

Name der Gesellschaft
Berlin=Hamburger Eisenbahn=Gesellschaft

会社名
ベルリン = ハンブルグ鉄道会社

会計年度
1844

業種
鉄道会社

掲載文献等
Original

ファイル名
1844BHEG_A.pdf

1209. 7336

Zweiter Generalbericht

der

Direction der Berlin-Hamburger Eisenbahn-
Gesellschaft.



Berlin 1845.

Gedruckt bei E. S. Mittler, Spandauerstraße Nr. 52.

Um den Bestimmungen unserer Statuten zu genügen, ermangelt die Direction nicht, Einem verehrlichen Ausschusse für die bevorstehende General-Versammlung der Aktionairs unserer Gesellschaft, in dem Nachstehenden eine Zusammenstellung der jetzigen Lage und Verhältnisse unseres Unternehmens zu geben, wenn sie sich dabei zum Theil auch auf den, erst zu Anfang Octobers v. J. erstatteten Jahres-Bericht beziehen muß.

Als das Wichtigste muß vor allen Dingen vorangestellt werden, daß die Genehmigung der Statuten unserer Gesellschaft und die förmliche Anerkennung derselben als einer juristischen Person, von Seiten der Königlich Preussischen, der Königlich Dänischen, der Großherzoglich Mecklenburg-Schweringischen Regierung und den Senaten der freien Städte Lübeck und Hamburg, resp. unterm 28. Februar, 4. April, 16., 21. und 25. ej. m. erfolgt ist.

Hierdurch wird nicht nur die Leitung und Verwaltung unserer inneren Angelegenheiten bedeutend vereinfacht und erleichtert, sondern wir haben dadurch erst die so wesentliche Berechtigung zur zwangsweisen Expropriation, wie früher in den Großherzoglich Mecklenburgischen, so auch in den Königlich Preussischen, den Königlich Dänischen und den beiderstädtischen Gebietstheilen erlangt, ohne welche eine billige Erwerbung des benötigten Bodens immer nur von zufällig günstigen Verhältnissen abhängig blieb. Indessen haben wir uns doch Glück zu wünschen, daß schon bis dahin die vorläufige Erwerbung von durch unsere Bahnlinie berührten Grundstücken, unter Aussetzung der dafür zu gewährenden Entschädigung, in beträchtlichem Maße uns gelungen, und dadurch der Bau selbst auf den betreffenden Strecken uns möglich gemacht war.

Zu den äußeren Verhältnissen unseres Unternehmens gehören demnächst die zu anderen Eisenbahnen, welche sich der unsrigen unmittelbar anzuschließen beabsichtigen oder bestimmt sind. Ganz eigenthümlich war in dieser Beziehung das zu einer schon bestehenden und im vollen Betrieb befindlichen, der Hamburg-Bergedorfer Eisenbahn nämlich, welche wir gewissermaßen als den Schlüssel zu unserm Einlaß in Hamburg selbst betrachten mußten. Als das zunächst liegende Mittel, die Interessen dieser letzteren mit unseren eigenen zu vereinigen, dürfte sich nun zwar das einer vollständigen Verschmelzung

beider Unternehmungen, wobei das kleinere in das größere aufgehe, darstellen, unter Abkaufung aller bestehenden und wohlervorbenen Rechte und Ansprüche. Auch hatte die Direction in der That einige Vorschläge, in verschiedenen Modalitäten, zum Ankauf der Hamburg-Bergedorfer Bahn durch unsere Gesellschaft, gemacht; da aber diesen große Hindernisse, auch in den Hamburgischen öffentlichen Verhältnissen, sich entgegenzustellen droheten, so erschien es, ganz besonders zur rascheren Erzielung eines Resultates, gerathener, einen mittleren Weg einzuschlagen, der alle solche Hindernisse umgehe, ohne der Erreichung des Hauptzweckes, den wir zu verfolgen hatten, im Geringsten zu schaden. Dieser Hauptzweck bestand in der Herstellung einer Einheit des Betriebes auf der ganzen Bahn von Berlin bis Hamburg, ohne einen Abschnitt in Bergedorf, der, auch bei der größten Harmonie zwischen den Verwaltungen auf beiden Bahnstrecken, nicht ohne unverhältnißmäßige Opfer von Seiten beider Gesellschaften, hätte fortbestehen können. Jenes Mittel nun erblickte die Direction in der Pachtung des Betriebes auf der Hamburg-Bergedorfer Bahn. Welche Verhandlungen nöthwendig gewesen sind, um ihnen hierauf gerichteten Vorschlägen bei der andern Partei Eingang zu verschaffen, darüber glauben wir hier um so mehr hinweggehen zu dürfen, als wir das Wesentliche bereits in unserem vorletzten Quartalberichte Einem verehrlichen Ausschusse mitgetheilt haben, die zugleich dort ausgesprochene Hoffnung auf einen günstigen Ausgang sich inzwischen auch verwirklicht hat. Der von beiderseitigen Directionen desfalls abgeschlossene Vertrag hat bereits Ihre Genehmigung gefunden, und wir zweifeln nicht, daß er auch die der bevorstehenden General-Versammlung der Gesellschaftermitglieder erhalten werde. In der That würde es auch, abgesehen von dem, nun einmal nicht zu bewerkstelligenden Ankauf, äußerst schwer, wenn nicht unmöglich sein, eine andere Grundlage zu finden, auf welcher die gerechten und billigen Ansprüche beider Theile in ähnlichem Maße ihre Ausgleichung erlangen und selbst ein Ankauf dürfte, im gegenwärtigen Augenblick, mit mancherlei Inconvenienzen für uns verbunden gewesen sein. Wie die Sache jetzt liegt, erhalten wir die unumschränkte Benutzung eines ausgedehnten und vortrefflich belegenen Bahnhofes bei Hamburg zu einem, schon um deswillen nicht übertrieben hohen Miethpreise, weil die Rente von einem Ankaufs-Capitale entrichtet werden soll, das zu einer Zeit aufgewendet wurde, als die erforderlichen Grundstücke zu einem ungleich niedrigeren Preise zu erstehen waren, als wir jetzt dafür zu geben genöthigt sein würden. Eben so erscheint die Vergütung für die, unserem ausschließlichen Betriebe übergebene Bahn, in Bezug auf beide Parteien als billig und angemessen, da sie in der Regel in der Hälfte des Brutto-Ertrages von dem über die Bergedorfer Bahnstrecke gegangenen Verkehr, nach dem Verhältniß der Länge dieser zu der übrigen befahrenen Linie, bestehen soll. Nach allen, bisher auf anderen Bahnen gemachten Erfahrungen, wird dieser Anfaß ohne irgend nennenswerthe Opfer von unserer Gesellschaft getragen werden können, zumal wenn wir die Erleichterungen und Ersparungen dagegen in Anschlag bringen, welche durch die erlangte Einheit des Betriebes zwischen den beiden Haupt-Endpunkten uns möglich gemacht werden.

Was endlich einen andern, besonders wichtigen Punct, nämlich den der Sicherung einer unge störten Fortdauer dieses Verhältnisses betrifft, so glauben wir, diesen dadurch genügend erledigt zu haben, daß eine Kündigung des Vertrages niemals zur Erlangung größerer pecuniärer Vortheile Statt finden dürfe, außerdem aber, in ihren etwaigen andern Motiven, immer erst dem Höhern Senat von Hamburg vorgelegt werden müsse, von dessen Entscheidung es abhängen wird, ob überhaupt solche Kündigung Wirksamkeit erhalten solle. Wir vertrauen, daß niemals Umstände eintreten werden, welche Grund zur Wiederaufhebung eines Verhältnisses abgeben könnten, das nur in seiner Einheit seinen wahren Zweck zu erreichen vermag.

Von andern Anschlußbahnen sind zuvörderst die zu erwähnen, welche man von Magdeburg aus an die unsrige zu legen beabsichtigt. Von diesen war es eigentlich nur die, welche die Altmark durchschneidend, bei Wittenberge beide Elbufer mittelst einer festen Brücke verbinden soll, die eine unmittelbare Thätigkeit der Direction hervorgerufen hat, indem Letztere allerdings das Gelingen dieses Unternehmens als innig verbunden mit den Interessen unserer eigenen Bahn erachtet. Da jedoch das Unternehmen selbst noch der allerhöchsten Genehmigung Sr. Majestät des Königs von Preußen entgegenharrt, so erscheint es noch nicht an der Zeit, auf die Details unserer Verhandlungen in jener Beziehung hier einzugehen.

Zur Großherzogthum Mecklenburg-Schwerin wird ferner eine Bahn der unsrigen sich anschließen, welche die Seestädte Rostock und Wismar mit der Residenz Schwerin, letztere aber mit der Stadt Hagenow verbindet, in deren Gemarkung der Punct der Einmündung in unsere Eisenbahn belegen ist. Wie Einem verehrlichen Ausschusse bereits durch unsere früheren Berichte bekannt, war anfänglich, so lange es sich nur um eine Bahn von Schwerin nach Hagenow handelte, es der Wunsch der Großherzoglichen Regierung, daß unsere Direction auch die Leitung des Betriebes auf dieser Bahn übernehme, worüber ein förmlicher Vertrag abgeschlossen wurde, der jedoch, mit der erwähnten Ausdehnung des Unternehmens, wieder außer Kraft trat.

Endlich dürfen wir nicht unerwähnt lassen, daß die Zweigbahn, welche in Folge der Anordnungen der Königlich Dänischen Regierung wir von Büchen nach Lauenburg zu bauen verpflichtet sind, vielleicht eine bedeutend erhöhte Wichtigkeit erhalten werde, da es jetzt im Werke ist; derselben eine Ausdehnung nördlich bis Lübeck, südlich bis Lüneburg zum Anschluß an die hannoversche Landesbahn, zu geben. Wir werden nicht unterlassen, diese Pläne mit aller ihnen gebührenden Aufmerksamkeit zu verfolgen, um das Interesse unserer eigenen Bahn, das so innig damit verbunden ist, zugleich zu fördern.

Zu den inneren Verhältnissen dieser letzteren gehört vor allen Dingen die Feststellung ihrer Richtungslinie. Nachdem diese fast überall beschafft, und die Genehmigung der betreffenden hohen Regierungen dafür erwirkt worden war, wir auch hoffen konnten, in der allein noch offenen Frage: ob nämlich unsere Bahn von Glöwen auf Perleberg oder auf Wittenberge geführt werden solle? unserem Antrage, der die letztere Richtung befürwortet, Gehör geschenkt zu sehen, da schien

es, als ob die Ueberschwemmungen der Elbe und ihrer tributairen Flüsse, welche in diesem Frühjahr so mancher der Ufergegenden verderblich geworden sind, auch unsere Pläne zerstören sollten. Eine auf Befehl des Königlich-Preussischen Finanz-Ministerii vorgenommene commissarische Local-Untersuchung hat jedoch neuerdings die früheren Gutachten, welche sowohl für eine Ueberbrückung der Elbe bei Wittenberge, als für die Führung unserer Bahnlinie auf diese Stadt sich günstig aussprachen, so vollkommen bestätigt, daß wir bald auch auf eine definitive Erlaubniß zur Ausführung dieses kostbaren Theiles unseres Baues hoffen dürfen.

Was die über die Länge der Bahn zu vertheilenden verschiedenen Bahnhöfe und Halteplätze betrifft, so haben wir bereits in unserem vorletzten Quartal-Berichte vorzutragen die Ehre gehabt, daß deren außer denen in Berlin und Hamburg, zwanzig angelegt werden sollen, nämlich bei Charlottenburg, Spandow, Nauen, Friesack, Neustadt a. D., Zernitz, Paulinenaue, Eldowen, Wilsnaak (Wittenberge), Grabow, Ludwigslust, Hagenow, Brahsdorf, Boizenburg, Büchen, Schwarzenbeck, Friedrichsruhe, Reinbeck und Bergedorf. Wegen der künftigen Einrichtung des Bahnhofes bei Hattburg ist durch den oben erwähnten Vertrag mit der Hamburg-Bergedorfer Gesellschaft die nöthige Vorsorge getroffen, um, so weit an uns ist, sie allen Bedürfnissen des zu erwartenden Verkehrs möglichst angemessen zu beschaffen. Was den bei Berlin betrifft, so ist mit der Aufhebung eines Theiles desselben bereits begonnen und soll mit den übrigen Arbeiten auf's raschste vorgegangen werden; sobald es gelingen sein wird, zu den nöthigen Expropriationen der unmittelbar vor demselben belegenen, von unserer Bahnlinie zu durchschneidenden Parzellen, zu schreiten und dieselben zu erledigen.

Die Einzahlungen auf unsere Actien sind jetzt bis zur Hälfte beschafft, und, vor der 5ten Einzahlung, die ursprünglichen Actienzeichner, welche 40% eingezahlt hatten, ihrer weiteren persönlichen Verpflichtung, in Folge Plenarbeschlusses verehrlichen Ausschusses vom 10. Februar d. J. ordnungsmäßig enthoben worden.

Die Lieferungen des nöthigen Materials haben, wie wir uns freuen berichten zu können, einen ununterbrochenen Fortgang nach Maßgabe der, von den Lieferanten eingegangenen Verbindlichkeiten, was namentlich hinsichtlich der Schienen um so erwünschter ist, als die Preise derselben inzwischen so außerordentlich gestiegen sind. Ungefähr 9,700 tons befinden sich bereits in unseren Händen. Von Querschwellen sind bis jetzt circa 77,000 Stück an uns abgeliefert. In Bezug auf diese sind wir eine Zeitlang nicht ohne Sorgen gewesen, da die Plätze an der Weichsel und Warthe, wo große Quantitäten derselben für den Winter lagerten, beim Aufgehen des Frostes weithin überschwemmt wurden; denn wenn wir auch, den Lieferanten gegenüber, uns so gesichert hatten, daß ein pecuniärer Verlust unsere Gesellschaft nicht unmittelbar hätte treffen können, so würde die Wiederanschaffung des Verlorenen doch nicht ohne einen nachtheiligen Zeitverlust zu bewerkstelligen gewesen sein. Zum Glück wurde jedoch ein Fortschwemmen des Holzes durch die specifische Schwere desselben, verbunden mit einer sehr geschickten Art der Lagerung, verhindert.

Für die Brückenbauten, deren wir eine große Anzahl haben, bedurfte es vorzüglich der Anschaffung von hydraulischem Kalk. Es ist uns gelungen, das nöthige Roß-Material zu einem billigen Preise zu erwerben, so daß der fertige Mörtel, den wir in eigenen Oefen bereiten werden, um seiner Leistungskraft desto sicherer zu sein, uns nicht mehr als circa 1 Rthlr. 17½ à 20 Sgr. p. Tonne, oder circa 5 Sgr. p. Cubikfuß, zu stehen kommen wird.

Zum Behuf unserer künftigen Transportmittel werden wir jetzt einige Probewagen fertigen lassen, um nach deren Muster eine Concurränz für die nöthigen Lieferungen zu eröffnen. Von besonderer Wichtigkeit erschien uns dabei eine Prüfung der Bogensehern, welche, sobald sie sich nur als haltbar bewähren, so außerordentlich viel zum leichteren und bequemeren Fahren beitragen. Nach einer persönlichen Untersuchung ihrer Leistungen auf verschiedenen anderen Bahnen, wird jetzt noch eine besondere Probe, auf unsre Kosten, mit Bogensehern vorgenommen, welche aus der Fabrik des Stahlhüttenbesizers Werner zu Carlswerk hervorgehen, um danach weitere Maßnahmen zu treffen.

Der strenge und lang anhaltende Winter hat freilich nicht anders als störend auf den Fortschritt unserer Erdarbeiten einwirken können; ganz unterbrochen worden sind sie jedoch verhältnißmäßig nur für eine sehr kurze Zeit, so daß es gelungen ist, ungefähr für 18 Meilen, oder die Hälfte der Bahnlänge von Berlin bis Hamburg, das Planum zu vollenden. Auf den verschiedenen Punkten, wo die Arbeiten in Angriff genommen worden sind, finden sich mehr als 5000 Menschen beschäftigt, einschließlich der, beim Ausgraben der Brückenbaustellen und den Kammarbeiten, Angestellten; die Feldarbeit wird außer durch Karren, da, wo weite Transporte vorzunehmen und große Massen zu fördern sind, mit acht Fahrschachten und zwar theilweise Tag und Nacht, zur rascheren Förderung, betrieben. Erfreulich ist es, daß die Erdtransportwagen, trotz des angestrengten Gebrauches dem sie unterworfen sind, noch keine Reparaturen an Achsen oder Rädern erfordert haben. Auch mit den Arbeiten an den Brücken und Durchlässen, für welche bis jetzt circa 3,500 Schachttrth. Feldsteine und 5,300,000 Stück hartgebrannter Mauersteine angeschafft worden, ist bereits der Anfang gemacht. An achtzehn verschiedenen Punkten ist mit der Ausführung der Maurerarbeit zu den massiven Brücken und Durchlässen vorgegangen, während schon im Winter, namentlich zu den größten Bauwerken, die Fundamentirungsarbeiten betrieben worden sind; wenn auch der hohe Wasserstand der Flüsse zuweilen einen Stillstand gebot, so ist das doch immer nur momentan gewesen. Die Kammarbeiten an der Brücke über die Spree bei Charlottenburg sind im vollen Gange, die für die Schwenzel-Brücke beinahe vollendet; sie werden eingeleitet an den Brücken über die Dosse und die Jägliß; an der Brücke über die Löcknitz sind sie in den Spundwänden beinahe, und an der über die Elbe bei Grabow ganz vollendet, so wie zur Hälfte bei der über die Schaale; beim Elbe- und beim Rognitz-Canal, bei der großen und der kleinen Sude werden gleiche Arbeiten eingeleitet. Um den gleichzeitigen Angriff so zahlreicher und zum Theil sehr erheblicher Brückenbauten auch rasch fördern zu können, ist die Anschaffung eines großen Inventars

von Geräthschaften nothwendig gewesen; doch werden die desfalligen Mehrausgaben durch den erzielten Gewinn an Zeit mehr als compensirt.

Für die künftige Legung des Bahngestänges hat besonders die Verbindung der Schienen an den Stößen die Aufmerksamkeit unsers Vaurathes Neuhaus beschäftigt, und ihn eine neue Art sie untereinander zu verkuppeln auffinden lassen; wodurch die Nachtheile, welche bei den bisherigen Methoden, Schienen und Räder noch zu erleiden hatten, fast gänzlich beseitigt werden. Zur Ausführung derselben und deshalb zu verwendenden Kosten hat die Direction bereits früher die Genehmigung verehrlichen Ausschusses beantragt und erhalten, worauf dann zur Lieferung des nöthigen Eisens eine Submision ausgeschrieben worden ist. Zwar haben, von den verschiedenen zur Einreichung von Anerbietungen aufgeforderten Werken, nur fünf sich mit solchen gemeldet, was wohl in der gegenwärtigen Conjunctur seinen Grund hat; indessen befinden sich doch zwei darunter, deren Offerten, eben in Anbetracht der obwaltenden Umstände, als vollkommen annehmbar erscheinen, indem ein englisches Haus für die Bahnstrecke von der Preussisch-Mecklenburgischen Grenze bis Hamburg, das erforderliche Eisen zu 10 Lst. 15 Sh. p. ton frei Hamburg, und ein schlesisches Hüttenwerk für die Strecke im preussischen Gebiet, den Centner für 6 Rthlr. zu liefern sich erbot, was von der Direction angenommen worden ist.

Mit der Legung des Bahngestänges selbst wird noch im Laufe dieses Sommers der Anfang gemacht werden und damit ein weiterer gedeßlicher Schritt zur Förderung unsers ganzen Unternehmens geschehen.

Berlin und Hamburg, Ende Mai 1845.

Die Direction der Berlin-Hamburger Eisenbahn-Gesellschaft.