhnl. Fracht.	Etr.	tl.
Transport:					10820...	72...	322259...	46
Zwischen Erfner und Frankfurt.								
Von Erfner nach Frankfurt.....	—	—	1481...	24				
Von Frankfurt nach Erfner.....	—	—	40...	86.....	—	—	1522...	—
Zwischen Fürstenwalde und Briesen.								
Von Fürstenwalde nach Briesen.....	—	—	11...	23				
Von Briesen nach Fürstenwalde.....	—	—	25...	34.....	—	—	36...	57
Zwischen Fürstenwalde und Frankfurt.								
Von Fürstenwalde nach Frankfurt.....	4...	32...	1151...	90				
Von Frankfurt nach Fürstenwalde.....	—	72...	3616...	80.....	4...	104...	4768...	60
Zwischen Briesen und Frankfurt.								
Von Briesen nach Frankfurt.....	—	—	168...	66				
Von Frankfurt nach Briesen.....	1...	18...	18...	65.....	1...	18...	187...	21
Summa:					10826...	84...	328773...	74

Station.	hat abgesandt:		hat empfangen:		Summa der Frachtfrequenz	
	Etr.	tl.	Etr.	tl.	Etr.	tl.
Berlin	138600	77	191814	19	330414	96
Cöpnick	647	51	1439	66	2087	7
Erfner	3094	69	148	20	3242	89
Fürstenwalde	22282	43	10220	12	32502	55
Briesen	39119	40	764	81	39884	11
Frankfurt	135855	98	135213	70	271069	58
Summe:	339600	48	339600	48	679200	96

C. Locomotiven.

Vom 23. October 1842 bis 1. Januar 1843 wurden durchlaufene Meilen 4648 zurückgelegt.

Für das volle Betriebsjahr 1843 stellen sich folgende, stattgefundenene Verhältnisse heraus:

Es wurden in diesem Zeitraume durch die Locomotiven der regelmäßigen Personenzüge, Güterzüge und extra Personen- und Güterzüge zurückgelegt an Nutzmeilen	26297 $\frac{3}{4}$ Meilen
von der zweiten Locomotive bei Hilfsleistungen u.	1489 "
Von den Locomotiven mit Arbeitszügen, an Materialien-, Lehm- und Sandtransport zur Vervollendung der Bau-Anlage gehörig.....	1696 $\frac{1}{2}$ "
in Summa	29483 $\frac{1}{4}$ Meilen

Es sind also für den Betrieb = 27786 "

durchlaufen, wovon 26297 $\frac{3}{4}$ Nutzmeilen sind. Das Verhältniß zwischen durchlaufene Meilen und Nutzmeilen stellt sich also beinahe wie 14 : 13.

Die geringste Meilenzahl ist im Monat April zurückgelegt worden, und zwar für den Betrieb 1990 Meilen und von den Arbeitszügen..... 250 "

2240 Meilen

Dagegen die größte Meilenanzahl im Monat Juli und zwar 2619 $\frac{3}{4}$ " für den Betrieb, und 107 " von den Arbeitslocomotiven

2726 $\frac{3}{4}$ Meilen

Nach dem Fahrplan sollten in den genannten beiden Monaten gefahren werden resp. 1935 und 1999 $\frac{1}{2}$ Meilen. Die oben angegebenen 29,483 $\frac{1}{4}$ Meilen sind durchlaufen worden von den Locomotiven:

Locomotiven: Classe B.

	1842.	1843.	In Summa.
Berlin.....	412 $\frac{3}{4}$	488	900 $\frac{3}{4}$
Cöpnick.....	—	1750 $\frac{3}{4}$	1750 $\frac{3}{4}$
Posen.....	365 $\frac{3}{4}$	1974	2339 $\frac{3}{4}$
Schlesien.....	763 $\frac{3}{4}$	2150 $\frac{1}{4}$	2914
Frankfurt.....	605 $\frac{1}{4}$	2804 $\frac{1}{2}$	3409 $\frac{3}{4}$
Ober.....	799	2906 $\frac{1}{4}$	3705 $\frac{1}{4}$
Brandenburg.....	833 $\frac{3}{4}$	3275 $\frac{3}{4}$	4109 $\frac{1}{2}$

Locomotiven: Classe A.

Carl Treu.....	—	303 $\frac{3}{4}$	303 $\frac{3}{4}$
Zimpel.....	—	1495 $\frac{1}{2}$	1495 $\frac{1}{2}$
Spree.....	317 $\frac{1}{2}$	2295	2612 $\frac{1}{2}$

Locomotiven: Classe extra A.

Concordia.....	—	1274 $\frac{3}{4}$	1274 $\frac{3}{4}$
Fürstenwalde.....	—	2067 $\frac{1}{4}$	2067 $\frac{1}{4}$
Hamburg.....	550 $\frac{1}{4}$	1530	2080 $\frac{1}{4}$
Gwynn.....	—	2555 $\frac{3}{4}$	2555 $\frac{3}{4}$
Opposition.....	—	2611 $\frac{3}{4}$	2611 $\frac{3}{4}$

Summa 4648 29483 $\frac{1}{4}$ 34131 $\frac{1}{4}$

Von den angegebenen 26297 $\frac{3}{4}$ Nutzmeilen sind zurückgelegt worden:

mit Personenzügen..... 16022 $\frac{3}{4}$ Meilen

mit Güterzügen..... 10275 "

= 26297 $\frac{3}{4}$ Meilen

Zum Anheizen der Locomotiven, für Reserve-Locomotiven zc. und als Heizmaterial während der Fahrt wurde im Ganzen im Jahre 1843 verbraucht 5001 $\frac{1}{6}$ Klaftern kiefern Holz, weshalb durchschnittlich

pro laufende Meile..... 18,32 C \perp

pro Nutzmeile 19,6 C \perp

verbraucht worden.

Der Verbrauch pro durchlaufende Meile incl. Anheizen der Locomotive variierte bei den Personenzügen zwischen 13,21 und 19,9 C \perp , bei den Güterzügen zwischen 17,34 und 27,7 C \perp , je nachdem die Witterungsverhältnisse und die zu transportirende Last, der Zustand der Maschine und die Geschicklichkeit des Locomotivführers darauf einwirkten. Die durchschnittliche Consumtion von Brennmaterial incl. Anheizen der Locomotiven und zur Reserve, beträgt, pro Nutzmeile der Personenzüge berechnet, 17,5 C \perp , pro Nutzmeile der Güterzüge aber 22,9 C \perp , und variiert bei den Personenzügen zwischen 15,0 und 22,4 C \perp , bei den Güterzügen aber zwischen 18,23 und 28,9 C \perp als Durchschnittszahl eines Monats und aller darin thätig gewesenen Locomotiven. Die geringste Menge Brennmaterial ist im Monat August, die größte Menge im Monat März consumirt worden.

Der Durchschnittspreis des angekauften Holzes incl. Kleinmachen und Aufsetzen beträgt pro Klafter 5 Rthl. 19½ Sgr. und hat deshalb durchschnittlich die durchlaufene Meile 28 Sgr. 9 Pf. die zurückgelegte Nutzmeile 1 Rthl. 0 Sgr. 9 Pf.; die zurückgelegte Nutzmeile der Personenzüge hat durchschnittlich 27 Sgr. 5,7 Pf. die der Güterzüge 1 Rthl. 5 Sgr. 11,4 Pf. an Brennmaterial gekostet.

An Gallipoli-Öl ist im Betriebsjahr 1843 zum Reinigen und Putzen der Locomotiven, so wie als Schmiermaterial für die Räder der Locomotiven nebst Tender verbraucht worden 160 Ctr. 97¼ Pf., demnach für die durchlaufene Meile 19,2 Loth. Der Durchschnittspreis dieses Öls war 16 Rthl. 21 Sgr.; folglich kostet die durchlaufene Meile 2 Sgr. 8 Pf., die Nutzmeile aber 2 Sgr. 10,5 Pf.

Die Kosten für das in die Höhe pumpen des Wassers in Berlin und Frankfurt vermittelt zweier kleinen Dampfmaschinen, so wie das Vorwärmen auf allen Stationen haben im Jahre 1843 betragen 1061 Rthl. 6 Sgr. 4 Pf. und folglich für die durchlaufene Meile 1 Sgr. 1 Pf., für die Nutzmeile aber 1 Sgr. 2½ Pf.

Die Steigungsverhältnisse der Bahn sind zwischen Berlin und Briesen so außerordentlich günstig, daß hier kleine Locomotiven zum Betriebe namentlich zur Förderung der Personenzüge in Anwendung kommen konnten, während zwischen Briesen und Frankfurt der starken Steigungen halber, durch stärkere Maschinen die Züge befördert werden müssen. Durch diese Steigungen wird bei schweren Zügen eine Hüflslocomotive nothwendig. Von diesen Hüflslocomotiven sind im Jahre 1843 zurückgelegt worden 620¼ Meilen und dazu an Feuerungsmaterial verbraucht worden 101 Rstr. 76 C_L; die Kosten hierfür haben also betragen..... 574 Rthl. 12 Sgr. 10 Pf. hierzu treten die repartirten Kosten

für eine durchlaufene Meile an Schmieröl mit 2 Sgr. 8 Pf.

für Vorwärmen des Wassers und Indiehöhepumpen desselben 1 — 1 —

an Reparaturkosten der Locomotiven 1 — 10,3 —

— 5 Sgr. 7,3 Pf.

also für 629¼ Meilen = 115 — 27 — 2 —

= 690 Rthl. 10 Sgr.

Diese Kosten repartiren sich auf die verschiedenen Betriebszeiten, so daß davon auf die Monate Januar, April, Mai, August, September und December, in denen kein Meßverkehr Statt findet und deshalb nur selten schwere Züge zu befördern sind, 48 Rthl. 27 Sgr. 1 Pf. für 46½ Meilen; auf die 6 Monate Februar, März, Juni, Juli, October und November hingegen, in welchem sehr viele durch den Meßverkehr bedingte starke Züge vorkommen, 641 Rthl. 12 Sgr. 11 Pf. für 573¾ Meilen fallen. Dieselben würden aber auch bei der sonst für normal erachteten Steigung von 1:300 nur zum geringsten Theil vermieden werden können, da schwere Züge, wie sie der Meßverkehr erfordert, auch bei einer Steigung von 1:300 nicht ohne Hüflslocomotive zu befördern sein würden.

Zwischen Briesen und Frankfurt findet aber auch schon, da die Personenzüge auf dieser Strecke von einer großen Maschine extra A. befördert worden, während sie auf der Strecke zwischen Berlin und Briesen nur von einer kleinern Classe B. gezogen worden, eine größere Consumtion von Brennmaterial Statt, und zwar betrug dies im Jahre 1843 = 84½ Klafter oder 475 Rthl. 4 Sgr. 11 Pf.

Auch selbst diese unbedeutenden Mehrkosten, im Verhältniß zu den Gesamtkosten des Brennmaterials, die im Jahre 1843 28,258 Rthl. 3 Sgr. 8 Pf. betragen haben, können nicht ganz den stattfindenden Steigungen zur Last gelegt werden, da auch bei Steigungen von nur 1/300 schwere Züge, die zwischen Berlin und Briesen von minder kräftigen Maschinen bewegt würden, zwischen Briesen und Frankfurt von bei weitem kräftigeren Maschinen befördert werden müßten, und auf dieser Strecke dann ebenfalls eine, wenn auch geringere, Differenz beim Brennmaterial stattfinden würde.

Da diese Steigungen außer den so eben berechneten keine größeren Ausgaben hervorgerufen haben und beim Betriebe selbst, die Vertheilung der dienstthuenden Locomotiven so stattfindet, daß in Briesen die Reserve-Locomotive, so wie in Frankfurt bei jedem abgehenden Zuge noch eine geheizte diensthabende Maschine vorhanden ist, so wird in Bezug auf die, bei schweren Zügen zu leistende Hüfls, durch Schieben auf den starken Steigungen durchaus weder eine größere Anzahl Locomotiven, noch ein größeres Personal nothwendig und ist durch diese Resultate die bisher Statt gehabte Meinung der großen Kostspieligkeit des Betriebes auf solchen Steigungen wohl hinreichend widerlegt.

Die ersparten sehr bedeutenden Anlagekosten gegen diejenigen geringerer Steigungen, sind daher jedenfalls für die Gesellschaft gewonnen.

Beim regelmäßigen Betrieb legt eine Locomotive Klasse B. täglich durchschnittlich 11 Meilen zwischen Berlin und Briesen, eine Locomotive Klasse Extra A. täglich 10 Meilen zwischen Briesen und Frankfurt mit den Personenzügen zurück, wogegen eine Maschine mit dem Güterzuge Klasse Extra A. täglich 10 $\frac{1}{2}$ Meilen zurücklegt. Diese Arbeit verrichtet die Locomotive häufig mehrere Monate hintereinander, ohne nur einen Tag in Ruhe gesetzt zu werden oder in Reparatur zu kommen.

Auf diese Weise ist die.....Ober beinahe.....6 Monat

Brandenburg.....	4 $\frac{2}{3}$	=
Schlesien.....	3 $\frac{2}{3}$	=
Frankfurt.....	4	=
Coepenick.....	2 $\frac{2}{3}$	=
Spree.....	3	=
Zimpel.....	2 $\frac{2}{3}$	=
Gwynn.....	2 $\frac{1}{2}$	=
Concordia.....	2 $\frac{1}{6}$	=

hintereinander im täglichen Gebrauch gewesen. Die Anzahl von 15 Locomotiven, die allerdings beim gewöhnlichen Betriebe nicht gebraucht werden, reicht während der Messe kaum aus, da dann oft alle 15 an einem Tage in Thätigkeit sind. Während im ganzen Jahre nur 10 unbedeutende Betriebsstörungen vorkamen und wir durchaus keinen Unglücksfall zu beklagen haben, wurden in diesem Zeitraum auch nur 3mal Hülfslocomotiven herbeigerufen, und zwar am 23. Januar, 9. Februar, und 14. December 1843. Hierdurch wurde am 23. Januar die Fahrt um 1 $\frac{1}{4}$ Stunde, am 9. Februar um 1 Stunde und 10 Minuten, am 14. December um 20 Minuten zwar verzögert, aber sonst keine weiteren Störungen oder Unfälle herbeigeführt.

D. Bahnwagen.

Die verschiedenen Bahnwagen haben zurückgelegt an Meilen:

Namen der Wagen.	1842.	1843.	Summa.	Namen der Wagen.	1842.	1843.	Summa.
Königswagen	—	76 $\frac{1}{2}$	76 $\frac{1}{2}$	Güterwagen Transport:	7503 $\frac{3}{4}$	56644 $\frac{1}{4}$	64148
Personenwagen I. Cl. Nr. 2	344	222	566	Güterwagen Nr. 101	408 $\frac{1}{2}$	1494 $\frac{1}{4}$	1902 $\frac{3}{4}$
" " " 3	440 $\frac{3}{4}$	3188 $\frac{1}{2}$	3629 $\frac{1}{4}$	" " 102	408 $\frac{1}{2}$	1053 $\frac{1}{2}$	1462
" " " 4	548 $\frac{1}{4}$	3374 $\frac{1}{2}$	3922 $\frac{3}{4}$	" " 103	397 $\frac{1}{2}$	1204	1601 $\frac{1}{2}$
" " " 5	677 $\frac{1}{4}$	2701	3378 $\frac{1}{4}$	" " 104	354 $\frac{3}{4}$	1580 $\frac{1}{4}$	1935
" " " 6	333 $\frac{1}{4}$	2406 $\frac{1}{2}$	2739 $\frac{3}{4}$	" " 105	462 $\frac{1}{4}$	1608 $\frac{3}{4}$	2071
" " " 7	430	2647	3077	" " 106	354 $\frac{3}{4}$	1462	1816 $\frac{3}{4}$
" " " 8	—	1820	1820	" " 116	333 $\frac{1}{4}$	1558 $\frac{3}{4}$	1892
" " " 9	—	1429 $\frac{1}{4}$	1429 $\frac{1}{4}$	" " 117	449	1601 $\frac{1}{4}$	2050 $\frac{3}{4}$
Personenwagen II. Cl. Nr. 51	—	254 $\frac{1}{4}$	254 $\frac{1}{4}$	" " 118	483 $\frac{3}{4}$	1501 $\frac{1}{4}$	1985
" " " 52	301	2707 $\frac{1}{2}$	3008 $\frac{1}{2}$	" " 119	666 $\frac{1}{2}$	2128 $\frac{1}{2}$	2795
" " " 53	494 $\frac{1}{2}$	3552 $\frac{1}{4}$	4046 $\frac{3}{4}$	" " 120	548 $\frac{1}{4}$	2225 $\frac{1}{4}$	2773 $\frac{1}{2}$
" " " 54	225 $\frac{3}{4}$	3915 $\frac{3}{4}$	4141 $\frac{1}{2}$	" " 121	365 $\frac{1}{2}$	1415 $\frac{1}{4}$	1780 $\frac{3}{4}$
" " " 55	258	1701	1959	" " 122	290 $\frac{1}{4}$	978 $\frac{1}{4}$	1268 $\frac{1}{2}$
" " " 56	494 $\frac{1}{3}$	1887 $\frac{3}{4}$	2382 $\frac{1}{4}$	" " 123	462 $\frac{1}{4}$	1075	1537 $\frac{1}{4}$
" " " 57	290 $\frac{1}{4}$	1200 $\frac{1}{4}$	1490 $\frac{1}{2}$	" " 124	516	1300 $\frac{3}{4}$	1816 $\frac{3}{4}$
" " " 58	344	3109 $\frac{1}{4}$	3453 $\frac{1}{4}$	" " 125	655 $\frac{3}{4}$	2149 $\frac{3}{4}$	2805 $\frac{1}{2}$
" " " 59	290 $\frac{1}{4}$	4381	4671 $\frac{1}{4}$	" " 126	301	1429 $\frac{3}{4}$	1730 $\frac{3}{4}$
" " " 60	537 $\frac{1}{2}$	4517 $\frac{1}{2}$	5055	" " 127	365 $\frac{1}{2}$	1193 $\frac{1}{4}$	1558 $\frac{3}{4}$
" " " 61	236 $\frac{1}{2}$	3246 $\frac{1}{2}$	3483	" " 128	365 $\frac{1}{2}$	1687 $\frac{3}{4}$	2053 $\frac{1}{4}$
" " " 62	387	3073 $\frac{3}{4}$	3460 $\frac{3}{4}$	" " 129	365 $\frac{1}{2}$	1436 $\frac{3}{4}$	1802 $\frac{1}{4}$
" " " 63	333 $\frac{1}{4}$	666	999 $\frac{1}{4}$	" " 130	311 $\frac{1}{4}$	1139 $\frac{1}{2}$	1450 $\frac{3}{4}$
" " " 64	118 $\frac{1}{2}$	3689	3807 $\frac{1}{2}$	" " 131	397 $\frac{3}{4}$	1587 $\frac{1}{4}$	1985
" " " 65	419 $\frac{1}{4}$	877 $\frac{1}{4}$	1296 $\frac{1}{2}$	" " 132	247 $\frac{1}{4}$	1171 $\frac{3}{4}$	1419
Latus:	7503 $\frac{3}{4}$	56644 $\frac{1}{4}$	64148	Latus:	17014 $\frac{1}{4}$	90627 $\frac{1}{2}$	107641 $\frac{3}{4}$

Namen der Wagen.	1842.	1843.	Summa.	Namen der Wagen.	1842.	1843.	Summa.
Transport:	17014 $\frac{1}{4}$	90627 $\frac{1}{2}$	107641 $\frac{3}{4}$	Transport:	18659	137089 $\frac{1}{2}$	155748 $\frac{1}{2}$
Güterwagen Nr. 133.....	365 $\frac{1}{2}$	1268 $\frac{1}{2}$	1634	4rödr. Bagagewagen Nr. 301	193 $\frac{1}{2}$	247 $\frac{1}{4}$	440 $\frac{3}{4}$
„ „ 134.....	—	989	989	„ „ „ 302	258	935 $\frac{1}{4}$	1193 $\frac{1}{4}$
„ „ 135.....	—	784 $\frac{3}{4}$	784 $\frac{3}{4}$	„ „ „ 303	365 $\frac{1}{2}$	1032	1397 $\frac{1}{2}$
„ „ 136.....	—	860	860	„ „ „ 304	236 $\frac{1}{2}$	752 $\frac{1}{2}$	989
„ „ 137.....	—	935 $\frac{1}{4}$	935 $\frac{1}{4}$	Pferdewagen Nr. 321.....	139 $\frac{3}{4}$	784 $\frac{3}{4}$	924 $\frac{1}{2}$
„ „ 138.....	—	1324 $\frac{1}{4}$	1324 $\frac{1}{4}$	„ „ „ 322.....	129	548 $\frac{1}{4}$	677 $\frac{1}{4}$
„ „ 139.....	—	1634	1634	„ „ „ 323.....	75 $\frac{1}{4}$	580 $\frac{1}{2}$	655 $\frac{3}{4}$
„ „ 140.....	—	4930 $\frac{3}{4}$	4930 $\frac{3}{4}$	„ „ „ 324.....	118 $\frac{1}{4}$	634 $\frac{1}{4}$	752 $\frac{1}{2}$
„ „ 141.....	—	5076 $\frac{1}{2}$	5076 $\frac{1}{2}$	Postgüterwagen Nr. 337.....	—	2107	2107
„ „ 142.....	—	4890 $\frac{3}{4}$	4890 $\frac{3}{4}$	„ „ „ 338.....	—	3966 $\frac{3}{4}$	3966 $\frac{3}{4}$
„ „ 143.....	—	3868 $\frac{3}{4}$	3868 $\frac{3}{4}$	„ „ „ 339.....	580 $\frac{1}{4}$	3128 $\frac{1}{2}$	3708 $\frac{3}{4}$
Offene Güterwagen Nr. 201	182 $\frac{3}{4}$	1333	1515 $\frac{3}{4}$	„ „ „ 340.....	548 $\frac{1}{4}$	3097 $\frac{3}{4}$	3646
„ „ „ 202	150 $\frac{1}{2}$	1333	1483 $\frac{1}{2}$	Kleine Equipagewag. Nr. 341	204 $\frac{1}{4}$	290	494 $\frac{1}{4}$
„ „ „ 203	236 $\frac{1}{2}$	1462	1698 $\frac{1}{2}$	„ „ „ 342	215	1537 $\frac{1}{4}$	1752 $\frac{1}{4}$
„ „ „ 204	161 $\frac{1}{4}$	1200 $\frac{1}{4}$	1361 $\frac{1}{2}$	„ „ „ 343	21 $\frac{1}{2}$	494 $\frac{1}{2}$	516
„ „ „ 205	182 $\frac{3}{4}$	1214 $\frac{3}{4}$	1397 $\frac{1}{2}$	„ „ „ 344	75 $\frac{1}{4}$	978 $\frac{1}{4}$	1053 $\frac{1}{2}$
„ „ „ 206	193 $\frac{1}{2}$	1462	1655 $\frac{1}{2}$	„ „ „ 345	193 $\frac{1}{2}$	860	1053 $\frac{1}{2}$
Stehplatzwagen Nr. 207.....	—	2343 $\frac{1}{2}$	2343 $\frac{1}{2}$	„ „ „ 346	129	1075	1204
„ „ „ 208.....	—	2262 $\frac{1}{2}$	2262 $\frac{1}{2}$	„ „ „ 347	150 $\frac{1}{2}$	580 $\frac{1}{2}$	731
„ „ „ 209.....	—	1687 $\frac{3}{4}$	1687 $\frac{3}{4}$	„ „ „ 348	96 $\frac{3}{4}$	1075	1171 $\frac{3}{4}$
Biehwagen Nr. 251.....	—	623 $\frac{1}{2}$	623 $\frac{1}{2}$	Große Equipagewag. Nr. 371	64 $\frac{1}{2}$	2279	2343 $\frac{1}{2}$
„ „ „ 252.....	—	946	946	„ „ „ 372	—	2282 $\frac{1}{2}$	2282 $\frac{1}{2}$
„ „ „ 253.....	—	849 $\frac{1}{4}$	849 $\frac{1}{4}$	„ „ „ 373	—	1945 $\frac{3}{4}$	1945 $\frac{3}{4}$
„ „ „ 254.....	75 $\frac{1}{4}$	849 $\frac{1}{4}$	924 $\frac{1}{2}$	„ „ „ 374	10 $\frac{3}{4}$	2217 $\frac{1}{4}$	2228 $\frac{1}{2}$
„ „ „ 255.....	75 $\frac{1}{4}$	1204	1279 $\frac{1}{4}$	„ „ „ 375	—	1978	1978 $\frac{1}{2}$
„ „ „ 256.....	21 $\frac{1}{2}$	1128 $\frac{3}{4}$	1150 $\frac{1}{4}$	„ „ „ 376	21 $\frac{1}{2}$	2408	2429

Latus: |18659 |137089 $\frac{1}{2}$ |155748 $\frac{1}{2}$ |

Summa: |22485 $\frac{3}{4}$ |174906 |197391 $\frac{3}{4}$ |

Es sind also von sämtlichen Wagen zurückgelegt worden: 1842..... 22485 $\frac{3}{4}$ Meilen.

1843..... 174906 „

= 197391 $\frac{3}{4}$ Meilen.

E. Resultate.

Nach der sub F. anliegenden Betriebsrechnung betragen für die Zeit von Eröffnung des Betriebes am 23. October 1842 bis ultimo December 1843 die Einnahmen überhaupt..... = 340,374 Rthl. 10 Sgr. 10 Pf.

die Ausgaben dagegen incl. Zinsen..... 280,926 „ 24 „ 8 „

so daß ein Ueberschuß zum Reserve-Fond und zur Dividende verbleibt von..... 59,447 „ 16 „ 2 „

Nach der Bekanntmachung des Verwaltungsraths vom 24. Februar c. werden

hiervon 2g Dividende auf die Stammaktien bezahlt, macht von 2,200,000 Rthl. = 44,000 „ — „ — „

Die verbleibenden..... 15,447 „ 16 „ 2 „

werden zum Reservefond abgeführt.

Der Reservefond wird wie oben angeführt hiernach mit Hinzurechnung des

Werths der vorräthigen Unterlagshölzer, Schienen, Befestigungsmittel und Räder

mit Achsen im Betrage von..... = 41,167 „ 14 „ 9 „

am 1. Januar 1844 einen Activbestand von..... 56,615 „ — „ 11 „

erhalten, wozu noch künftig der obige anderweite Ueberschuß aus dem Bau fond

hinzutreten wird.

Die nach dem Vorhergehenden sich herausstellenden Resultate unseres Betriebes sind der Art, daß eine Ver-

gleichung derselben mit den Ergebnissen anderer Bahnen nicht nachtheilig ausfallen wird. Es betragen nämlich

seit Eröffnung des Betriebes unsere eigentlichen Betriebskosten nach Procenten der Einnahme = circa 38 $\frac{1}{10}$ %

oder pro Zugmeile durchschnittlich..... 4 Rthl. 7 Sgr. 5,5 Pf.

Die Verwaltungs- und Betriebskosten zusammen nach Procenten der Einnahme..... circa 43 $\frac{1}{5}$ %

oder pro Zugmeile durchschnittlich..... = 4 Rthl. 23 Sgr. 11,7 Pf.

Demnach betragen die Ausgaben für eine Fahrt von Berlin nach Frankfurt oder umgekehrt, auf 10 $\frac{1}{2}$ Meilen durchschnittlich:

an Betriebskosten..... = 45 Rthl. 20 Sgr. 2 Pf.
 und an Betriebs- und Verwaltungskosten zusammen..... = 51 Rthl. 17 Sgr. 8 Pf.

Die Betriebs- und Verwaltungskosten zusammen bei einer annähernden Vertheilung der Generalkosten betragen:
 pro Person und Meile..... = 1 Sgr. 5,57 Pf.
 pro Centner und Meile..... = 4,52 Pf.
 und ergeben sich diese Durchschnittszahlen aus nachstehender Zusammenstellung der Kosten des Personen- und Gütertransports:

a) Die Ausgaben incl. Zinsen betragen.....280,926 Rthl. 24 Sgr. 8 Pf.
 Hiervon gehen ab für gezahlte Zinsen.....134,000 „ — „ — „
bleiben 146,926 „ 24 „ 8 „

an Betriebs- und Verwaltungskosten.

Hiervon wurde verausgabt, bei einer annähernden Vertheilung der gemeinschaftlichen Ausgaben für den Personen- und Equipagen-Transport circa..... 92,988 Rthl. 21 Sgr. 5 Pf.
 für Güter- und Vieh-Transport..... 53,938 „ 3 „ 3 „
= 146,926 „ 24 „ 8 „

Da der Transport der 638. Equipagen circa 1722 Rthl. 21 Sgr. 5 Pf. an Kosten verursachte, so bleiben 91,266 Rthl. als Ausgabe für Personen-Transport. Es wurden aber im Jahre 1842
 eine Person..... 255,883 $\frac{1}{2}$ Meilen
 weit, und im Jahre 1843 eine Person 1,613,881 $\frac{1}{2}$ „
zusammen = 1,869,765 „

weit bewegt. Es hat mithin eine Person eine Meile weit zu bewegen 1 Sgr. 5,57 Pf. gekostet.

- b) an Gütern und Vieh wurden transportirt im Ganzen 4,289,739 $\frac{3}{4}$ Ctr. eine Meile weit, es hat also 1 Ctr. eine Meile weit zu bewegen 4, 52 Pf. gekostet, und also eine Person soviel als 3, 9 Ctr. Güter.
 c) Bei jeder im Jahre 1843 durchlaufenen Meile haben die Kosten der Locomotiv-Reparatur durchschnittlich betragen 1 Sgr. 10, 3 Pf., die Kosten für Gehalt der Locomotiv-Führer und Feuerleute aber 5 Sgr. 8, 5 Pf.
 d) die Reparaturkosten haben betragen pro Personenwagen auf jede durchlaufene Meile..... = 6, 28 Pf.
 der Güter- und anderen Wagen pro Meile..... = 4, 46 „
 im Durchschnitt ein Wagen pro durchlaufene Meile..... = 5, 20 „

Für Wagenschmiere wurden 1225 Rthl. 6 $\frac{1}{2}$ Sgr. verausgabt, 4 Räder kosteten daher durchschnittlich für jede durchlaufene Meile 1, 24 Pf.

Wenn in vorstehenden Vergleichen auch diejenige der Ausgaben nach Procenten der Einnahme mit aufgenommen ist, so geschah dies nur, um einen ungefähren Ueberblick mit den bei anderen Bahnen üblichen vergleichenden Zusammenstellungen zu gewähren; wir sind aber weit entfernt, diese Procent-Berechnung als einen richtigen Anhalt zu betrachten, da bei höheren oder geringeren Fahrpreisen offenbar das Resultat einer solchen Vergleichung ganz verschieden ausfallen muß, indem die Einnahmen je nach den Fahrpreisen und der Höhe derselben, so wie der durchschnittlich befahrenen Strecken, sich vermehren oder vermindern und dennoch die Betriebskosten dieselben bleiben.

Aus allen in vorstehendem Berichte vorgetragenen Thatsachen glauben wir aber gegründete Hoffnungen für das blühende Gedeihen unseres Unternehmens entnehmen zu dürfen.

Berlin, den 14. März 1844.

Die Direction der Berlin-Frankfurter Eisenbahn-Gesellschaft.

Herrmann Genoch. Schüttler. Jacob. Liebert. Niese.

Die General-Versammlung der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn-Gesellschaft vom 3. August c. authorisirte in ihrem vereinbarten Statute, welches nunmehr auch dem Vernehmen nach die Allerhöchste Bestätigung erhalten hat, ihre Gesellschaftsvorstände, eine Vereinigung der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn-Gesellschaft mit der unsrigen herbeizuführen und in einem Schreiben vom 12. desselben Monats wurden wir von der Direction der genannten Gesellschaft im Einverständnisse mit ihrem Verwaltungsrathe und unter Zustimmung Sr. Excellenz des Herrn Finanzministers aufgefordert, diesen Gegenstand aufzunehmen, und die Bedingungen für diese Vereinigung aufzustellen.

Uns erschien eine Vereinigung der beiderseitigen Gesellschaften in ihrem, sowie in dem öffentlichen Interesse, für so wünschenswerth und so nothwendig, daß wir diesen Antrag nicht zurückwiesen, natürlich in der Voraussetzung, daß unsern Actionairen ein richtiges Aequivalent geboten würde.

Wir erwiederten der qu. Direction unterm 5. September, daß, bevor auf eine Unterhandlung eingegangen werden könne, es nothwendig sei, daß dieselbe von dem Stande unseres Unternehmens specielle Kenntniß nehme, und überreichten ihr unseren Bericht an unsere letzte General-Versammlung, sowie eine Uebersicht der erstjährigen Ertragsberechnung, die auf Grund der mit übersandten Bilance unserer Bücher angelegt war, und stellten ihr anheim, sich von der Richtigkeit derselben durch Einsicht unserer Bücher Ueberzeugung zu verschaffen.

Unterm 9. September c. ernannte die Niederschlesisch-Märkische Direction eine Commission aus ihrer Mitte, welche mit Zuziehung eines Calculators die Einsicht der Kassenbücher u. v. vornehmen sollte. Die genannte Direction theilte uns unterm 29. September das Resultat dieser Revision mit; dasselbe zeigte jedoch, daß die Revisoren nicht die wirkliche Ertragsberechnung, sondern eine wahrscheinliche Rentabilität hatten ermitteln wollen, indem sie hauptsächlich unter Aufstellung unrichtiger Grundsätze Vergleiche mit andern Bahnen anstellten. Wir setzten der Direction der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn-Gesellschaft unterm 11. October, unter vollständiger Widerlegung ihrer Ansichten das wahre Sachverhältniß und die Lage des Unternehmens auseinander, und erklärten uns bereit, in einer gemeinschaftlichen Conferenz diese Angelegenheiten näher zu erörtern. Wir wurden hierauf mittelst Schreibens vom 22. c. zu einer gemeinschaftlichen Berathung auf den 25. c. eingeladen, wozu wir uns auch bereitwillig erklärten. Was in dieser Conferenz festgestellt worden, wolle ein Wohlwöblicher Verwaltungsrath aus dem anliegend abschriftlich erfolgendem Protocolle erschen. Nach Lage der Sache und im Interesse unserer Actionaire, welches uns allein zur Richtschnur dienen kann, haben wir uns bewogen gefunden, die Vereinigung vor der Hand abzulehnen, wie Ein Wohlwöblicher Verwaltungsrath aus dem anliegend abschriftlich erfolgendem Schreiben an die Niederschlesisch-Märkische Eisenbahn-Direction abnehmen wolle.

Wir können, da uns persönliches Interesse bei unserer Handlungsweise nicht leitet, Einem Wohlwöblichen Verwaltungsrath und unseren Actionairen nur dasjenige vorschlagen, was wir mit gutem Gewissen vertreten können, und der Lage der Sache angemessen erachten. Einem Wohlwöblichen Verwaltungsrath ist die günstige Lage unsers Unternehmens ebenso bekannt, als uns, und bei der Aussicht, daß, selbst bevor der Anschluß der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn in Ausführung kommt, unsern Actionairen außer dem ansehnlichen Beitrag zu einem Reservefond neben den statutenmäßig zu zahlenden 5% Zinsen fortdauernd eine Dividende von mehreren Procenten gewährt werden kann, halten wir die von uns vorgeschlagene Maßregel für gerechtfertigt, und zweifeln nicht, daß ein Wohlwöblicher Verwaltungsrath mit uns einverstanden sein wird. Wir behalten uns vor, der nächsten Generalversammlung in unserem Bericht die nöthige Mittheilung zu machen.

Berlin, den 27. November 1843.

Die Direction der Berlin-Frankfurter Eisenbahn-Gesellschaft.

gez. **Senoch. Schüttler. Jacob. Liebert. Niese. von Rosenberg Gruszczyński.**
F. Schilling.

An

Einem Wohlwöblichen Verwaltungs-Rath der
Berlin-Frankfurter Eisenbahn-Gesellschaft
hier.

Abchrift.

Praesentes.

Niederschl.=Märk.

Berlin=Frankff.

- Herr **Naunyn.**
- = **Mannkopf.**
- = **Rubens.**
- = **Schimmelpfennig.**
- = **Fournier.**
- = **Niedel.**
- = **Gelpcke.**

- Herr **Genoch.**
- = **Schüttler.**
- = **Jacob.**
- = **Liebert.**
- = **Niese.**
- = **von Rosenberg Gruszczyński.**
- = **Schilling.**

Berlin, den 25. November 1843.

In der heutigen Conferenz der Directionen der Niederschlesisch-Märkischen und Berlin-Frankfurter Eisenbahn-Gesellschaften wurde die Frage über die Bedingungen für die Vereinigung der beiden Gesellschaften in Berathung genommen. Die Erklärung der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn-Direction ging dahin:

daß dieselbe sich geneigt finden würde, die Uebernahme der Stammactien der Berlin-Frankfurter Eisenbahn-Gesellschaft zum Course von Hundert und Zwanzig Procent in Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn-Actien al pari zu gewähren, bei dem Verwaltungsrath der Gesellschaft und Sr. Excellenz dem Herrn Finanz-Minister zu bevorworten, wobei die nähere Feststellung der sonstigen Bedingungen des Geschäfts den weiteren Unterhandlungen vorzubehalten sein würde.

Die Direction der Berlin-Frankfurter Eisenbahn-Gesellschaft dagegen erklärte:

daß sie diese Proposition nicht dem Werthe der Actien ihrer Gesellschaft angemessen erachte und deshalb auch den Mitgliedern der Gesellschaft nicht zur Annahme empfehlen könne, daß sie sich aber vorbehielte, binnen wenigen, spätestens acht Tagen ihre Propositionen für die Bedingungen der Vereinigung schriftlich mitzutheilen.

Es wurde daher die Verhandlung hiermit geschlossen und das darüber in duplo aufgenommene Protokoll vorgelesen, genehmigt und unterschrieben:

- gez. **Naunyn.**
- = **Mannkopf.**
- = **Rubens.**
- = **Schimmelpfennig.**
- = **Fournier.**
- = **Gelpcke.**
- = **Niedel.**

- gez. **Genoch.**
- = **Schüttler.**
- = **Jacob.**
- = **Liebert.**
- = **Niese.**
- = **von Rosenberg Gruszczyński.**
- = **Schilling.**

a. u. s.

Geppert.

Abchrift.

Einer Wohlblöblichen Direction der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn-Gesellschaft beehren wir uns, mit Bezug auf unsere Erklärung in der am 25. d. M. wegen Vereinigung unserer beiderseitigen Gesellschaften stattgefundenen Conferenz Folgendes zu bemerken:

Die Ansichten einer Wohlblöblichen Direction über die Rentabilität unserer Bahn weichen hinsichtlich des wirklichen Ertragswerthes derselben von der unsrigen dergestalt ab, daß es uns unmöglich wird, eine Forderung unsererseits abzugeben. Bei der bedeutenden Mehreinnahme in dem neu angefangenen Jahre und der sich täglich vergrößern den Frequenz sind wir zu der Ueberzeugung gelangt, daß wir außer dem jährlichen bedeutenden Beitrage zu einem Reservefond, unsern Actionairen neben den statutenmäßig zu zahlenden 5 % Zinsen, schon jetzt und noch bevor der Anschluß der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn in Ausführung gekommen ist, jährlich fortdauernd eine Dividende von mehreren Procenten in Aussicht stellen können. Von der Hoffnung für die Zukunft abstrahiren wir ganz.

Die Linie, welche für die Niederschlesisch-Märkische Bahn genehmigt werden wird, sowie das Project und die Kostensumme sind noch unbekannt, und wir daher außer Stande, die Rentabilität derselben zu beurtheilen, welche von diesen Punkten wesentlich abhängig, für die Actionaire der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn und demnächst aber auch für die unsrigen von größter Wichtigkeit zu kennen ist. Wir sehen uns daher gezwungen, den ergebenen Vorschlag zu machen, noch das nächste Jahr, bevor wir die Unterhandlungen fortsetzen, abzuwarten, da nach Ablauf desselben wir beiderseits mit bei weitem mehr Gewisheit im Stande sein werden, den wahren Werth der Vereinigung zu beurtheilen.

Es scheint uns hierin das einzige Mittel zu liegen, um eine Aussicht auf die im öffentlichen Interesse gewiß wünschenswerthe Vereinigung beider Gesellschaften offen zu erhalten. Sollten wir jetzt eine Forderung stellen, so würden wir dieselbe nach unserer oben angedeuteten Ansicht über die Rentabilität unserer Bahn berechnen müssen, um sie mit gutem Gewissen den Actionairen unserer Gesellschaft empfehlen zu können, deren Vortheil wir ohne Rücksicht auf unser persönliches Interesse nach bester Einsicht wahrzunehmen und denen wir jene Ansicht über die Rentabilität und die Gründe derselben offen darzulegen haben. Bei der von einer Wohlöblichen Direction gemachten Offerte erscheint eine Annäherung jetzt nicht möglich und nach dem Resultat der bisherigen Unterhandlungen keine Aussicht vorhanden, Ihre Ansicht über die Rentabilität unserer Bahn mit der unsrigen auch nur einigermaßen in Einklang zu bringen. Wir können unseren Actionairen nur einen solchen Vorschlag machen, von welchem wir die Ueberzeugung haben, daß er von ihnen angenommen wird; es würde deshalb eine Fortsetzung der Unterhandlungen für jetzt nicht füglich zum Zweck führen können, vielmehr ist dies nur dann zu erwarten, wenn eine längere Erfahrung über die streitige Frage entschieden hat.

Wir werden übrigens nicht unterlassen, dem Verwaltungsrathe unserer Gesellschaft sofort, und unseren Actionairen in der binnen einigen Monaten stattfindenden General-Versammlung von der Sachlage und den stattgefundenen Verhandlungen Behufs weiterer Beschlußnahme Kenntniß zu geben.

Berlin, den 27. November 1843.

Die Direction der Berlin-Frankfurter Eisenbahn-Gesellschaft.

gez. **Senoch. Jacob. von Rosenberg Gruszczyński.**

An

Eine Wohlöbliche Direction der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn-Gesellschaft
hier.

Journ. No. 8715.

Anlage B.

Einer Wohlöblichen Direction beehre ich mich in Folge des gefälligen Schreibens vom 27. November d. J. No. 8715 ganz ergebenst mitzutheilen, daß der Verwaltungsrath durch gemeinsamen Beschluß in seiner heutigen Sitzung sich mit der Art und Weise, wie Wohlieselbe die Unterhandlung wegen der Vereinbarung mit der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn-Gesellschaft geleitet hat, nicht nur vollkommen einverstanden erklärt, sondern Einer Wohlöblichen Direction auch einen Dank für die sorgfältige Wahrnehmung der Interessen der Gesellschaft votirt hat.

Berlin, den 5. December 1843.

Der Vorsigende des Verwaltungsraths der Berlin-Frankfurter Eisenbahn-Gesellschaft.

gez. **von Buddenbrock.**

An

Eine Wohlöbliche Direction der Berlin-Frankfurter Eisenbahn-Gesellschaft
hier.

Nachweisung

der Baukosten der Berlin-Frankfurter Eisenbahn ultimo Februar 1844.

	Rthl.	Sgr.	Pfg.	Rthl.	Sgr.	Pfg.
I. Grunderwerb nach specieller Berechnung	540210	6	9			
davon ab den Werth der disponiblen Grundstücke						
a) zu Berlin = 3133,965 □Ruthen à 50 Rthl. pro □Ruthe = 156,698 Rthl. 7 Sgr. 6 Pf.						
b) zu Frankfurt für 6 bei und in Frankfurt belegene, ganz oder theilweise disponible gebliebene Grundstücke mit Gebäuden..... 65,240 = — = — =						
Dasselbst Restkaufgelder für das Späth'sche Grundstück vom Schlossermeister Barthold... 1,400 = — = — =						
c) für verschiedene in der Bahnstrecke über den Bedarf gekaufte Wiesen und Ackerparcellen, und zwar: bei Berlin = 3302,68 □Ruthen Stadtwiesen à 1 Rthl. = 3,302 = 20 = 5 = zu Cöpnick, Erfner, Berfenbrück, Kersdorf, Briesen und Jacobsdorf, diverse Ackerstücke = 854 = 11 = 8 =						
<hr/>	227495	9	7			
Bleiben Grunderwerbskosten für den Bau der Bahn =				312714	27	2
II. Erdbewegungen nach Regulirung der Vorschüsse				349221	5	4
Der jetzige höhere Betrag dieser Arbeiten gegen die vorjährige Rechnung ist dadurch entstanden, daß ein Theil der Kosten im vorigen Jahre unter dem Titel „Oberbau“ mit aufgeführt war.						
Seite.....	—	—	—	661936	2	6

	<i>Rthl.</i>	<i>Sgr.</i>	<i>Pfg.</i>	<i>Rthl.</i>	<i>Sgr.</i>	<i>Pfg.</i>
Uebertrag:	—	—	—	661936	2	6
III. Brücken, Durchlässe und Viaducte.						
a) Wuhlebrücke.....	2472	4	10			
b) Brücke über das Alt-Landsberger Fließ.....	11101	28	11			
c) Rahnsdorfer Brücke.....	2412	17	4			
d) Flaacken-Brücke bei Erkner.....	19288	28	10			
e) Vorrichtungen zum Auf- und Niederlegen der Maste ober- und unterhalb der Flaacken-Brücke.....	2455	1	5			
f) Durchlaß No. 29. in Stelle der Sumpfüberbrückung bei Erkner.....	2308	6	—			
g) Briesener Mühlenfließ-Brücke.....	7938	23	4			
h) Sämmtliche Durchlässe nach Regulirung der Vorschüffe	58057	12	—			
i) Viaduct bei Rosengarten.....	1519	3	3			
k) = bei der Schürmann'schen Ziegelei unweit Frankfurt.....	2231	14	5			
l) = bei Frankfurt.....	1350	26	11			
m) = über die Chaussee daselbst.....	1404	21	7			
Summa Tit. III.				112541	8	10
IV. Fundamentirung der Bahn.....				58274	24	—
Der höhere Betrag dieses Titels gegen die vorjährige Rechnung rührt daher, daß die noch zur Vollendung nöthigen Ausgaben im vorigen Jahre größtentheils unter „Oberbau“ mit aufgenommen waren.						
V. Oberbau.						
a und b) Quer- und Langschwellen.....	126583	9	11			
c) Keile.....	3571	19	10			
d) Schienen.....	389803	1	10			
e bis h) Platten, Endbolzen, Mittelbolzen u. Hafennägel	38014	7	10			
i) Legen der Bahn, Auffüllen und Lehmdecken.....	93946	13	10			
Summa Tit. V.				651918	23	3
Dieser Titel fällt jetzt geringer aus, als voriges Jahr, weil die verschiedenen Ausgaben für den Bahndamm, die Fundamentirung und die Ausweichungen im vorigen Jahre unter „Oberbau“ aufgenommen waren, jetzt aber unter „Erdbewegungen, Fundamentirung und Ausweichungsvorrichtungen“ angefaßt sind.						
VI. Ausweichungsvorrichtungen.....				15516	28	7
Während jetzt die Gesamtkosten für Ausweichungen unter diesem Titel zusammen gefaßt sind, waren dieselben in der vorjährigen Rechnung zum Theil auf die verschiedenen Stationsplätze besonders gebucht, theils auch die Vervollständigung der Ausweichungsbahnen unter „Oberbau“ projektirt.						
VII. Uebergänge und Barrieren.....				23458	20	11
Seite	—	—	—	1523646	18	1

	<i>Rthl.</i>	<i>Lgr.</i>	<i>Pfg.</i>	<i>Rthl.</i>	<i>Lgr.</i>	<i>Pfg.</i>
Uebertrag:	—	—	—	1523646	18	1
VIII. Signale, Telegraphen und Wärterbuden.						
a) 106 Wärterbuden.....	6403	7	7			
b) Telegraphen	5934	12	—			
c) Laternen und Warnungstafeln.....	1290	1	3			
Summa Lit. VIII.				13627	20	10
IX. Abtheilungszeichen.....				1060	14	10
X. Einfriedigung der Bahn.....				2352	1	—
XI. Stationsplätze:						
A. Berlin.						
a) Hauptgebäude.....	30632	4	9			
b) daran hängende Passagiergepäckräume und Bureaux nebst Steuer-Expedition.....	12429	12	6			
c) Personenaufnahmsgebäude nebst Abgangscolonade...	29529	25	9			
d) Retraits	485	4	2			
e) Ankunfts-Colonade.....	11552	9	7			
f) Maschinengebäude.....	28934	15	2			
g) Personenwagenschuppen	18270	15	6			
h) Frachtwagenschuppen.....	21213	13	3			
i) Oekonomiehof.....	564	28	3			
k) Spritzenhaus mit Spritze.....	1725	25	2			
l) Waarenremise und Einrichtung eines Packhofes an der Spree.....	24292	14	—			
m) Maschinen zur innern Einrichtung des Maschinengebäudes.....	9893	27	—			
n) Umzäunung des Bahnhofes.....	5077	12	10			
o) Pflasterung der neuen Straßen.....	25353	3	3			
p) Erleuchtungseinrichtung	4948	22	—			
q) Wasserleitung an der Spree.....	4507	9	8			
r) Ein neues Thor in der Stadtmauer.....	1223	14	8			
s) Steuerrevisions-Gebäude incl. Brunnen und Appartements	2631	24	4			
t) Pferdestall.....	2441	3	4			
u) Postexpeditionsgebäude.....	2898	13	1			
v) Viehhof incl. Tränkvorrichtung.....	870	25	7			
w) Brückenwaage-Haus nebst Brückenwaage.....	1603	4	9			
x) Brunnen.....	752	7	4			
y) Holzschuppen.....	391	19	3			
z) Insgemein	2342	26	1			
Summa A. Stationsplatz Berlin	244566	21	3			
B. Frankfurt.						
a) Personenaufnahmsgebäude.....	17882	17	6			
b) Personenwagenschuppen.....	4312	21	4			
Seite	22195	8	10	1540686	24	9

	<i>Rllz.</i>	<i>Igr.</i>	<i>Ily.</i>	<i>Rllz.</i>	<i>Igr.</i>	<i>Ily.</i>
Uebertrag	22195	8	10	1540686	24	9
c) Expeditionsgebäude für ankommendes Passagiergepäck	3551	16	1			
d) desgleichen für abgehendes Passagiergepäck.....	1791	—	7			
e) Maschinengebäude mit Einrichtung.....	12518	18	1			
f) Packhofgebäude.....	10728	14	1			
g) Terrasse.....	2060	10	1			
h) Retracts.....	595	3	8			
i) Umzäunung des Bahnhofes und des Holzplatzes....	2054	8	1			
k) Erleuchtungseinrichtung.....	439	12	6			
l) Pflasterung der Straßen beim Bahnhofe.....	11714	26	6			
m) Brunnen.....	2970	3	1			
n) Viehstand nebst Viehrampe und Tränkevorrichtung...	722	1	5			
o) Utenfilien und Holzschuppen.....	460	—	—			
p) Insgemein.....	1110	20	9			
Summa B. Stationsplatz Frankfurt	72911	23	9			
C. Fürstenwalde.						
a) Hauptgebäude.....	7610	29	7			
b) Wasserstation mit innerer Einrichtung.....	2194	16	2			
c) Bahnwärterhaus mit Wasserstation.....	3215	12	7			
d) Retracts, Umzäunung, Brunnen.....	1157	8	3			
e) Personenvagenschuppen.....	2275	18	3			
f) Erleuchtungseinrichtung, aus Lit. VIII. c. beschafft	—	—	—			
g) Pflasterung.....	243	7	6			
h) Einrichtung des Viehstandes.....	70	10	9			
i) Holzschuppen.....	350	—	—			
k) Insgemein.....	658	29	10			
Summa C. Stationsplatz Fürstenwalde	17776	12	11			
D. Cöpnick.						
a) Hauptgebäude.....	8735	18	8			
b) Wasserstation mit innerer Einrichtung.....	1424	14	11			
c) Retracts und Umzäunung.....	1003	16	1			
d) Erleuchtungseinrichtung, aus Lit. VIII. c. beschafft	—	—	—			
e) Pflasterung.....	35	4	4			
f) Brunnen.....	277	17	2			
g) Holzschuppen.....	350	—	—			
h) Insgemein.....	301	5	4			
Summa D. Stationsplatz Cöpnick	12127	16	6			
E. Erkner.						
a) Hauptgebäude.....	7138	13	2			
b) Anlagen und Anpflanzungen.....	442	7	6			
c) Eine bedeckte Gartenlaube.....	1550	—	—			
d) Bahnwärterhaus mit Wasserstation.....	2910	18	11			
e) Wasserstationsgebäude mit Einrichtung.....	2068	28	8			
f) Retracts, Umzäunung, Barrieren mit Treppen und Brunnen.....	1335	17	1			
Summa E. Stationsplatz Erkner	13335	75	27			
Summa A. Stationsplatz Berlin	1540686	24	9			
Summa	15445	25	4	1540686	24	9

	<i>Rth.</i>	<i>Igr.</i>	<i>Iff.</i>	<i>Rth.</i>	<i>Igr.</i>	<i>Iff.</i>
Uebertrag	15445	25	4	1540686	24	9
g) Erleuchtungseinrichtung, aus Tit. VIII. c. beschafft						
h) Utensilien und Holzschuppen.....	350	—	—			
i) Insgemein.....	181	19	4			
Summa E. Stationsplatz Erkner	15977	14	8			
F. Briesen.						
a) Hauptgebäude.....	4243	18	2			
b) Locomotivschuppen mit Wasserstation.....	1937	17	—			
c) Innere Einrichtung dazu.....	902	2	7			
d) Retracts, Umzäunung, Brunnen.....	645	7	3			
e) Erleuchtungseinrichtung, aus Tit. VIII. c. beschafft						
f) Utensilien und Holzschuppen.....	350	—	—			
g) Insgemein.....	171	2	7			
Summa F. Stationsplatz Briesen	8249	17	7			
G. Hangelberg.						
a) Bahnwärterhaus nebst Wasserstation und Einrichtung dazu.....	3499	15	11			
b) Erleuchtungseinrichtung, aus Tit. VIII. c. beschafft						
Summa G. Wasserstation Hangelberg	3499	15	11			
H. Rosengarten.						
a) Bahnwärterhaus nebst Wasserstation und Einrichtung dazu.....	3518	19	8			
b) Brunnen.....	442	—	—			
c) Erleuchtungseinrichtung, aus Tit. VIII. c. beschafft						
Summa H. Wasserstation Rosengarten	3960	19	8			
Hiernach kosten die Stationsplätze						
A. zu Berlin.....	244566	21	3			
B. = Frankfurt.....	72911	23	9			
C. = Fürstenwalde.....	17776	12	11			
D. = Cöpnick.....	12127	16	6			
E. = Erkner.....	15977	14	8			
F. = Briesen.....	8249	17	7			
G. = Hangelberg.....	3499	15	11			
H. = Rosengarten.....	3960	19	8			
Summa Tit. XI.				379069	22	3
Die Differenzen, welche sich bei diesem Titel gegen die vorjährige Rechnung herausstellen, sind theils durch die im Berichte näher angegebenen Erweiterungen und Bervollständigungen verschiedener baulichen Anlagen, theils durch das Zusammenfassen der früher auf die einzelnen Stationen mit vertheilten Kosten der Ausweichungsvorrichtungen, theils aber auch durch die inzwischen stattgefundene definitive Abrechnung mit verschiedenen Duvriers entstanden.						
Seite				1919756	17	—

	<u>Rthl.</u>	<u>Sgr.</u>	<u>Pfg.</u>	<u>Rthl.</u>	<u>Sgr.</u>	<u>Pfg.</u>
Uebertrag				1919756	17	—
XII. Bahnwärterhäuser.						
a) 4 Bahnwärterhäuser zu Rummelsburg, Dahlwitz, Berkenbrück und Jacobsdorf mit Holzställen, Brunnen und Appartements	11139	2	11			
b) 1 noch auszuführendes Bahnwärterhaus mit Zubehör zu Carlshorst	2819	6	9			
Summa Tit. XII.				13958	9	8
XIII. Transportmittel.						
A. Bahnwagen.						
a) 24 achträdige Personenwagen	99649	16	8			
b) 36 achträdige Güterwagen	77280	15	4			
c) 4 achträdige und 4 vierrädige Passagiergepäckwagen	12844	14	4			
d) 9 achträdige und 8 vierrädige Equipagewagen	19689	18	1			
e) 6 achträdige Viehwagen	10041	20	8			
f) 4 vierrädige Pferdewagen	4315	15	5			
g) 4 Postwagen, wozu die Räder und Achsen von der Gesellschaft geliefert	1120	—	—			
Summa A. Bahnwagen	224941	10	6			
B. 2 Schneepflüge	741	6	6			
C. 15 Locomotiven	202041	27	3			
Summa Tit. XIII.				427724	14	3
Die Ursachen der Abweichungen dieses Titels gegen die vorjährige Rechnung sind im Jahresberichte näher erläutert.						
XIV. Drehscheiben und Schiebeleplattform.						
a) Drehscheiben	8445	4	8			
b) Schiebeleplattform	3010	1	4			
Summa Tit. XIV.				11455	6	—
XV. und XVI. Inventarium und innere Ausstattung sämtlicher Bahnhofs-Gebäude						
Die theils bewirkte, theils noch nöthig erachtete Vervollständigung des Inventariums und die dadurch entstehenden Mehrkosten dieses Titels gegen die vorjährige Rechnung, ist schon im Jahresberichte bemerkt.						
XVII. Technische Bauleitung.						
a) Für Vorarbeiten vor dem Monat Juni 1840 mit Berücksichtigung der Regulirung der Ansprüche des Rechnungsraths Douffin, welche im vorjährigen Berichte unter „Insgemein“ aufgenommen war	14537	4	6			
b) Für den vollständigen Bau-Entwurf	18116	14	2			
c und d) Technische Baukosten bis zur Vollenbung des Baues, so wie Vereisung der Bahn vor Eröffnung derselben	69600	28	4			
Summa Tit. XVII.				102254	17	—
Seite				2506855	2	11

	<u>Rthl.</u>	<u>Sgr.</u>	<u>Pfg.</u>	<u>Rthl.</u>	<u>Sgr.</u>	<u>Pfg.</u>
Uebertrag	—	—	—	2506855	2	11
XVIII. Zinsen der Actien bis ultimo 1842.						
a) Stamm-Actien.....	126276	28	4			
b) Prioritäts-Actien.....	1323	22	6			
Summa Lit. XVIII.				127600	20	10
XIX. Administrationskosten				33816	7	—
Da noch im Jahre 1843 nicht unerhebliche Erweiterungen und Vervollständigungen der baulichen Anlagen nöthig gewesen und namentlich die Regulirung der Grunderwerbs-Angelegenheiten in juridischer Form noch jetzt nicht vollständig beendet ist, so haben sich auch die Administrationskosten gegen die vorjährige Rechnung noch um 789 Rthl. 16 Sgr. 8 Pfg. erhöht.						
XX. Insgemein				8421	9	8
Haupt-Summe der Baukosten				2676693	10	5

	<i>Rthl.</i>	<i>Sgr.</i>	<i>Pfg.</i>	<i>Rthl.</i>	<i>Sgr.</i>	<i>Pfg.</i>
Uebertrag <i>Rthl. Sgr. Pfg.</i> 29249.18. 7.	5335	—	—	126101	22	9
106 laufd. Fuß dergl. in kurzen Enden zusammen 587 <i>Etr.</i> 79 <i>tl.</i> zum Selbstkostenpreise à 3 <i>Rthl.</i> 29 <i>Sgr.</i> 1 <i>Pf.</i> pro <i>Etr.</i> = 2332.27. 5.						
Summa Schienen	31582	16	—			
c) Befestigungsmittel der Schienen.						
<i>Rthl. Sgr. Pfg.</i>						
1204 Stück Platten No. I. à 3 <i>tl.</i> = 32 <i>Etr.</i> 92 <i>tl.</i> à <i>Etr.</i> 8.28. = 293.11.—						
504 Stück Platten No. II. à 3½ <i>tl.</i> = 16 <i>Etr.</i> 4 <i>tl.</i> = 9.27½ = 159.— 9						
6291 Stück Platten No. III. à 1¾ <i>tl.</i> = 100 <i>Etr.</i> 9 <i>tl.</i> = 9.— = 900.22.—						
521 Endbolzen à 2½ <i>tl.</i> = 115 <i>Etr.</i> 92 <i>tl.</i> = 11.— = 130. 6.—						
2846 Mittelbolzen à 2 <i>tl.</i> = 51 <i>Etr.</i> 82 <i>tl.</i> = 9. 5. = 474.10.—						
2970 Hafennägel No. I. à ½ <i>tl.</i> = 18 <i>Etr.</i> 5 <i>tl.</i> = 9.22½ = 175.28. 4						
10193 Hafennägel No. III. à 6 <i>Lth.</i> = 17 <i>Etr.</i> 41 <i>tl.</i> = 9.— = 156.10. 8						
Summa, Befestigungsmittel	2289	28	9			
d) 7 Satz Räder mit Achsen à 280 <i>Rthl.</i> =	1960	—	—			
Summa: Werth der Bestände, welche dem Reserve- fond überwiesen werden.....				41167	14	9
Es bleiben daher vom Baufond noch disponibel.....				84934	8	—

Berlin, den 28. Februar 1844.

Die Direction der Berlin-Frankfurter Eisenbahn-Gesellschaft.

Herrmann Senoch. Schüttler. Jacob. Liebert. Niese.

Bestandsnachweisung

der vom Bau der Berlin-Frankfurter Eisenbahn übrig gebliebenen Materialien.

		<u>Rthlr.</u>	<u>Sgr.</u>	<u>Pfg.</u>	<u>Rthlr.</u>	<u>Sgr.</u>	<u>Pfg.</u>
A. Unterlagshölzer.							
1.	6402 Stück Querschwellen à 25 Sgr.				5335	—	—
B. Schienen.							
2.	62 Stück Doppel-T-Schienen à 15' lang 50 Pfd. pr. Yard 145 Ctr. 17 Pfd. 144 lfd. Fuß dergl. in verschiedenen kurzen Enden, 50 Pfd. pr. Yard 22 » 47 »						
	2123 Stück Patent-Schienen à 16' lang, 45 Pfd. pr. Yard 4771 » — »						
	461 Stück Patent-Schienen à 12' lang, 45 Pfd. pr. Yard 777 » — »						
	214 lfd. Fuß in kurzen Enden 45 Pfd. pr. Yard 30 » — »						
	zusammen: 5745 Ctr. 64 Pfd.						
	à 4 Rthlr. pr. Centner	22982	9	9			
3.	747 Stück Zimpel'sche Flachschienen à 18' lang, 27 Pfd. pr. Yard 1133 Ctr. 11 Pfd.						
	1079½ Stück Zimpel'sche Flachschienen à 15' lang, 17 Pfd. pr. Yard 1364 » 63 »						
	110 lfd. Fuß in kurzen Enden 9 » 27 »						
	zusammen: 2506 Ctr. 101 Pfd.						
	à 2½ Rthlr. pr. Centner	6267	8	10			
4.	1106 Flachschienen à 13' lang, 13 Pfd. pr. Yard 583 Ctr. 47 Pfd.						
	106 lfd. Fuß in kurzen Enden 4 » 32 »						
	zusammen: 587 Ctr. 79 Pfd.						
	à 3 Rthlr. 29 Sgr. 1 Pfg. pr. Centner	2332	27	5			
	Summa B. Schienen.				31582	16	—
C. Befestigungsmittel der Schienen.							
5.	1204 Stück Patent-Platten Nr. 1. à 3 Pfd. = 32 Ctr. 92 Pfd. à Ctr. 8 Rthlr. 28 Sgr.	293	11	—			
6.	504 Stück Patent-Platten Nr. 2 à 3½ Pfd. = 16 Ctr. 4 Pfd. à Ctr. 9½ Rthlr.	159	—	9			
Latus:		452	11	9	36917	16	—

		<i>Rthl.</i>	<i>Sgr.</i>	<i>Pfg.</i>	<i>Rthl.</i>	<i>Sgr.</i>	<i>Pfg.</i>
	Transport:	452	11	9	36917	16	—
7.	6291 Stück Patent-Platten Nr. 3. à 1 $\frac{3}{4}$ Pfd. = 100 Ctr. 9 Pfd. à Ctr. 9 Rthlr.	900	22	—			
8.	521 Stück Endbolzen à 2 $\frac{1}{2}$ Pfd. = 11 Ctr. 92 Pfd. à Ctr. 11 Rthlr.	130	6	—			
9.	2846 Stück Mittelbolzen à 2 Pfd. = 51 " 82 " à " 9 $\frac{1}{6}$ "	474	10	—			
10.	2970 Stück Hafennägel Nr. 1. à $\frac{1}{2}$ Pfd. = 18 Ctr. 5 Pfd. à Ctr. 9 $\frac{3}{4}$ Rthlr.	175	28	4			
11.	10193 Stück Hafennägel Nr. 3. à 6 Lth. = 17 Ctr. 41 Pfd. à Ctr. 9 Rthlr.	156	10	8			
	Summa C.				2289	28	9
D. Achsen und Räder.							
12.	7 Satz Räder mit Achsen à 280 Rthlr.				1960		
Total-Summa:					41167	14	9

Berlin, den 31. December 1843.

Die Direction der Berlin-Frankfurter Eisenbahn-Gesellschaft.

Herrmann Henoch. Schüttler. Jacob. Liebert. Niese.

Betriebs-Reglement.

Vom 1. Mai 1844 ab gültig.

A. Personenzüge.

§. 1.

Dauer der Fahrt.

Die Fahrt dauert auf der ganzen Strecke

a. Bei Tage:

2 Stunden 40 Minuten, und zwar:

von Berlin bis Cöpenick . . . 1½ Meilen	18 Min.
Aufenthalt	5 "
von Cöpenick bis Erkner . . . 1¾ Meilen	22 "
Aufenthalt	5 "
von Erkner bis Fürstenwalde . 3 Meilen	38 "
Aufenthalt	10 "
von Fürstenwalde bis Briesen 2 Meilen	24 "
Aufenthalt	2 "
von Briesen bis Frankfurt . . 2½ Meilen	36 "

10¾ Min. 2 St. 40 M.

also für die Fahrt 2 St. 18 M.

für den Aufenthalt 22 "

2 St. 40 M.

b. Bei Abend:

3 Stunden 10 Minuten und zwar:

von Berlin bis Cöpenick . . . 1½ Meilen	23 Min.
Aufenthalt	5 "
von Cöpenick bis Erkner . . . 1¾ Meilen	27 "
Aufenthalt	5 "
von Erkner bis Fürstenwalde . 3 Meilen	45 "
Aufenthalt	10 "
von Fürstenwalde bis Briesen . 2 Meilen	30 "
Aufenthalt	5 "
von Briesen bis Frankfurt . . . 2½ Meilen	40 "

10¾ Min. 3 St. 10 M.

also für die Fahrt 2 St. 45 M.

für den Aufenthalt 25 "

3 St. 10 M.

Es wird nur an den genannten Stationen angehalten.

§. 2.

Beförderungsarten.

Die Personenzüge befördern: a. Personen in der ersten, zweiten und dritten Wagenklasse; b. Passagiergepäck; c. Equipagen; d. Eilfracht.

§. 3.

Fahrpreise der Personen.

	Berlin.			Cöpenick.			Erkner.			Fürstenwalde.			Briesen.			Frankfurt.																		
	I.	II.	III.	I.	II.	III.	I.	II.	III.	I.	II.	III.	I.	II.	III.	I.	II.	III.																
Berlin	—	—	—	15	7½	4	1	—	17½	10	1	22½	1	7½	22½	2	10	1	—	3	—	2	5	1	7½									
Cöpenick	—	15	—	7½	—	4	—	—	—	—	15	—	10	—	6	1	7½	1	—	18½	1	25	1	12½	26	2	15	1	27½	1	3½			
Erkner	—	—	1	—	17½	—	10	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	22½	—	20	—	12½	1	10	1	2½	20	—	1	17½	—	27½
Fürstenw.	1	22½	1	7½	—	22½	1	7½	—	18½	—	22½	—	20	—	12½	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Briesen	2	10	1	20	1	—	1	25	1	12½	—	26	1	10	1	2½	—	20	—	17½	—	12½	—	7½	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Frankfurt	3	—	2	5	1	7½	2	15	1	27½	1	3½	2	—	1	17½	—	27½	1	7½	—	27½	—	15	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

Bei Extrafahrten im Sommer

	II. Cl.	III. Cl.
von Berlin nach Cöpenick hin und zurück	12½ sgr.	7½ sgr.
von Berlin nach Erkner hin und zurück	25 sgr.	15 sgr.

§. 84.

Garantie.

Bei Vieh-Transporten haftet die Gesellschaft nur für Brandschaden während der Fahrt nach folgenden Sätzen, insofern der wirkliche Werth nicht geringer ist als:

1 Pferd.....	50 Rthlr.
1 Mastochse.....	70 "
1 Stück Rindvieh bis 5 Ctr.	50 "
1 Kalb	6 "
1 Schwein	20 "
1 Ferkel.....	8 "
1 Schaaf.....	4 "
1 Hund	2 "

Geflügel in Käfigen pro Centner brutto 10 Rthlr.

§. 85.

Einlieferung.

Alles Vieh muß in Berlin und Frankfurt mindestens 4 Stunden und auf allen Zwischenstationen 24 Stunden vor Abgang des Güterzuges angemeldet, und zwei Stunden vorher in die auf dem Bahnhof befindlichen Bewährungen eingetrieben werden, wo Tränken für das Vieh eingerichtet sind. Größere Vieh-Trans-

porte (§. 81.) müssen 24 Stunden vorher angemeldet werden.

§. 86.

Der Fahrbetrag ist gegen Ausfertigung eines Viehzettels, der auf der Station vor dem Endpunkte der Fahrt dem Conducateur abgeliefert werden muß, am Absendungsorte zu entrichten.

§. 87.

Ablieferung.

Das Vieh muß bei der Ankunft an seinem Bestimmungsorte, mit Ausnahme von Berlin, sogleich von den Führern fortgetrieben werden. In Berlin hingegen wird das angekommene zu versteuernde Schlachtvieh in die bestimmten Bewährungen getrieben, und ist erst nach daselbst bei dem anwesenden Steuerbeamten geschehener Besteuerung, welche sogleich nach der Ankunft bewirkt werden muß, alsdann aber unverzüglich und spätestens 3 Stunden nach Ankunft, vom Bahnhofe zu entfernen, widrigenfalls ein Stättegeld ohne alle Garantie von 1 Sgr. für das Stück Rindvieh für jede 3 Stunden
 „ 1/2 „ kleines Vieh desgl.
 entrichtet werden muß.

Die Direction der Berlin-Frankfurter Eisenbahn-Gesellschaft.

Herrmann Henoch. Schüttler. Jacob. Liebert. Riese.

Berlin, den 4. März 1844.

Betriebs-Rechnung

**der Berlin-Frankfurter Eisenbahn seit Eröffnung der Bahn
am 23. October 1842 bis 31. December 1843.**

A. Einnahme.		<u>Rth.</u>	<u>Sgr.</u>	<u>Pfg.</u>
1.	Für Personen-Transport (282,689 Personen)	246401	20	10
2.	= Passagier-Gepäck-Ueberfracht	6860	28	6
3.	= Güterfracht, 382,705 $\frac{6}{110}$ Centner, abzüglich der den Speditoren gewährten Vergütung	66802	11	3
4.	= Eilfracht, 13,581 $\frac{2}{110}$ Centner, abzüglich der den Speditoren gewährten Vergütung	5689	7	9
5.	= Viehtransport	6980	6	—
6.	= Lagergeld und Provison	61	25	3
7.	= Miethe und Pacht	3049	4	7
8.	= Zinsen	4528	26	8
Summa A. Einnahme		340374	10	10
B. Ausgabe.				
A. Bahnverwaltung.				
I. Gehalte.				
1.	Gehalte der Ingenieure, Bahnmeister, Bahnwärter und Hülfsbahnwärter, nebst Kleider-Ersatz	22429	27	7
II. Instandhaltung der Bahn.				
1.	Instandhaltung des Planums mit Böschungen, Gräben, Durchlässen und Ueberfahrten, sowie des Oberbaues.....	5608	3	7
2.	Instandhaltung der Drehscheiben und Ausweichungen	122	26	—
3.	Reparatur der Wärterbuden, Gehege, Warnungstafeln, Telegraphen, Signale und Abtheilungszeichen: a) Wärterbuden, Warnungstafeln u. 56. 11. 3. b) Telegraphen, Signale u.	328	27	4
	385	8	7	—
4.	Instandhaltung der Bahngeräthe.....	503	19	6
Summa Tit. II.		6619	27	10
Latus		29049	25	5

		<u>Rfl.</u>	<u>Sgr.</u>	<u>Pf.</u>
Transport		29049	25	5
III. Instandhaltung der Gebäude und Brücken.				
1.	Instandhaltung der Gebäude			
	a) in Berlin 545 Thlr. 2 Sgr. 6 Pf.			
	b) = Cöpnick 69 = 23 = 6 =			
	c) = Erkner 105 = 12 = 3 =			
	d) = Fürstenwalde 74 = — = 3 =			
	e) = Briesen 64 = 25 = — =			
	f) = Frankfurt 389 = 28 = 9 =			
	1249 Thlr. 2 Sgr. 6 Pf.			
2.	Instandhaltung der Bahnwärterhäuser und Wassersta- tionsgebäude			
	a) bei Rummelsburg 12 Thlr. 17 Sgr. 6 Pf.			
	b) = Dahlewitz 7 = — = — =			
	c) = Fangelberg 6 = 28 = 6 =			
	d) = Jacobsdorf 4 = 21 = — =			
	e) = Pilgram 7 = — = — =			
	f) = Rosengarten — = 12 = 6 =			
	38 = 19 = 6 =			
3.	Instandhaltung der Brücken			
	a) Wuhle Brücke 21 Thlr. 1 Sgr. 2 Pf.			
	b) Alt Landsberger Fließ Brücke 18 = 11 = 3 =			
	c) Erkner-Brücke 16 = 15 = 5 =			
	d) Rahnsdorfer Brücke 10 = 23 = 4 =			
	66 = 21 = 2 =			
	Summa Tit. III.	1354	12	11
	Summa A. Bahnverwaltung	30404	8	2
B. Transportverwaltung.				
I. Gehalte und Löhnungen.				
1.	Gehalt des Ober-Maschinenmeisters, der Locomotivführer, Feuerleute, Werkmeister, Wagenmeister, Conducteure, Einnehmer, des Obergüterverwalters, der Expe- diteure nebst Gehülfen, der Wagenmeister, Bahnhofsaufseher, Portiers und Nachtwächter, so wie deren Kleiderersatz, ingleichen Arbeitslohn der Bahnhof- und Packhofarbeiter.....	42776	8	—
II. Kosten der Transportkräfte.				
1.	Feuerungsmaterial zum Heizen der Locomotiven 33309 Thlr. 27 Sgr. 4 Pf.			
2.	Heizung der stehenden Dampfmaschinen, Wasserstatio- nen, Werkstätten zc.			
	a) stehende Dampfma- schinen 461 Thlr. 8 Sgr. — Pf.			
	b) Wasserstationen, Werk- stätten zc. 1488 = 18 = 5 =			
	1949 = 26 = 5 Pf.			
	Latus 35259 Thlr. 23 Sgr. 9 Pf.	42776	8	—

	<u>Rfl.</u>	<u>Sgr.</u>	<u>Pf.</u>
3. Baumöl zu den Dampfwagen, Wagenschmiere zc.	42776	8	—
Transport: 35259 Thlr. 23 Sgr. 9 Pf.			
a) Schmieröl zu den Locomotiven, zu den Pumpwerken der Wasserstationen, zu den Drehscheiben, den Krähnen und den Wagentrollern 3316 Thlr. 10 Sgr. 10 Pf.			
b) Wagenschmiere..... 1225 = 6 = 6 =			
4541 = 17 = 4 =			
Summa Tit. II.	39801	11	1
III. Instandhaltung der Dampf- und Bahnwagen inclus. des erforderlichen Fußmaterials.			
1. Instandhaltung von 15 Locomotiven nebst Tendern..... 2018 Thlr. — Sgr. 10 Pf.			
2. Bahnwagen			
a) 24 Personenwagen 1285 Thlr. 28 Sgr. 6 Pf.			
b) 36 Güterwagen..... 1081 = 14 = 5 =			
c) 8 Passagiergepäckwagen..... 166 = 11 = 6 =			
d) 17 Equipagenwagen... 82 = 6 = — =			
e) 6 Viehwagen..... 178 = 13 = 9 =			
f) 4 Pferdewagen..... 2 = 15 = — =			
g) 4 Postwagen..... 58 = 20 = 9 =			
2855 Thlr. 19 Sgr. 11 Pf.			
Summa Tit. III.	4873	20	9
IV. Transportgeräte und Werkzeuge.			
1. Instandhaltung der stehenden Dampfmaschinen, der Werkstätten und des Bahnhofsinventariums, so wie Ersatz der in Abgang gekommenen Geräte durch neue:			
a) stehende Dampfmaschinen..... 27 Thlr. 14 Sgr. 7 Pf.			
b) Werkzeuge zc..... 293 = 21 = 9 =			
Summa Tit. IV.	321	6	4
V. Erleuchtung.			
1. Für Erleuchtung der Bahnhöfe und der Bahn, so wie der Empfangs- und Arbeitszimmer inclus. eines Zuschusses zur Erleuchtung der neuen Straßen beim Berliner Bahnhofe, ingleichen der Telegraphen und Wärterbuden so wie der Locomotiven und Wagen, während der Abendsfahrten.....	4158	4	6
VI. Heizung der Empfangs- und Arbeitszimmer.....	1646	28	6
VII. Druckkosten.			
1. Für Billets und Stempelgeräte, Druck- und Insertionskosten.....	3213	2	7
Latus:	96790	21	9

		<i>Rfl.</i>	<i>Sgr.</i>	<i>Pfg.</i>
Transport		96790	21	9
VIII. Insgemein.				
1.	Für diverse Ausgaben bei der Transportverwaltung.....	2877	27	10
Summa B. Transportverwaltung		99668	19	7
C. Allgemeine Verwaltungskosten.				
I. Gehalte.				
1.	Gehalt des Syndikus, Special-Directors, Rendanten, Controlleurs, der Bahnhof=Inspectoren, des Registrators, Expedienten, Buchhalters, der Kassen- und Bureau=Boten nebst Kleider=Ersatz.....	10316	18	4
II. Bureau-Kosten.				
1.	Für Schreib- und Zeichenmaterialien, Copialien, Buchinderarbeiten, Diäten an Sangelisten, Porto, Droschfengelder und verschiedene Ausgaben.....	3171	7	5
III. Amtsreisefkosten		379	20	6
IV. Abgaben und Feuerversicherungskosten		989	10	—
V. Insgemein für diverse Ausgaben, Gratificationen, Vergütigungen zc.		1997	—	8
Summa C. Allgemeine Verwaltungskosten.		16853	26	11
D. Zinsen.				
1.	Zinsen der Stammactien.....2,200,000 Thlr. à 5 %.....	110000	—	—
2.	dto. = Prioritäts=Actien..... 600,000 = à 4 %.....	24000	—	—
Summa D. Zinsen		134000	—	—
Recapitulation.				
A. Bahnverwaltung.....		30404	8	2
B. Transportverwaltung.....		99668	19	7
C. Allgemeine Verwaltungskosten.....		16853	26	11
D. Zinsen.....		134000	—	—
Summa der Ausgabe		280926	24	8
Zusammenstellung.				
Die Einnahme beträgt.....		340374	10	10
Die Ausgabe desgleichen.....		280926	24	8
Bleibt Ueberschuß zum Reservefonds und zur Dividende.....		59447	16	2

Berlin, den 28. Februar 1844.

Die Direction der Berlin-Frankfurter Eisenbahn-Gesellschaft.
gez. Henoch. Schüttler. Jacob. Liebert. Niese.