

Name der Gesellschaft  
Magdeburg=Wittenbergesche Eisenbahn=Gesellschaft

会社名  
マクデブルグ=ヴィッテンベルグ鉄道会社

会計年度  
1845-1847

業種  
鉄道会社

掲載文献等  
Original

ファイル名  
1845-47MWEG\_A.pdf

# Allgemeiner Geschäftsbericht

des Directoriums

der

## Magdeburg = Wittenbergischen

## Eisenbahn-Gesellschaft

über

den Zeitraum vom October 1845 bis Mai 1847.



Magdeburg.

## I. Einleitung.

In der Allerhöchsten Kabinettsordre vom 29. September 1843 wurde für eine Eisenbahn-Verbindung zwischen Magdeburg und Hamburg die Richtung auf dem linken Elbufer durch die Altmark nach Wittenberge als die kürzeste und vortheilhafteste, namentlich für das Handelsinteresse Magdeburgs, erkannt und die Genehmigung dieser Linie allein davon abhängig gemacht, ob die Führung der Bahn durch das Elbthal bei Wittenberge zulässig sei, ohne wesentliche Nachteile für das Deichsystem jener Gegend zu erzeugen.

Zur Beantwortung dieser Frage und zur Erlangung der vorläufigen Konzession war die Aufstellung eines vollkommen durchgearbeiteten Entwurfs zu dem Elbübergange bei Wittenberge und genereller Vorarbeiten für den Bau der Bahn von Magdeburg bis zum Elbgebiet erforderlich. Auf Veranlassung des damals zusammengetretenen Comité's unterzog sich der mit der Lokalität vertraute Wasserbau-Inspector Koppin unter Leitung des Regierungs- und Bauraths von Uruh der Ausarbeitung des Brückenprojekts, und der Baukondukteur Baurath Heß der Ermittlung der Bahnlinie, so wie einer überschläglichen Berechnung der Baukosten. Dasselbe schloß für die Strecke von Magdeburg bis zum Aland bei Seehausen auf 3,000,000  $\mathcal{R}$ . ab und wurde nebst den dazu gehörigen Karten und Gutachten dem Herrn Finanzminister im Mai 1844 überreicht. Der Brückenentwurf und die Prüfung desselben durch den Regierungsrath von Uruh erforderten einen größeren Zeitaufwand. Es konnte das Projekt erst im Oktober 1844 an den Herrn Minister abgeben.

Der Anschlag von den Kosten der Elbrücke mit massiven Pfeilern und einer aus Eichenholz konstruirten Fahrbahn schloß auf 1,676,245  $\mathcal{R}$ . ab, wurde aber von dem Regierungsrath von Uruh auf 1,400,000  $\mathcal{R}$ . herabgesetzt.

Hiernach berechneten sich die Kosten:

für die Strecke von Magdeburg bis zum Aland auf . . . . .	3,000,000 $\mathcal{R}$ .
„ „ „ vom Aland bis zum Elbdeiche . . . . .	83,000 „
„ „ Elbrücke . . . . .	1,400,000 „

zusammen, incl. Betriebsmittel, auf 4,483,000  $\mathcal{R}$ .

Bei der Prüfung des Brückenentwurfs durch die hohen Staatsbehörden bestätigte sich das Resultat einer schon im Oktober 1843 stattgehabten vorläufigen Untersuchung, nach welcher der Uebergang über die Elbe bei Wittenberge für zulässig erachtet worden war.

Durch die Allerhöchste Kabinettsordre vom 6. Juli 1845 ertheilten daher Seine Majestät der König die vorläufige Genehmigung zum Bau einer Eisenbahn von Magdeburg auf dem linken Elbufer nach Wittenberge durch eine Aktiengesellschaft mit einem vorläufig auf 4,500,000  $\mathcal{R}$ . angenommenen Grundkapital unter den später im §. 6 des Statuts aufgenommenen Bedingungen und genehmigten gleichzeitig für die Berlin-Hamburger Bahn die Richtung auf Wittenberge.

In Folge dessen ermächtigte der Herr Finanzminister in dem Rescripte vom 2. August 1845 das Comité, die Aktienzeichnung zu eröffnen.

Schon früher hatten auf Veranlassung des Herrn S. Herz in Berlin sich eine große Anzahl Personen zur Aktienzeichnung gemeldet und sich einzeln schriftlich verpflichtet, insofern ihnen 40 Prozent der gezeichneten Summe zugesichert würden, diesen Betrag zum Bau der Bahn einzuzahlen. Unerachtet jeder einzelnen Person nur die Anmeldung von höchstens 30,000 *R.* gestattet worden war, belief sich die ganze angemeldete Summe doch auf 5,000,000 *R.*, für welche daher 2,000,000 *R.* Aktien zu reserviren waren.

Für die Zeichnung der anderen 2½ Millionen wurde bestimmt, daß ebenfalls jeder Einzelne nicht über 30,000 *R.* anmelden durfte und noch die sehr erschwerende Bedingung hinzugefügt, daß 10 Prozent der angemeldeten Summe sofort deponirt werden mußten. Dennoch wurden

**52,000,000 Thaler**

gezeichnet und 5,200,000 *R.* beim Comité niedergelegt.

Das Comité bestrebte sich bei der dadurch nöthig gewordenen Reduktion der Aktienzeichnungen der größten Unparteilichkeit, und daher kam es, daß die ganze Aktiensumme unter mehr als 2800 erste Zeichner vertheilt, damit aber auch dem Unternehmen eine größere Sicherheit gegeben wurde, als es durch Zubilligung großer Beträge an einzelne Personen geschehen sein würde.

In der bald darauf (am 22. Oktober 1845) berufenen Generalversammlung der Aktionaire wurden die Statuten berathen, mit wenigen Aenderungen angenommen und von den Anwesenden vollzogen, sowie der Gesellschaftsausschuß gewählt, welcher nach den Bestimmungen des Gesellschaftsvertrages am 2. November ejusd. die Wahl des Direktorii bewirkt. Diesen zuerst gewählten Gesellschaftsvorständen wurde von sämmtlichen Aktionairen zugleich die Ermächtigung zu Theil, „alle Abänderungen und Ergänzungen des Gesellschaftsvertrages, welche der Staat etwa noch als Bedingung der Konzessionirung fordern „möchte, mit rechtsverbindlicher Kraft für alle Mitglieder der Gesellschaft vorzunehmen.“

## **II. Statut. — Landesherrliche Bestätigung.**

Das Direktorium erachtete es daher für seine nächste Pflicht, der Gesellschaft die landesherrliche Genehmigung des vereinbarten Gesellschaftsvertrages sobald als möglich zu erwirken. Durch das Gesetz vom 9. November 1843 war aber die gerichtliche oder notarielle Vollziehung des Statuts Seitens aller Aktionaire vorgeschrieben. Die Erfüllung dieser Bedingung machte wegen der großen Zahl der Gesellschaftsmitglieder und der weiten Entfernung Einzelner große Schwierigkeiten und veranlaßte erhebliche Zeitverluste. Dennoch gelang es, am 13. März 1846 das von allen ersten Zeichnern gerichtlich oder notariell vollzogene Statut dem Herrn Finanzminister einzureichen, welcher nach Verständigung mit dem Herrn Justizminister im Mai 1846 mehrfache Abänderungen des Statuts verlangte. Dagegen wurde sofort remonstrirt (Mai 1846). Laut Reskript vom 9. Juli 1846 erklärte sich der Herr Minister endlich durch diejenigen Abänderungen befriedigt, welche die Gesellschaftsvorstände auf Grund der ihr ertheilten oben erwähnten Vollmacht zugestanden hatten, verordnete aber zugleich die nochmalige Vollziehung des abgeänderten Statuts Seitens der einzelnen bevollmächtigten Mitglieder des Directoriums. Diese erfolgte im August 1846.

Hält man fest, daß, wie zur ersten Vereinbarung des Gesellschaftsvertrages, auch zu jeder vom Gouvernement geforderten Abänderung desselben nicht bloß die Genehmigung jedes einzelnen ersten

Zeichners, sondern auch die nochmalige gerichtliche oder notarielle Vollziehung des abgeänderten Vertrages durch ihn gesetzlich nothwendig gewesen wäre, daß aber gerade, um diesen voraussichtlich sonst schwerlich zu überwindenden Schwierigkeiten zu begegnen, sämtliche Mitglieder der Gesellschaft persönlich den zuerst erwählten Gesellschaftsvorständen in der gehörigen Form Spezialvollmacht zur Vornahme jener Aenderungen und zur Vollziehung des veränderten Statuts ertheilt hatten, so wird es jedem Unbefangenen einleuchten, daß vor Erledigung dieses Spezialmandats Seitens der zuerst gewählten Gesellschaftsvorstände, weder neue Wahlen der Gesellschaftsvorstände noch ein Widerruf der von jedem einzelnen Aktionair zu dessen spezieller Vertretung ertheilten Vollmacht durch eine neue Generalversammlung, als bloßes Organ der Gesellschaft als Ganzes, eintreten konnte.

Bei dieser Lage der Sache konnte mithin von der Einberufung einer ordentlichen Generalversammlung im Juni 1846, also lange vor der landesherrlichen Genehmigung des Statuts und vor Erledigung jenes von den sämtlichen ersten Zeichnern den erst gewählten Gesellschaftsvorständen ertheilten Auftrages, ganz abgesehen davon, daß es an allen verfassungsmäßigen Vorlagen für eine solche fehlte, nicht wohl die Rede sein.

Wenn schon im Juli 1846 uns Seitens der Königlichen Regierung die Erlaubniß zum Beginn der Erdarbeiten auf der Linie zwischen der hiesigen Neustadt und dem linksseitigen Elbdeiche, Wittenberge gegenüber, gegeben wurde, so wurde dennoch erst unterm 31. Januar d. J. der Gesellschaft die Allerhöchste definitive Bestätigung zu Theil.

### III. Bahnlinie. — Vorarbeiten.

Die Bahnlinie wurde durch den als Ober-Ingenieur engagirten Königlichen Baukondukteur, Bau-  
rath Heß, näher ermittelt und unter seiner Leitung sind auch die Vorarbeiten für den Bau ausgeführt worden.

Bei der im Monat Dezember 1845 von dem Regierungs- und Bau-  
rath von Urub auf unsere Veranlassung und im Mai 1846 von dem Herrn Geheimen Finanzrath Mellin im Auftrage des Königl. Finanzministerium vorgenommenen Bereisung der Linie wurde diese als zweckmäßig gewählt befunden. Die demnächst im Juli 1846 uns zugegangenen Revisions-Bemerkungen des Königlichen Finanzministerium zu den Vorarbeiten beschränkten sich deshalb auf einige nicht erhebliche, für uns jedoch vortheilhafte Abänderungen in den Neigungen und Krümmungen der Bahn und bezeichneten nur die Verlegung einer kurzen Strecke beim Gute Boshof am Aland als wünschenswerth, womit wir uns um so mehr einverstanden erklärten, als die neue Linie weniger werthvolle Ländereien durchschneidet, als die ursprüngliche. Später haben wir noch eine Abänderung der Linie beim Dorfe Zielitz im Wolmirstedter Kreise für angemessen erachtet, weil hier die ursprüngliche Linie unmittelbar hinter den Gebäuden durch die im Inundationsgebiete liegenden Gärten führte und zu unangenehmen Kurven Veranlassung gab. Auch diese Aenderung ist von den Staatsbehörden gutgeheißen worden.

Da Allerhöchsten Orts die Verbindung der Bahn mit den anderen hier mündenden Bahnen angeordnet ist, also auch erfolgen muß, so kann die Bahnlinie als überall feststehend angenommen werden. Sie beginnt am Petersförder in der hiesigen Stadt, läuft wasserseitig neben den Festungswerken vorbei nach der Schwarzkopfschen Ziegelei, wendet sich hier in der Richtung nach Wolmirstedt zu, nachdem sie bereits vor Beginn der Wendung aus der Schußlinie entfernt ist, überschreitet die Feldmarken Rothensee, Barleben

und Elber meist innerhalb der Poldergebiete dieser Ortschaften, über deren Einschlußdeiche das Planum erhoben bleibt, und zieht sich über den Ohrefluß bis zum Bahnhof Wolmirstedt, der jenseits der Stadt in inundationsfreier Höhe angenommen ist. Von Wolmirstedt aus zieht sich die Linie östlich von den Dörfern Farsleben und westlich von Zielitz und Leitsche hindurch und übersteigt in den Feldmarken Leitsche und Rogäk die nicht zu umgehenden Höhen des Ramstedter Bergrückens, an dessen niedrigster Stelle mit der Steigung von resp. 1:302 und 1:300. Jenseits Rogäk geht die Linie auf eine Länge von 6131 Ruthen in ganz gerader Richtung, nicht bedeutend über dem Terrain erhoben, auch fast horizontal, durch die Feldmarken Angern, Zibberick, Mahlwinkel, Kröckern, Bätthen, Briest, Hüselitz, durch die Königliche Weißewarther Forst und durch die Feldmarken Bellingen, Ostheeren, Demker und Elversdorf bis Welle hinauf, bei Bätthen und Demker das Tangergebiet überschreitend; sie durchschneidet bei Welle einen abgezweigten Rücken des Landsberges an der niedrigsten Stelle mit Steigungen von 1:302 und 1:309. Von Welle bis Stendal ist die Linie auf 1918 Ruthen Länge ganz gerade, auch von der Westheeren'schen Feldmark an fast horizontal und wenig über dem Terrain erhoben. Hinter dem Bahnhofe Stendal, welcher dicht an den Stadttoren, neben der Magdeburger Chaussee und zwischen der Chaussee nach Tangermünde und der Arneburger Straße angenommen worden ist, wendet sich die Linie nach der Feldmark Borstel und von da, die Uchte wie bei Stendal überschreitend, nach den Feldmarken Eichstedt, Goldbeck und Möllendorf, die auf 2506 Ruthen Länge in gerader Richtung bei fast horizontaler Lage der Bahn geschnitten werden. Jenseits Möllendorf in den Feldmarken Walstleben und Düsedau bis zum Bahnhofe Osterburg ist die Richtung der Bahn, theils durch die an den Thälern liegenden Höhen, theils durch die nahe der Bahn liegenden Dorfschaften, theils endlich durch das zum Bahnhofe Osterburg passende Terrain bedingt. Der Letztere ist der Stadt so nahe, als es die mit Stroh gedeckten vielen Scheunen zulassen und an inundationsfreier Stelle projectirt. Jenseits Osterburg wird der Biesefluß, der mit der Uchte sich weiter unterhalb zum „Mland“ vereinigt, überschritten. Die Linie zieht sich aus der geraden Richtung gegen Seehausen etwas nach Volkern hinüber, wodurch die sumpfigen Wiesen am Kolandsgraben und der mit dem Mland parallele Durchgang durch das Inundationsgebiet vermieden wird. Zwischen Osterburg und Seehausen werden die Feldmarken Krumke, Volkern und Berendt berührt. Für den Bahnhof bei Seehausen ist die Stelle linksseitig der Chaussee bestimmt worden, wodurch derselbe mit der von dort nach Arendsee und Salzwedel späterhin wahrscheinlich zur Ausführung kommenden Chaussee in unmittelbarem Zusammenhang tritt und in hinreichender Entfernung von den mit Stroh gedeckten Scheunen bleibt.

Von Seehausen bis zur Elbe überschreitet die Linie den Mlandfluß, die Feldmarken Vielbaum mit Bogßhoff und Geest-Gottberg mit Eickerhöfe und ist auf dieser Strecke so gelegt, daß eine zweckmäßige Richtung sowohl gegen den Seehausen Bahnhof als die Elbbrücke erreicht und die Wische in möglichst kurzer Linie durchschnitten wird. Das Terrain von Osterburg bis zur Elbe ist fast ganz horizontal; die Linie hat daher dort durchgängig günstige Neigungen und ungefähr dieselbe Höhenlage, wie die neuerbaute parallel laufende Chaussee.

Die obige Beschreibung der Linie ergibt schon, daß die Ausführung derselben keine besonderen Schwierigkeiten darbietet; nur an zwei Punkten, bei Ueberschreitung der Ramstedter Höhen in den Feldmarken Leitsche und Rogäk und des Landsberges bei Welle sind bedeutendere Erdmassen zu bewältigen.

Die ganze Länge der Bahnstrecke vom Petersförder in Magdeburg bis zum Bahnhofe der Berlin-Hamburger Eisenbahn bei Wittenberge beträgt 28,368,35 Ruthen oder beinahe 14½ Meilen.

Nur an zwei Stellen in der Wische mußten kurze Rampen im Verhältniß von resp. 1:210 und 1:200 gewählt werden, erstere auf 230 Ruthen Länge beim Mland, letztere auf 320 Ruthen Länge am

linkseitigen Elbdeiche, um die erforderliche Höhe der Brücken über dem Hochwasserspiegel zu erreichen. Dergleichen wenige und kurze Steigungen sind für den Betrieb ohne allen Nachtheil. Die übrigen Steigungen stellen sich so günstig, daß 55½ Prozent der ganzen Linie als Horizontalstrecke angesehen werden können, ein Umstand, der auf die Geschwindigkeit der die Bahn befahrenden Züge, auf den Gütertransport und auf die Betriebskosten von sehr günstigem Einflusse sein wird. Für die nicht zu vermeidenden Kurven ist in der Regel der Halbmesser von 600 Ruthen angenommen worden. Hiervon kommen nur wenige Ausnahmen vor, bei denen der Radius bis auf 300 Ruthen hat beschränkt werden müssen. Die Länge sämmtlicher Kurven beträgt 19½, die der geraden Linien 80¾ Prozent der ganzen Strecke. Kontrefkurven sind gänzlich vermieden, so daß zwischen je zwei Kurven überall eine gerade Linie gelegt ist. —

Zur Erfüllung der Konzessionsbedingung, daß die Magdeburg-Wittenbergische Eisenbahn eine unmittelbare Schienenverbindung mit den von Magdeburg aus nach Westen und Süden hin weiterführenden Eisenbahnen erhalten soll, gab es höchstens zwei Wege:

entweder die Bahn außerhalb des Glacis um Stadt und Festung herum bis an die Halberstädter Bahn zu führen,

oder dem Beispiele der Magdeburg-Leipziger Eisenbahn zu folgen und mit der Bahn längs des linken Elbusers an der Kehle der Festung in die Stadt hineinzugehen, hier aber, ebenfalls nach dem gedachten Vorbilde, im Straßenpflaster einen Schienenstrang nach dem Magdeburg-Leipziger städtischen Bahnhofe zu legen.

Der ersteren Alternative würden sich unüberwindliche Schwierigkeiten in den Weg stellen, da die Höhen, welche Magdeburg umgeben und welche schon von der Halberstädter Bahn mit einer Kurve von 300 Ruthen Halbmesser und 1:300 Steigung umgangen werden mußten, sich hier entgegenstellen, da ferner die Rayongefesse es nicht gestatten, die Festung mit einem Gürtel von Einschnitten und Dämmen zu umgeben, ohne welche aber keine Bahn um Magdeburg herum gebaut werden kann. Ein darauf gerichtetes Project würde die Billigung des Staats voraussichtlich nicht erhalten. Es blieb daher nur der Weg längs der Elbe übrig, der auch der natürliche ist, sowohl zur Erreichung der günstigsten Steigungsverhältnisse, als auch zur nächsten Verbindung mit der Stadt, mit dem Packhofe, mit der Schifffahrtsstraße und den anderen Bahnen; auch sind die technischen Schwierigkeiten hier weder größer noch kleiner, als bei der Anlage des Magdeburg-Leipziger Bahnhofes. Der demgemäß von unseren Technikern aufgestellte und den königlichen Behörden vorgelegte Bauplan ist im Wesentlichen der folgende:

Der Bahnhof in Magdeburg wird, wie der Magdeburg-Leipziger, durch einen Einbau in die Elbe gewonnen, jedoch müssen für die königlichen Magazine, das Jacobs- und Petersförder mehrere Durchgänge unter der Bahn nach dem Wasser angelegt werden. Um den allerdings beschränkten Raum möglichst zu nutzen, soll ein Theil desselben in seiner ganzen Breite überdeckt werden. Die dadurch gebildete Halle enthält den Perron, die Fahrstränge und den Raum für Personenwagen. Dem Petersförder wird über den Holzhof fort, gleich hoch mit dem Straßenpflaster, ein Bahngestänge für die nach dem Packhofe zu schaffenden Güter mit solchen Geleisen geführt, welche den Pferdewagen-Verkehr nicht hemmen. Eben dergleichen flache, vielleicht für gewöhnlich noch zu verdeckende Geleise sehen sich über den alten und neuen Packhof und durch die Wasserkunststraße fort und münden am Brückthore in das Geleise der Magdeburg-Leipziger Bahn.

Der Entscheidung über die Bedingungen, unter denen diese Art der Einführung in die Stadt und die Schienenverbindung mit den anderen Bahnen zulässig ist, sehen wir noch entgegen. Unter den bisher gestellten Forderungen sind nur die der königlichen Magazin-Verwaltung von Erheblichkeit. Zur Beseitigung derselben und Ausgleichung der Interessen sind die angemessensten Vorschläge gemacht. Dabei

bemerten wir, daß nur diese Lage der Bahn die höhern Orts bestimmte Revision der von Hamburg eingehenden Waaren im Magdeburger Packhose gestattet und daß gerade dieser Umstand von großer Wichtigkeit ist. Wir haben hierüber vollkommen zufriedenstellende Zusagen erhalten.

#### IV. Grunderwerb.

Bereits im verfloßenen Sommer wurde uns die Genehmigung zu den Erdarbeiten auf denjenigen Grundstücken, welche im Wege freien Ankaufs erworben werden konnten, ertheilt. Wenn wir auf die Sicherstellung des Unternehmens mehr, als auf das pekuniäre Interesse der Aktionäre Rücksicht genommen hätten, so würden wir uns in den Besitz fast des ganzen erforderlichen Terrains, freilich nicht ohne Opfer, gesetzt, und die Erdarbeiten fast auf der ganzen Linie in diesem Augenblick ziemlich vollendet haben. Aber nur an Orten, wo der Ankauf zu angemessenen Preisen zu bewirken war, ist derselbe versucht worden, und wenn dies auch nur in beschränktem Umfange zum Besitz geführt hat, so ist dadurch doch an denjenigen Orten, wo die meisten Erdmassen zu bewegen und die größeren Schwierigkeiten des Terrains zu überwinden waren, die Erlaubniß der betreffenden Grundbesitzer zum Angriff der Erdarbeiten erlangt, so daß schon im vorigen Jahre die Vollendung derselben im Tangergebiete erfolgte.

Erworben sind auf jenem Wege die Grundstücke in der Feldmark Wittenberge mit Ausnahme eines Theils des zum Betriebsbahnhofe bestimmten Terrains, worüber die Unterhandlungen mit dem dortigen Magistrat noch schweben, und außerdem sind mit sämtlichen Rittergutsbesitzern zwischen hier und Wittenberge, bis auf Eichen, vortheilhafte Kontrakte abgeschlossen, wobei wir die dankenswerthe Bereitwilligkeit, mit welcher dieselben in richtiger Würdigung der Wichtigkeit unsers Unternehmens unsere Verhandlungen aufgenommen haben, rühmend anzuerkennen haben.

Mit den bäuerlichen Grundbesitzern konnte dagegen wegen der übermäßigen Forderungen, welche uns entgegentraten, eine gütliche Einigung nicht erlangt werden. Sogleich nach Bestätigung unsers Statuts wurde daher der Antrag auf Ernennung der Expropriations-Commissarien und der Taxatoren angebracht. Zu Commissarien sind zwei sachverständige Mitglieder der Königl. General-Commission in Stendal und zu Taxatoren für jeden Kreis drei Sachkundige ernannt, von welchen eine möglichst richtige, weder die Rechte der Grundbesitzer, noch die unsrigen verletzende Schätzung wohl erwartet werden darf.

Rücksichtlich sechs Feldmarken haben bereits Termine zur Expropriation der zu unserer Anlage zu verwendenden Grundstücke angesetzt. In denselben sind jedoch unter Vermittelung der Herren Commissarien mit den meisten Grundbesitzern Vergleiche abgeschlossen; den wenigen Unzufriedenen sind die Taxen publizirt worden. Es sieht zu hoffen, daß auch hier noch eine gütliche Einigung stattfinden werde. — Andere Termine sind für die nächste Zeit bereits angesetzt, und sind weder den Fortgang der Arbeiten hemmende Unterbrechungen, noch Uebervorteilungen auf unserer Seite zu befürchten.

## V. Erdarbeiten zur Regulirung des Planums.

Für das Planum der Bahn ist zur Aufnahme eines Doppelgleises durchweg eine Kronenbreite von 24 Fuß angenommen. Nur bei höheren Schüttungen, wo erfahrungsmäßig durch das Setzen des Erdreichs eine Verminderung der Kronenbreite stattfindet, wird dieselbe 25 Fuß erhalten.

Sämmtliche Böschungen, sowohl der Schüttungen, als der Einschnitte, Seitengräben und Wege Anrampungen werden im Allgemeinen 1½füßig und nur in den Inundationsgebieten 2½ — 3füßig angelegt. In den Einschnitten werden durchgängig Seitengräben von zwei Fuß Sohlbreite gezogen, deren Sohle mindestens zwei Fuß unter dem Planum der Bahn bleibt; dasselbe gilt von den Gräben neben den Schüttungen von noch nicht zwei Fuß Höhe über dem Terrain. Die Böschungen werden mit Rasen oder mit Muttererde bekleidet oder durch bloße Besamung zum Begrünen gebracht, an denjenigen Stellen, die der Uebersfluthung ausgesetzt sind, aber nach Erforderniß Weidenpflanzungen und Faschinenbefestigungen angewendet. Zur Abwehr des Verschneiens werden bei den minder tiefen Einschnitten und bei den Anfängen der tiefen Einschnitte besondere Wälle auf der Wetterseite aufgeworfen.

Nach den speziellen Anschlägen von den Erdarbeiten sind auf der ganzen Linie 376,617 Schachtelruthen Erde zu bewegen. Das zu den Schüttungen nöthige Material wird theils aus den Einschnitten, theils aus erweiterten Seitengräben gewonnen.

Die Arbeiten werden weder im Ganzen noch in größeren Abtheilungen verbunden, die ausführenden Baumeister treten vielmehr mit den einzelnen Arbeiterschichten in unmittelbare Kontraktverhältnisse. Die Erde wird entweder von Menschenhänden vermittelt Schiebekarren oder bei größeren Entfernungen durch Pferdekraft unter Anwendung von vierrädrigen Kippwagen auf Interimseisenbahnen bewegt. Zur Kostenersparniß sind die Kippwagen gleich so angeschafft worden, daß sie später bei Unterhaltung der Bahn als Kieswagen verwendet werden können.

Die Interimbahnen werden sofort so construirt, wie der Ueberbau der wirklichen Bahn bestimmt ist, und aus dem Material derselben, welches bei gehöriger Sorgfalt nicht allein den Transport der Erde sehr erleichtert, sondern auch keine merckliche Abnutzung der Schienen herbeiführt.

In der zweiten Bausection — von der Zielitz-Loitscher Grenze bis zur Grenze der Feldmarken Stendal und Borstel — wo mit den Arbeiten am 18. August 1846 begonnen ist, ist das Planum in einer Länge von 4650 Ruthen einschließlich der Böschungen vollständig hergestellt; in der fünften Section naht sich der 290 Ruthen lange Bahndamm vom rechten Elbufer bis zum Bahnhofe der Berlin-Hamburger Eisenbahn und die Aufhöhung der sogenannten Altstadt bei Wittenberge, welche jetzt als Bauplatz benutzt wird und wohin später die Gebäude der Reparatur-Werkstatt, die zunächst zum Brückenbau benutzt wird, zu stehen kommen, der Vollendung.

In der ersten Section ist mit den Erdarbeiten am 4. d. Mts. auf der Feldmark Zielitz begonnen worden; in der dritten und vierten Section hat bei den Erdarbeiten noch nichts geschehen können. Ueberhaupt sind 85,812 Schachtelruthen Erde bewegt, also 23 Prozent der ganzen Masse.

Unternehmens zerstreuen helfen und läßt sich bei dieser Sachlage die Ungunst, in welche das Unternehmen bei einem Theile der Aktionaire gerathen zu sein scheint, um so weniger erklären, als dazu in der That gar kein genügendes und triftiges Motiv vorliegt, ein solches wenigstens nicht aus der Sache selbst entnommen werden kann. Wir dürfen hoffen, daß bei richtiger Auffassung und Erwägung der Verhältnisse diese Ungunst je mehr und mehr wieder schwinden und das Vertrauen, mit welchem das Unternehmen begründet wurde, bei allen Aktionairen, welche sich dafür in Wahrheit interessieren, in erhöhtem Maaße wieder eintreten werde.

Magdeburg, am 22. Mai 1847.

**Directorium der Magdeburg - Wittenbergischen Eisenbahn - Gesellschaft.**

***Francke. Harte. r. Unruh. Dhm. Humbert.***



Titel.		R <sub>g</sub> Jgr. c <sub>g</sub>			fl Jgr. c <sub>g</sub>		
	Transport	465,965	29	5	975,185	1	5
VI.	Gebäude:						
	B. Betriebsbahnhof bei Wittenberge 10,692 <i>M</i> 6 Jgr. 10 c <sub>g</sub>						
	F. Bahnhof in Stendal 594 = 1 = 3 =						
	K. Bahnwärterhäuser u. Signale 435 = 17 = 4 =	11,721	25	5			
VIII.	Betriebs-Mittel:						
	A. Locomotiven und Tender 64,500 <i>R<sub>g</sub></i> — Jgr. — c <sub>g</sub>						
	D. Güterwagen 3,629 = 15 = 5 =	68,129	15	5			
XII.	Allgemeine Unkosten:						
	A. I. Gehalte der Directoren u. Beamten 13,684 <i>M</i> 5 Jgr. — c <sub>g</sub>						
	II. Gehalte der Ingenieure, deren Assistenten u. Beaufsichtigungskosten 9,798 = 27 = 6 =						
	III. Remunerationen u. Gratificationen 4,893 = 11 = — =						
	B. Reisekosten 3,774 = 16 = 9 =						
	C. Vorarbeiten 18,054 = 15 = 3 =						
	E. Entschädigungen 270 = — = — =						
	F. Diverie, als Druck-, Gerichts- u. Insertions-Kosten, Miethe, Heizung, Erleuchtung, Porto u. c. 8,485 = 29 = 1 =						
	G. Provision und Courtage 1,099 = 6 = 3 =	60,060	20	10			
XIII.	Inventarium:						
	A. Bau-Utensilien 21,586 <i>R<sub>g</sub></i> 29 Jgr. 4 c <sub>g</sub>						
	B. Bureau-Utensilien 1,963 = 28 = — =						
	C. Bücher, Karten und Pläne 331 = 16 = 6 =						
	D. Betriebs-Einrichtung 299 = 19 = 6 =	24,182	3	4			
XIV.	Darlehens-Conto, einseitigen zinsbar belegte Gelder 105,050						
XV.	Vorschuß-Conto, Gerichtskosten u. c. 1,859		27	6			
XVI.	Obligationen-Conto, zu Cautionen angekaufte Staats-schuldscheine u. c. 4,200						
XVII.	Wechsel-Conto, angekaufte Wechsel per London u. Hamburg 30,417		13	—			
XIX.	Wertpapiere-Etablissement und Eisengießerei bei Wittenberge 56,950		3	6			
	Hierzu: 5 Haupt-Buch-Debitoren:						
	S. Herz in Berlin 42,879 <i>R<sub>g</sub></i> 26 Jgr. 10 c <sub>g</sub>						
	A. Gräfe, Special-Debitant in Wittenberge 24,085 = 14 = 3 =						
	C. F. Alendorff, Special-Debitant in Stendal 20,231 = 7 = 9 =						
	Math. Freiesleben, Special-Debitant in Welmirstädt 8,554 = 3 = 9 =						
	Kreiseinnehmer Bernau, Special-Debitant in Osterburg 5,000 = — = — =	100,750	22	7	929,288	11	—

Baarer Cassen-Bestand | 45,896 | 20 | 5

**F. Schmidt**, Debitant.

Die Richtigkeit des vorstehenden Rechnungs-Abschlusses wird auf Grund der revidirten Cassen-Bücher hierdurch bescheinigt.

**Fischer**, Revisor des Aufsusses.



Titel.	Einnahme.	Kassen.					Summe	
		I. Section.	II. Section.	III. Section.	IV. Section.	V. Section.		
Transport		17 20	238,321 8 3	776 1		167,608 10 1	69,052 28 6	475,990 13 10
2) Einrichtung.								
a. Dampfmaschinen						780 2 6		780 2 5
b. Werkzeuge						280		280
c. Utensilien								
F. Bahnhof Stendal			504 1 3					504 1 3
K. Telegraphen							438 17 4	438 17 4
VII. Fortifikatorische Einrichtungen								
VIII. Betriebsmittel.								
A. Locomotiven und Tender							14,500	14,500
D. Güterwagen						3,029 15 5		3,029 15 5
IX. Aktien-Kapital.		928,760						928,760
erste Rate	441,920							441,920
auf die zweite Rate	412,780							412,780
" dritte Rate	66,060							66,060
X. Zinsen-Conto		18,781	11					18,781 11
XI. Agio-Conto		1,228	15 3					1,228 15 3
XII. Allgemeine Unkosten								
A 1. Gehälter der Directoren und der Beamten des Hauptbureaus							13,694 5	13,694 5
A 2. Kosten der technischen Oberleitung, Gehälter der Arbeitsungs-Ingenieure und deren Assistenten, Bewusstseitskosten		128 20	2,642 27 6	337		1477	5,213 10	6,797 27 6
A 3. Gratifikationen und Remunerationen							4,893 11	4,893 11
B. Interzessen		27	521 3 6			191 15	2,951 24 3	3,774 16 9
C. Honorarien		1 20	15 28 6	75		3,442 19 8	14,594 7 1	18,054 15 3
D. Appropriationskosten								
E. Entschädigungen							270	270
F. Diese Unkosten, als: Miete, Heizung, Erleuchtung und kleine Reparaturen, Schreib- und Rechenmaterialien, Porto, Botenlohn, Drucksachen und lithographische Arbeiten, Infectiongebühren, Gerichtskosten, Sozialen, Buchbinderarbeit; ferner: Kosten der Hausgaben, Interim- und Kranken-Unterstützung u.		5	3,527 5 10	8 20		223 25 2	4,721 6 1	8,485 29 1
G. Provisionen und Courtage			181 5 3			33 3	914 28	1,095 6 3
XIII. Inventarium.								
A. Bau- Utensilien			18,750 27 10	28 27		2,757 19	49 15 6	21,586 29 4
B. Bureau- Utensilien			50 27 7	3 10		130 26 3	1,772 24 2	1,903 28
C. Bücher, Karten, Pläne							331 16 6	331 16 6
D. Betriebs- Einrichtung			4 15			205 4 6		209 19 6
XIV. Darlehens-Conto							105,050	105,050
XV. Vorkauf-Conto							1,850 27 6	1,850 27 6
XVI. Obligationen-Conto							4,200	4,200
XVII. Wechsel-Conto							30,417 13	30,417 13
XVIII. Conventionalstrafe von Einzahlungen auf Aktien								
XIX. Werkstätten-Etablissement und Gießerei								
A. Gehälter und Löhne								
B. Gießerei-Gebäude								
C. Materialien.								
1. Roh Eisen						54,451 5		54,451 5
2. Stabeisen						83 24 2		83 24 2
3. Kohlen und Koks						2,365 7 1		2,365 7 1
D. Einrichtung.								
1. Dampf- und andere Maschinen							26 11	26 11
2. Werkzeuge							23 6 3	23 6 3
3. Insgesam								
Hauptbuch-Debitoren.								
Spezialkasse in Holmstedt							8,554 3 9	8,554 3 9
" " Stendal							20,231 7 9	20,231 7 9
" " Ebersburg							5,000	5,000
" " Wittendörge							24,786 14 3	24,786 14 3
C. Herr Berlin							42,879 26 10	42,879 26 10
Hauptbuch-Creditoren.								
C. Wittchenbart & Comp. in Liverpool	20,443 19							20,443 19
Steudgen & Comp. in Hamburg	4,471 26 3							4,471 26 3
K. Moranc Stern in Magdeburg	1,500							1,500
Kassen-Bestand							45,806 20 5	45,806 20 5
Summa	1975,185 1 5	180	304,585 4 6	1,228 28		1237,627 20	1471,640 8 11	975,185 1 5
Von den nachgewiesenen								975,185 1 5
ab die Conten Tit. XIV. mit								105,050
" XV. "								1,850 27 6
" XVI. "								4,200
" XVII. "								30,417 13
die fünf Hauptbuch-Debitoren mit								100,750 22 7
und den Kassenbestand von								45,806 20 5
zusammen								288,174 23 6
zu die vier Hauptbuch-Creditoren mit								261,115 15 3
ergibt eine wirkliche Ausgabe von								713,425 23 2