

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
1845

業種
鉄道会社

掲載文献等
Original

ファイル名
1845BHEG_A.pdf

1909.7386

Dritter Generalbericht

der

Direction der Berlin-Hamburger Eisenbahn-
Gesellschaft.



Berlin 1846.

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

Der Bericht, welchen, zur Vorlage in der diesjährigen General-Versammlung, die Direction Einem wohlwollenden Ausschusse im Nachstehenden abzustatten sich beehrt, umfaßt seit dem Ende Mai's des vorigen Jahres, einen Zeitraum von ungefähr elf Monaten. Er wird hoffentlich dazu beitragen, das Vertrauen und den Muth, mit welchen unser Unternehmen begonnen worden ist, zu rechtfertigen und zu erhöhen.

Eine der wichtigsten Fragen, sowohl für den Bau der Bahn als für den später auf derselben zu erwartenden Verkehr, war die, hinsichtlich ihrer Richtung auf Wittenberge. Wir hatten diese vorgeschlagen, um dem auf der Elbe sich bewegenden Güterzuge möglichst nahe zu kommen, um den in Wittenberge einwinternden Schiffen eine leichte Ueberladung auf unsere Bahn zu gewähren; um für unsere Zollabfertigung die dort schon bestehenden umfangreichen Einrichtungen zu benutzen und endlich, um einer von Magdeburg gewünschten Verbindungsbahn durch die Altmark, einen bequemen Anknüpfungspunct darzubieten. Andere Interessen hatten sich dagegen erhoben, welche begehrten, daß einer früher einst vorgeschlagenen Linie über Perleberg der Vorzug gegeben werde, und so lange dieser Conflict nicht allerhöchsten Ortes entschieden war, mußten wir begreiflich auf der ganzen in Betracht kommenden Bahnstrecke aller Arbeiten uns enthalten. Gegen die Mitte des Juli-Monates v. J. hatten wir indessen der Königlichen Genehmigung der von uns in Antrag gebrachten Linie uns zu erfreuen, womit zugleich die der Magdeburg-Wittenberger Bahn in Verbindung stand. Für den Bau der letztern that nun sofort eine in Magdeburg zu diesem Behuf constituirte Gesellschaft die erforderlichen Schritte. Wir unsererseits ließen aber die unterbrochenen Arbeiten mit verdoppelten Anstrengungen aufnehmen, um die verlorene Zeit einzuholen, was auch soweit gelungen ist, daß eine wesentliche Verzögerung in der Vollendung der ganzen Bahn nicht daraus zu befürchten steht. Allerdings hat eine verspätete Grunderwerbungen im Inundations-Gebiet der Elbe bei Wittenberge die Folge gehabt, daß die hohen Fluthen in diesem Frühjahr eine unvollendet gebliebene Bahnstrecke theilweise wieder zerstört haben; aber der angerichtete Schaden beträgt im Ganzen nur einige hundert Thaler, und wir würden denselben kaum einer Erwähnung werth gehalten haben, wenn nicht geschäftige Gerüchte ihn in weit übertriebenem Maße darzustellen sich bemüht hätten. Dagegen mag hier der Ort seyn anzuführen, daß inzwischen, auf Anordnung der Königl. Regierung zu Potsdam, eine Besichtigung der Bahnstrecke von Glöwen bis Karstedt, in Bezug auf die Vorfluths- und Wasserlaufs-Verhältnisse, durch einen Commissarius derselben vorgenommen worden ist, welche die befriedigendsten Resultate in Bezug auf sämtliche Anlagen gegeben hat.

Am 7ten Januar d. J. erhielt die Bahnlinie von Berlin nach Charlottenburg die Königl. Genehmigung, und am 24. April erfolgte die für unsere Bahnhofs-Anlagen zu Berlin; beide vorzüglich auch deshalb wichtig, weil ohne sie und die daran geknüpfte Expropriationsbefugniß, der Widerstand einiger betheiligter Grundbesitzer gar nicht zu besiegen war. Die Verzögerung in der Genehmigung jener Strecke der Bahnlinie hatte ihren Grund hauptsächlich in einer Verhandlung mit dem Königl. Preussischen Kriegs-Ministerium, dessen Plan zur Erbauung eines Pulver-Magazins mit der von uns gewählten Bahn-Richtung zusammentraf. Es ist uns endlich gelungen, für jenes einen andern geeigneten Platz ausfindig zu machen und das Königl. Kriegs-Ministerium zur Annahme desselben, statt des zuerst erworbenen, zu bewegen; was jedoch, bei den in die Höhe getriebenen Grundwerthen, mit einem Opfer von beinahe 3000 Rthln. für uns verbunden war.

Der Bahnhof bei Berlin liegt an der bereits in unserem ersten Jahresberichte erwähnten Stelle, vor dem neuen Thore, unmittelbar im Westen vom Königl. Invalidenhause. Zwar hatten wir vorher unser Augenmerk auf einige andere Plätze gerichtet, namentlich auch auf den, dem genannten Institut gehörigen, an der Ostseite desselben belegenen Garten; da wir aber auf unbesiegbaren Widerstand stießen, so entschlossen wir uns zu jener andern Wahl, die die Vortheile der Nachbarschaft eines projectirten neuen großartigen Stadtviertels und einer Wasser-Verbindung mit der Spree darbot. Allein hier erwarteten uns neue Schwierigkeiten. Die zuerst benöthigten Privatgrundstücke wurden zwar schnell unter der Hand zu mäßigen Preisen von uns angekauft; dagegen glaubte das Königl. Invalidenhaus, in seinem Charakter einer milden Stiftung, auf die Veräußerung eines Theiles seines Grundeigenthumes das wir mit in Anspruch nahmen, Bedingungen stellen zu müssen, deren Zugeständniß wir, der Gesellschaft gegenüber, nicht vortreten zu können vermeinten. So zogen sich die Verhandlungen bis gegen das Ende des vorigen Sommers hin, wo erst die vorläufige Ueberweisung des beanspruchten Terrains zur Benutzung ausgewirkt wurde, nachdem eine Annäherung über die Kaufbedingungen selbst eingetreten war. Der endliche Abschluß des Contractes ist später unter Sanction des Königl. Kriegsministeriums erfolgt, wonach wir, außer einigen Nebenbedingungen, welche vorzüglich die Verlegung und Benutzung des sogenannten Schönhauser Grabens betreffen, für die hier in Rede stehenden Wiesen von c. 18 Morgen, 21,000 Rthlr. zu bezahlen haben.

Durch allmählige Ankäufe ist seitdem der Bahnhof so erweitert worden, daß er jetzt, einschließlich der Vorplätze, eine Grundfläche von 50 und einigen Morgen bedeckt, wofür sammt den darauf befindlich gewesenen Gebäuden, wir c. 80,000 Rthlr. im Ganzen bezahlt haben. Wir begreifen hierunter auch Grund- und Baulichkeiten der Königl. Böttcherei, über deren Erwerb zu einem mäßigen Preise die Verhandlungen mit dem Königl. Regierungs-Commissar geschlossen sind, und sehen wir der Bestätigung abseiten Sr. Excellenz des Herrn Ministers des Innern entgegen. Hinsichtlich eines, ebenfalls in jener Fläche begriffenen, einem Privatmann gehörigen Ackerstückes, haben wir aber zur zwangsweisen Expropriation schreiten müssen, da eine gütliche Vereinbarung nicht zu erzielen war; und zu demselben Verfahren werden wir gegen die Verwaltung der Königl. Charité, deren Grundstücke wir zu durchschneiden haben, um dem Schönhauser Graben die uns

vorgeschriebene veränderte Leitung zu geben, uns gezwungen sehen, falls die eingeleiteten gütlichen Verhandlungen zu keinem Resultate führen.

Außer in den genannten Fällen schwebt ein Verfahren zur Besitzergreifung unsererseits nur noch wegen eines Grundstückes von c. 3 Morgen in der Feldmark Seegefeld bei Spandow, wegen eines andern in der Feldmark Wittenberge und endlich wegen zwei nicht bedeutender Parzellen im beiderstädtischen Gebiete. — Wenn wir aber im Uebrigen auch im Besitz sämmtlicher für unsere Bahnanlagen benötigter Grundstücke uns befinden, so ist doch noch nicht für alle die Vergütung, die uns zu entrichten obliegt, festgestellt; es muß also in dieser Beziehung, wo eine friedliche Vereinbarung ohne Opfer für die Gesellschaft nicht gelingt, das gesetzliche Expropriationsverfahren fortgesetzt werden. Auch diese Fragen werden jedoch in nicht langer Frist ihre Erledigung finden; für jetzt genüge es zu erwähnen, daß etwa $\frac{5}{6}$ des für unsere Bahn nöthigen Terrains definitiv in unser Eigenthum übergegangen sind, und für das noch übrige Sechstel der Kaufpreis festzustellen bleibt.

Es wird hier am Ort seyn, auch einiger mit unserem Unternehmen unmittelbar zusammenhängender Anlagen zu erwähnen. Die Hauptbahn mit ihren Stationen bleibt nämlich an mehreren Punkten in nicht ganz unbeträchtlicher Entfernung von Städten, mit welchen eine möglichst erleichterte Verbindung doch sehr im Interesse des gegenseitigen Verkehrs liegt. So bei Friedland, wo die Entfernung vom Bahnhofe c. 500 Ruthen, bei Kyritz wo sie bis zur Station Zernitz c. $\frac{1}{2}$ M. beträgt; bei Wittenberge, wo der Inundations-Verhältnisse wegen, wir noch c. 350 R. nördlich von der Stadt uns wenden mußten; endlich bei Hagenow, das c. $\frac{1}{4}$ M. von dem Bahnhofe entfernt bleibt. Wir haben für die Herstellung guter Verbindungswege zwischen diesen Orten und unserer Bahn eine Beihülfe von Seiten der Gesellschaft für zweckmäßig und billig erachtet, und die Zustimmung des verehrlichen Ausschusses für unsern desfalligen Antrag erwirkt; es bleibt nun noch übrig, auch die Genehmigung der bei den B. Actien theilhabenden hohen Regierungen und der General-Versammlung der Aktionaire zu erhalten.

Durch einen Befehl der Königl. Dänischen Regierung sind wir bekanntlich verpflichtet, eine Zweigbahn von unserm Bahnhofe bei Büchen nach der Stadt Lauenburg zu erbauen, und da unsere Versuche zur Ablösung dieser Verpflichtung durch eine Geldsumme nicht den gewünschten Erfolg hatten, so ist der genannten Königl. Regierung der betreffende Bauplan vorgelegt worden, der die Bahn bis an die Vorstadt Lauenburgs legt. Eine Königl. Verfügung vom 8. April ordnet jedoch die Weiterführung der Bahn bis an die Elbe, der hannoverschen Fahrstelle gegenüber, an. Da diese Ausdehnung des ohnehin schon kostspieligen Baues die uns auferlegte Last nicht wenig erschwert, so sind weitere Verhandlungen darüber eingeleitet, deren Resultat noch zu erwarten ist. — Ähnliches gilt von dem Verlangen der Königl. Dänischen Regierung, hinsichtlich der Anlegung umfanglicher Einrichtungen Behufs der Zollcontrole in dem Weiler Sande, Bergedorf gegenüber.

Ueber die Bahnhofs-Anlagen bei Hamburg haben die Verhandlungen mit der Hamburg-Bergedorfer Gesellschaft zu einem gedeihlichen Ende geführt, nachdem es Anfangs große Schwierig-

keiten zu haben schien, die divergirenden Ansichten zu vereinbaren. Ein Ausgleichungsmittel wurde endlich in der, von jener Seite vorgeschlagenen, Verbreiterung des ganzen Grundstückes um etwa 36 Fuß, an der Südwest- (der Elb-) Seite, gefunden, wo dieselbe durch ein entsprechendes Hinausrücken der angränzenden Banks-Straße möglich war. Nachdem die von uns im Interesse des Güter-Verkehres gestellten Begehren solchergestalt ihre Befriedigung gefunden hatten, ist eine Vereinbarung über die einzelnen Baulichkeiten selbst und deren innere Einrichtung sehr schnell erfolgt. Die desfalligen Beratungen fielen unter Zuziehung eines der bewährtesten hamburgischen Baumeister, des Herrn de Chateauneuf, Statt, welchem nun auch, in Erwägung dieses Umstandes und daß, durch Eröffnung einer Concurrenz zur Einreichung neuer Pläne, eine kostbare Zeit verloren werden könnte, die Ausführung jener Bauten von den Verwaltungsbehörden der Hamburg-Bergedorfer Gesellschaft übertragen worden ist. Für die erwähnte Ausdehnung des Hamburgischen Bahnhofes und die damit zusammenhängende Straßenverlegung ist zwar die definitive Genehmigung der Hamburgischen Regierung noch nicht erfolgt, doch haben wir die gegründeteste Zuversicht, daß dieselbe uns nicht entstehen werde.

Auf sämmtlichen Zwischenstationen sind die nöthigen Vorbereitungen zur Ausführung der Bahnhofsgebäude getroffen, und größtentheils sind dieselben auch schon in Angriff genommen, so daß deren Vollendung, nur mit einzelnen Ausnahmen, noch in diesem Jahre zu gewärtigen ist. Die Ausnahmen betreffen vorzüglich die Baulichkeiten auf dem Bahnhof zu Wittenberge, wo dieselben, wegen des von der Magdeburger Anschlußbahn erwarteten starken Verkehres, in größerem Maßstabe angelegt werden müssen; sodann das Empfangs- und Administrations-Gebäude zu Berlin, dessen Gründungsarbeiten, wegen der sehr schlechten Beschaffenheit des Bodens, einen großen Aufwand an Zeit und Kräften erfordert haben. Doch sind dieselben jetzt, bis auf die nöthige Unterhöhung einer kleinen Stelle, wo die Ausgrabung der Torfschichten unmöglich war, vollendet. Inzwischen wird mit der Ausführung der übrigen Baulichkeiten vorgegangen, welche zur Aufnahme von Personenwagen, von Locomotiven, zum Aus- und Abladen der Güter, und zur Werkstätte bestimmt sind; und ist hierfür über die Lieferung von c. 3 Millionen Mauersteinen zu angemessenen Preisen contrahirt. Zum Behuf der Dachbedeckungen überhaupt sind mit einem Hause in Breslau über 1500 Centner Zink à 8 Rthlr. franco Breslau, und mit einem Hause in Berlin, über ein gleiches Quantum zum Preise von 8 Rthlrn. 10 Sgr. franco daselbst, Lieferungscontracte geschlossen worden. Die für die Bahnwärterbuden nöthigen Ofen sind theils bei der bewährten Hütte zu Rauchhammer, theils bei einem Hamburger Hause in Bestellung gegeben. — Mehr als zwölfhundert Handwerker, namentlich Zimmerleute und Maurer, sind jetzt thätig unsere Bauten zu fördern, während noch etwa 8600 andere Arbeiter bei den verschiedenen übrigen Anlagen beschäftigt sind.

Was nun von diesen letzteren zuvörderst die Erdarbeiten betrifft, so waren dieselben mit dem Ende des April in der Länge von 63,585 Ruthen, oder $31\frac{1}{2}$ Meilen, vollendet, so daß nur noch etwa $4\frac{1}{2}$ Meilen im Planum auszuführen übrig blieben. Jene begreifen die Bewegung von 1,340,000 Schachtruthen Erde; es erfordert der Rest die Bewegung von noch etwa 310,000 Schachtruthen, welche, wenn die Arbeitskräfte nicht abnehmen, noch im Laufe dieses Jahres beschafft werden kann.

Kasenbelag und Besaamung zur Befestigung der Böschungen sind auf 140,798 □ Ruthen ausgeführt und auf noch 110,519 □ Ruthen auszuführen übrig.

Von den im Bauplan angenommenen 320 verschiedenen Brücken, sind bis jetzt 184 vollendet, so daß noch 136 auszuführen wären. Indessen hat, nach genauerer Erwägung, und einer zweckmäßigen Anordnung der Seitengräben, es sich herausgestellt, daß von dieser Zahl zwanzig Stück sich ersparen lassen, ohne daß für die Adjacenten ein Nachtheil zu besorgen wäre. Es wären also nur noch 116 zu erbauen übrig, von denen 60 bereits in Arbeit genommen sind. Ueber den Stand der größeren Brücken-Bauwerke, um das Ende des April-Monates, möge Folgendes hier angeführt werden.

1. Die Brücke über die Spree, welche ganz massiv in 6 Bogen und eiserner Drehklappe ausgeführt wird, war in der Pilotage ganz vollendet, auch waren 4 Pfeiler bis zum Gewölbe-Anfang ausgeführt worden und ist die Disposition so getroffen, daß die Maurerarbeit ohne weitere Unterbrechung zu Ende geführt werden kann.
2. Die Brücke über den Eisgraben, 47' im Lichten weit, war im Mauerwerk vollendet, auch das eiserne Gitterwerk, welches die Brückenbahn trägt, aufgebracht.
3. Die Gluthbrücke im Inundationsgebiete von Spandow, welche behufs fortificatorischer Zwecke 11 Oeffnungen à 40' erhält, war bereits mit dem eisernen Gebälk versehen, so daß nur noch die Vermauerung desselben zu bewirken blieb.
4. Die Brücke über die Havel bei Spandow war in der Pilotage vollendet und die Aufmauerung der Pfeiler, welche nun ununterbrochen fortgesetzt werden kann, war in der Ausführung begriffen.
5. Die Brücke über den großen Graben im havelländischen Luche, 3 Oeffnungen à 18', war bis zum Anfang des Gewölbes ausgeführt.
6. Die Brücke über den Rhinkanal unweit Griesack, 3 Oeffnungen à 18', ganz massiv, wurde gewölbt und war daher nahe vollendet.
7. Die Brücke über die Schwenze bei Neustadt, ganz massiv, 3 Oeffnungen à 24' auf Pfahlrost, war bis auf die Ausführung der Hintermauerung des Gewölbes fertig.
8. Die Brücke über die Dosse bei Neustadt war im Mittel- und Widerlags-Pfeiler ausgeführt.
9. Die Brücke über die Jäglitz, 3 Oeffnungen à 32', ganz massiv, war bis zum Anfange des Gewölbes hergestellt.
10. Die Brücke über das Freiwasser der Karthane bei Wilsnack, 2 Oeffnungen à 30', war bis auf die Aufbringung des eisernen Gebälks vollendet.
11. Zu der Brücke über die Karthane, 40' im Lichten weit, waren die Gründungsarbeiten ausgeführt.
12. Der Bau der Brücke über die Stepnig, 6 Oeffnungen à 40 Fuß' mit eisernem Gebälk, war durch den anhaltend hohen Wasserstand der Elbe verzögert, weshalb erst $\frac{2}{3}$ der die Pfeiler umschließenden Spundwände bis dahin eingerammt waren.
13. An der Brücke über den Herz'schen Canal bei Wittenberge, 50' im Lichten weit, war die Ausführung der Maurerarbeit begonnen.

14. Die Brücke über die Lößnitz, 2 Oeffnungen à 45', ganz massiv, war in den Pfeilern vollendet und wird schon eingewölbt.
15. Die Brücke über die Elde bei Grabow, 3 Oeffnungen à 27', ganz massiv, war vollendet.
16. Die Brücke über den Eldekanal bei Grabow, 2 Oeffnungen von resp. 18 und 24', mit Drehklappe, war im Mauerwerk vollendet und die ebenfalls vollendete eiserne Drehvorrichtung sollte aufgestellt werden.
17. Die Brücke über den Strohkirchener Bach, 3 Oeffnungen, ganz massiv, war vollendet. Dasselbe gilt (18.) von der Brücke über die große Sude, 3 Oeffnungen à 22', ganz massiv;
19. von der Brücke über die kleine Sude, 2 Oeffnungen à 24';
20. von der Brücke über die Schaale, 3 Oeffnungen à 30' und
21. von den Brücken über die Voise und deren Freiwasser.
22. Die Brücke über die Strecknitz, 25' im Lichten weit und ganz massiv, war in einem Landpfeiler bereits mit Spundwänden versehen, auch die Ausführung der Maurerarbeit hier begonnen; im andern Stirnpfeiler wurde das Einrammen der Spundwände bis zur gehörigen Tiefe noch fortgesetzt.
23. An der Brücke über die Steinau, 20' im Lichten weit und ganz massiv, waren die Gründungsarbeiten in vollem Gange.
24. Zu der Brücke über die Bille bei Humühle war der Landpfeiler auf dem rechten Billeufer bis zur Gewölbenhöhe aufgemauert, der eine Mittelpfeiler gegründet und die Gründung des zweiten Mittelpfeilers begonnen.
25. An der Billebrücke bei Sild war der eine Stirnpfeiler aufgeführt und zur Gründung des andern der Fangedamm hergestellt. Diese Brücke wird 44' im Lichten weit und ganz massiv ausgeführt.
26. Zu der Brücke über die Bille zunächst oberhalb Reinbeck No. 87, welche 50' im Lichten weit wird, war man beschäftigt, die Baugrube auszuheben.
Diese 3 ersten Billebrücken erfordern die Anlage eines Kofes nicht.
27. Zu der Brücke über die Bille bei Reinbeck waren die Spundwände auf dem rechten Ufer eingemauert und diejenigen für den Stirnpfeiler des linken Ufers sollten eingerammt werden. Die Brücke wird 56' im Lichten weit und erhält einen Pfahlrost.
28. Die Brücke über die Bille bei No. 150 gleich unterhalb Reinbeck, 60' im Lichten weit und ganz massiv, erhält einen liegenden Rost und war in einem Stirnpfeiler bereits mit Spundwänden umschlossen, so daß die Maurerarbeit beginnen konnte; im andern Stirnpfeiler wurde das Einrammen der Spundwände beschafft.
29. Der Bau der Brücke über die Bille an der Grenze des beiderstädtischen Gebiets, No. 182, hat noch nicht begonnen werden können, weil der weiche Untergrund ein Fortschieben des Erdreichs besorgen ließ, weshalb zunächst eine Dammschüttung in der erforderlichen Höhe, behufs der Zusammendrückung des Grundes, ausgeführt werden mußte. Indessen war man schon beschäftigt, diese Dammschüttung wieder abzuräumen, um die eigentlichen Gründungsarbeiten zu beginnen.

30. An der 7ten und letzten Billebrücke, zunächst oberhalb Bergedorf, findet ganz das eben geschilderte Verhältniß Statt, nur hatte der aufgeschüttete Damm den festen Stand noch nicht erreicht, was jedoch bald zu erwarten war.

Zu den Brückenbauten waren noch 5462 Schachtruthen gesprengter Feldsteine, 2,963000 Stück Mauersteine und 80 Klafter Kalksteine vorräthig, und die Arbeiten an denselben schritten so rüstig vorwärts, daß in der That nur die Brücken über die Bille und die Stepnis, nächst einigen Erdarbeiten, als ein Hinderniß betrachtet werden können, unsere Bahn schon vor dem Ablauf dieses Jahres in ihrer ganzen Länge zu vollenden.

Von sämtlichen Wegeüberbrückungen, 11 an der Zahl, sind drei fertig; die übrigen 8 in Angriff genommen; von 389 zu beschaffenden Wegeübergängen sind jedoch erst 35 ausgeführt.

Was die Unterbettung und die Herstellung des Bahngestänges betrifft, so sind von jener 22,000 Ruthen bereits ausgeführt, und von dem für die Fortsetzung dieser Arbeit nöthigen Material, 21,285 Schachtruthen Kies und 9635 Schachtruthen Lehm, theils an der Bahn, theils auf den Ablagen vorhanden. Die Länge des fertigen Bahngestänges beträgt 11 Meilen; jezt wird auf zwölf verschiedenen Puncten mit dem größten Eifer an dem weiteren Schienenlegen gearbeitet, und kann diese Arbeit, sofern die Vollendung des Unterbaues es gestattet, den raschesten Fortgang nehmen. Im Ganzen sind dazu 309,245 Stück Schwellen, 98,745 Stück Schienen, 5912 Centner Kuppelungsschienen, 900 Centner Kuppelungsbolzen, 102,841 Stück Unterlagsplatten und 9060 Centner Schienennägel bis jezt angeliefert worden; nachträglich angekaufte 30,000 Stück Schwellen sind zum 1. Mai zu liefern. Da zu dem eisernen Gebälk der Brücken ein Theil unserer Schienen mitverwendet worden ist, sodann, um vor den Bahnhöfen und bei den Ausweichungen das nöthige Doppelgleise in größerem Maße anlegen zu können, haben wir uns ferner veranlaßt gesehen, noch c. 1100 tons Schienen anzukaufen, und über deren Lieferung zum Preise von 11 Lstr. 7½ Sh sco. Hamburg mit einem Berliner Hause zu contrahiren, das seine früheren Lieferungsverbindlichkeiten zu unserer vollkommensten Zufriedenheit erfüllt hat.

Die erforderlichen mechanischen Vorrichtungen, als: Ausweichen, Drehscheiben zc., sind theils bei bewährten Werkstätten, in Berlin und Hamburg, in Bestellung gegeben, theils werden sie durch unsere eigenen Mechaniker ausgeführt. Auch ist auf dem Bahnhofe bei Glöwen mit dem Einlegen und Aufstellen dieser Gegenstände bereits begonnen worden, und soll auf einigen anderen Bahnhöfen, in nächster Zeit, ein Gleiches geschehen.

Mit Locomotiven wird die Bahn bis jezt an drei verschiedenen Puncten, bei Boißenburg, bei Grabow und bei Glöwen, zur Förderung des Materialientransportes, befahren; eine vierte Locomotive wird bald bei Spandow in Bewegung gesetzt werden.

Die zur Kuppelung der Schienen angewendete Methode, hat sich auf den fertigen Strecken, während des Materialientransportes, bisher so bewährt, daß wir uns überzeugt halten, sie werde auch bleibend dem beabsichtigten Zwecke vollkommen entsprechen. Daneben erleichtert sie die Arbeit des Bahnlegens insofern ganz ungemein, als durch das Anziehen derselben die Schienen an den Stößen sofort die richtige Lage erhalten, und keiner weitem Nachhülfe bedürfen

Zur bessern Erhaltung der Holzschwellen wird, wie einem verehrlichen Ausschusse aus unseren früheren Anträgen und Berichten bekannt ist, eine Tränkung derselben mit einer metallischen Säure, (einer Auflösung von Kupfervitriol) vorgenommen. Die von uns zu dem Ende in Spandow errichtete Anstalt begreift zwei große Kessel, deren jeder c. 170 Stück Schwellen aufnehmen kann, und in welche, nachdem sie mittelst einer Dampfmaschine luftleer gemacht sind, die Säure eingelassen wird, die nun sämtliche Poren des Holzes durchdringt, was durch einen Druck von $1\frac{1}{2}$ Atmosphären befördert wird. Die Maschine wird unausgesetzt, bei Tage wie bei Nacht, in Thätigkeit erhalten, und liefert in 24 Stunden 6 — 700 Schwellen fertig zubereitet; ein Resultat das, bei dem gewöhnlichen Verfahren, mehrere Wochen erfordert.

In demselben Maße in welchem der Oberbau zur Vollendung kommt, wird auch die Einfriedigung der Bahn in angemessener Weise beschafft.

Diese in erfreulicher Weise immer rascher herannahende Vollendung, hat sodann die Aufmerksamkeit der Direction ganz vorzüglich auf Herbeischaffung der nöthigen Betriebsmittel sowohl, als auf die für die Betriebsleitung erforderlichen Einrichtungen hinlenken müssen. Was erstere betrifft, so sind bis jetzt, nach vorangegangener Submission, 33 Personenwagen combinirter 1ster und 2ter Classe, 43 dergleichen dritter Classe, 4 combinirter 2ter und 3ter Classe, ein Wagen für höchste Personen, 64 große Güterwagen und 100 kleine dergleichen, einschließlich der Viehwagen in Bestellung gegeben. Die Personenwagen werden nach Anleitung zweier, nach Aufgabe der Direction von Zoller & Pflug und Weißbach in Berlin aufgestellter Probewagen, und umständlicher Instructionen, gefertigt; sie erhalten sämmtlich sechs Räder, mit Bogensfedern von Gußstahl, und eine Tafelung der Wagenkasten aus Eisenblech. Die großen Güterwagen sind achträdrig, und werden ebenfalls mit einer Verkleidung von Eisenblech versehen, nach einer von der Wagenbau-Anstalt der Leipzig-Dresdener Eisenbahn-Gesellschaft angenommenen Methode, welche ganz vorzüglich geeignet ist, das Eindringen heftigen Schlagregens zu verhindern.

In Folge der eingetretenen Concurrenz hat nachstehende Vertheilung der Bestellungen Statt gefunden, wobei, wie bei den Locomotiven, auch der Grundsatz festgehalten worden ist, in den Zollvereins-Staaten eine solche Anzahl Wagen fertigen zu lassen wie der Bedarf innerhalb der Grenzen desselben erheischt, um auch hinsichtlich der auswärts fabricirten, sobald diese beim Betriebe die Zollgränze überschreiten, keiner Steuer zu unterliegen.

30 Stück Güterwagen bei der Leipzig-Dresdener Eisenbahn-Compagnie.

| | | | | |
|----|------------|----------|--------|----------------------------|
| 1 | Wagen | I./II. | Classe | } bei Kohler in Berlin. |
| 1 | do. | III. | = | |
| 1 | do. | I./II. | = | } bei Jungbluth in Berlin. |
| 1 | do. | III. | = | |
| 9 | do. | I./II. | = | } bei Weißbach in Berlin. |
| 11 | do. | III. | = | |
| 4 | do. | II./III. | = | |
| 14 | Güterwagen | | | |

| | | | | |
|------------------------------|---------------|---|---|--|
| 9 Wagen | I./II. Classe | | } | bei Zoller & Pflug in Berlin. |
| 11 do. | III. | = | | |
| 1 do. | I./II. | = | } | bei Müller in Hamburg. |
| 4 do. | III. | = | | |
| 8 Güterwagen | | | | |
| 12 Güterwagen | | | | bei Schwefel & Howald in Kiel. |
| 6 Wagen | I./II. Classe | | } | bei Wienbarg in Altona. |
| 7 do. | III. | = | | |
| 6 do. | I./II. | = | } | bei Croissant & Lauenstein in Hamburg. |
| 8 do. | III. | = | | |
| 1 Wagen für höchste Personen | | | | |

Wenn es vielleicht auffallend erscheint, daß selbst einzelne Wagen einigen Fabricanten in Bestellung gegeben sind, so möge zur Erklärung und Rechtfertigung dienen, daß wir hiebei von der Ansicht ausgingen, es sey recht und billig, angehenden Fabrikunternehmern eine solche Aufmunterung zu gewähren, sobald dieselben nur die nöthigen Garantien hinsichtlich ihrer Fähigkeiten und der Zulänglichkeit ihrer Mittel darböten, um das Geforderte zu leisten. Es versteht sich, daß die Direction auf das Vorhandenseyn dieser Bedingungen besonders Acht gegeben hat. Alle übrigen Fabricanten, denen größere Lieferungen übertragen worden, sind solche die sich schon durch ihre Leistungen für andere Bahnen ausgezeichnet haben.

Achsen, Räder und Bogensfeder-Platten zu den Wagen werden von der Gesellschaft geliefert und sind nicht in jenen Lieferungen begriffen. Höchst erfreulich ist es, bei diesen Sachen zu sehen, wie der inländische Gewerbleiß nicht nur mit dem ausländischen in rühmlichem Wettkampf besteht, sondern ihn zum Theil selbst überflügelt und hinter sich läßt. So erhalten wir die Bogensfedern aus Gußstahl, die bis vor nicht langer Zeit nur in England fabricirt worden sind, aus dem dem Herrn Werner gehörigen Carlswerke bei Neustadt-Eberswalde, und es bewähren sich dieselben, so weit sie bis jetzt geliefert sind, bei der mit einer jeden einzelnen vorgenommenen harten Prüfung, aufs Beste. Es sind von diesen vorläufig 1296 Blatt in Bestellung gegeben; jedes einzelne Blatt wiegt 55 lb. Geliefert sind ungefähr 7—800 Stück.

Wegen Achsen und Räder hatten wir mit dem Fabricanten Vorsig in Berlin über die Lieferung von 100 Saß à 270 Rthlr. contrahirt, und bei einem englischen Hause 20 Saß à 22 Rthlr. zur Probe in Bestellung gegeben. Bei dem sehr großen Unterschied im Preise, der meistens von dem hohen Eingangszoll herrührt, hatten wir es nämlich nicht für gerechtfertigt gehalten, hinsichtlich des Theils, den unser Bedarf jenseits der preussischen Gränze erfordert, eine so beträchtliche Mehrausgabe nicht zu vermeiden. Indessen ist die Lieferung aus England nicht zu unserer Zufriedenheit ausgefallen; auch andere, von englischen Fabricanten uns vorgelegte Proben haben keinesweges unseren Anforderungen entsprochen, und wir haben deshalb mit dem Fabricanten Vorsig ein Uebereinkommen getroffen, daß er auch unsern übrigen Bedarf an Achsen und Rädern — wenigstens zum größten Theil — zum Preise von resp. 180 und 190 Rthlr. p. Saß

(Leßtern zu Bogensehern) befriedige. — Den Ersatz der für das eingeführte Material erlegten Steuer, wird er bei der Ausfuhr des Fabricates auszuwirken suchen, worüber ihm bereits Zusicherungen gemacht seyn sollen. Inzwischen sind bei den Fabricanten Moltrecht & Ruete in Hamburg vorläufig 20 Saß zu 178 Rthlr. p. Saß bestellt worden.

Auch hinsichtlich der Locomotiven haben wir uns genöthigt gesehen, den mit der Fabrik von Sharp Brothers & Co. zu Manchester geschlossenen Contract theilweise wieder aufzuheben. Vier Stück haben wir von ihnen im vorigen Jahre zu unserer Zufriedenheit erhalten, und darauf die Lieferungszeit der übrigen so ausgedehnt, daß die letzten vor dem Schluß der diesjährigen Schifffahrt in Hamburg zu stellen waren. Dagegen aber mußten wir uns weigern, auf ein neuerdings von Sharp Brothers an uns gerichtetes Gesuch einzugehen, sie mit der Lieferung von fünf Locomotiven bis zum Frühjahr nächsten Jahres zu befristen, was sie dadurch zu begründen suchten, daß für ihre Einrichtungen die Anbringung eines nachträglich geforderten Expansions-Systemes mit zu großen Schwierigkeiten verbunden sey, um mehr als noch vier Locomotiven bis zum Herbst dieses Jahres uns überliefern zu können. Wir unsererseits hatten ganz besonders zu erwägen, von wie vielen Zufälligkeiten des Wetters und der Elemente es abhängt, ob und wann wir im nächsten Frühjahre in den Besitz jener Maschinen kommen würden, und daß durch ihren Mangel vielleicht sehr große Hindernisse für unsern Betrieb entstehen könnten; hinsichtlich jener fünf Locomotiven haben wir deshalb Sharp Brothers & Co. von der Lieferung entbunden und diese der Vorsig'schen Fabrik übertragen, die sie noch vor Ende des laufenden Jahres ausführen wird. Da wir außerdem noch einiger kräftigerer Locomotiven für die schweren Güterzüge bedürften, so ist derselben Fabrik nachträglich noch die Lieferung von zwei Locomotiven von 13' Kessellänge, 15" Cylinderdurchmesser bei 24" Hub und mit gekuppelten Rädern von 4½' Durchmesser übertragen und ihr zugleich aufgegeben worden, aus der früher bestellten Anzahl vier in denselben Dimensionen und Einrichtungen herzustellen. Auch bei einem Theil der anderen ist es für zweckmäßig erachtet worden, dieselben in etwas größeren Dimensionen anzunehmen und classificirt sich demnach die ursprünglich in Anschlag gebrachte Zahl von 36 Locomotiven jetzt in folgender Weise:

- 20 Stück (8 von Sharp Br. und 12 von Vorsig) von 10' Länge in den Röhren.
 - 6 Stück von Vorsig, 13' in den Röhren lang, 14½" Durchmesser der Cylinder, bei 22" Hub zu 12,500 Rthlr.
 - 6 Stück von demselben, in der oben bezeichneten schwersten Art, zu 13,500 Rthlr.
 - 4 Stück aus der Stephenson'schen Fabrik, von der Hamburg-Bergedorfer Gesellschaft zu übernehmen.
- 36 Stück.

Außerdem besitzen wir noch eine kleine, für 6000 Rthlr. angeschaffte Locomotive, welche bisher, als stehende Dampfmaschine, zum Auspumpen des Grundwassers aus dem Bahnhofe bei Berlin benutzt worden ist, später jedoch ihrer ursprünglichen Bestimmung, namentlich zum Transport von Baumaterialien, zurückgegeben werden soll.

Für die Preussische Abtheilung ist ein Maschinenmeister bereits ernannt und bei den Bau-

Einrichtungen angemessen beschäftigt. Für die unmittelbare Bedienung der Locomotiven, haben wir bis jetzt acht, theils Locomotivführer theils Lehrlinge, angenommen, wobei wir darauf bedacht gewesen sind, erprobte Leute auszuwählen.

Um die Bahnhöfe gegen jede Feuergefahr möglichst zu schützen, wird ein jeder eine oder mehrere Sprühen, je nach dem Bedürfniß, erhalten; außerdem soll darauf Bedacht genommen werden, ob nicht die in den beiden Haupt-Werkstätten aufzustellenden Dampfmaschinen, durch eine Röhrenleitung zugleich zu einer kräftigen Feuersprühe herzurichten seyn möchten.

Ueber die Lieferung der großen Uhren auf den Bahnhöfen sind Contracte mit verschiedenen Uhrenfabricanten abgeschlossen worden, welche, einschließlich der Aufstellungskosten, beiläufig c. 200 Rthlr. das Stück kosten werden. Außerdem war auf die Anschaffung einer Anzahl Taschenuhren, für Bahnwärter und andere Angestellte der Art, Bedacht zu nehmen, und sind 25 Duzend solcher, zum Preise von 7 — 10 Rthlr., theils in Berlin, theils in Hamburg, in Bestellung gegeben.

Was nun die Vorarbeiten für die künftige Betriebsleitung betrifft, so hat die Direction es sich zur Aufgabe gestellt, die Entwürfe für die Ordnung der Bahnzüge, für das Bahn-Reglement, für die Personen-Beförderung, so wie für den Fahrтарif aufzustellen. Als Grundlage zu dem Entwurf des Bahnreglements, ist uns von Seiten der Königl. Preussischen Regierung eine Verhandlung vom 5. April 1843 mitgetheilt worden, welche auf Veranlassung des Herrn Finanz-Ministers, zwischen den betreffenden Königl. Staatsbeamten und Deputirten von Gesellschaften der damals in Betrieb stehenden preussischen Eisenbahnen, Statt gefunden hatte, um, nach Anleitung der bisher gemachten Erfahrungen, von den verschiedenen Bahnpolizei-Reglements diejenigen Anordnungen in gemeinschaftliche Berathung zu nehmen, die zur Sicherung des Publicums gegen Gefahren und Unfälle, als die zweckmäßigsten sich herabzöhrten hatten. Der diesseitige Entwurf ist inzwischen dem Königl. Preussischen Herrn Regierungs-Commissarius überreicht worden, und haben wir weitere Verhandlungen in dieser Beziehung zu gewärtigen. — Den Tarif für Personenfahrten anlangend, so ist als Grundlage 2½ Sgr. in der dritten Wagen-Classen, 4 Sgr. in der zweiten Classen und 6 Sgr. in der ersten Classen für die Person und Meile angenommen, was für die ganze Bahn, von Berlin bis Hamburg, mit angemessener Abrundung, einen Fahrpreis von resp. 3 Rthlr., 5 Rthlr. und 7½ Rthlr. austrägt. Die Zwischenstationen sind hienach so regulirt, daß von einer zur andern, ein nach jenem Verhältniß gleicher Preis eintritt. An Gepäck soll ein jeder Passagier 50 Pfd. frei mit sich führen dürfen, für jede 10 Pfd. Uebergewicht dagegen eine angemessene Ueberfracht pro Meile zu entrichten haben. —

Eine höchst wichtige Sache für unsern künftigen Betrieb, ist ferner die Einrichtung der Steuerabfertigung, sowohl was den Durchgangs- als was den Eingangszoll betrifft. Freilich war uns nicht entgangen, daß auch die Höhe der Durchgangszölle an sich von wesentlichem Einfluß auf den Güterverkehr auf unserer Bahn, sein müsse, und wir hatten deshalb mit geziemenden Anträgen, daß etwa mögliche Ermäßigungen in hochgeneigte Erwägung gezogen werden mögen, an die betheiligten hohen Regierungen uns gewendet. Hierauf haben wir die betreffenden Entschlüsse noch zu gewärtigen, außer daß wir von der Königl. Preussischen Regierung auf den

Beschluß der vorjährigen Karlsruher Zollconferenz verwiesen worden sind, welcher schon eine Herabsetzung des Zollvereins-Transitzolles von 15 auf 10 Sgr. pro Centner anordnet. In Bezug auf Preußen ist diese Frage für uns freilich nur mit Hinblick auf unsere Verbindung mit andern Bahnen von Wichtigkeit, welche bestimmt sind, die von uns eingeführten Güter auf der andern Seite wieder auszuführen; von der unmittelbarsten und größten Bedeutung dagegen, ist die Feststellung einer möglichst erleichterten und raschen Steuerabfertigung beim Ein- und Ausgange der Bahnzüge. Der Staatsvertrag vom 8. November 1841, von den beteiligten hohen Regierungen über unser Unternehmen abgeschlossen, spricht schon die bündigsten Zusicherungen deshalb aus; und eine vortreffliche Norm giebt das Steuer-Regulativ für die Verbindung der rheinischen und belgischen Eisenbahnen ab. Der Vorsigende der Direction hat sich vor Kurzem nach Eöln begeben, um von der praktischen Wirksamkeit dieses Regulativs und von den etwa noch übrigen Desideraten aus eigener Anschauung sich eine Meinung zu bilden, und sind, nach seinem Entwurfe, ausführlich motivirte Anträge an das Königl. General-Steuer-Directorium gerichtet worden, welche der günstigsten Aufnahme sich zu erfreuen gehabt haben. Hinsichtlich der Einrichtung des Transitzollwesens haben wir insbesondere gebeten, daß es den hohen beteiligten Regierungen gefallen wolle, diesen Gegenstand durch Commissarien, unter Zuziehung der Direction, recht bald erledigen zu lassen.

Ueber unsere Geldbestände bis ultimo März d. J. wird die angeschlossene Bilanz die erforderliche Auskunft geben. Die neunte Einzahlung von 10% ist jetzt beendigt; mit der zehnten wird das am 1. August d. J. der Fall seyn und dann die Ausgabe der Actien gegen die interimsistischen Quittungsbogen Statt finden. Indessen hat es sich herausgestellt, daß mit der alsdann beschafften vollständigen Einzahlung des ursprünglich gezeichneten Capitals von 8 Millionen Thalern, nicht auch die Vollendung unserer Bahn hergestellt werden könne. Es ist diese Summe von dem vorbereitenden Comité angenommen worden, mehr weil es, durchdrungen von dem Bedürfnisse des Baues an sich, hoffte, das Nothdürftigste desselben damit bestreiten zu können, als weil es sie für wirklich ausreichend hielt. Hierauf deutet auch die in den Statuten aufgenommene Bestimmung (§. 6) hin, welche die Aufnahme von Anleihen gegen Obligationen, oder die Creirung von Prioritäts-Actien für den Fall gestattet, daß noch ein ergänzendes Capital herbeigeschafft werden müßte. In der That berechnet auch der Herr Reg.-Baurath Henz, der zur Prüfung einiger der vorgeschlagenen Bahnlinien von jenem Comité zugezogen war, in seinen desfallsigen Anschlägen, die Erbauungskosten auf 300- bis 330,000 Rthlr. p. Meile, und diesen entsprechen die vom Herrn Baurath Neuhaus jetzt im Verlaufe der Ausführung allmählig vollendeten Berechnungen, welche, jedoch mit der Aussicht auf eine Ersparung von etwa 10%, den Gesamtbedarf auf beinahe 12 Millionen Rthlr. Preuß. Cour. veranschlagen. Es darf indessen hiebei nicht außer Acht gelassen werden, daß ein großer Theil dieser Mehrausgaben dem künftigen Betriebe wieder zu gute kommen, und theils durch Ersparungen, theils durch die Möglichkeit zur Erzielung eines größeren Ertrages, sich wieder bezahlt machen würde. Dahin gehört besonders das Einhalten eines äußerst günstigen Neigungsverhältnisses — im Allgemeinen von 1:1000 — das eine stete Fortschaffung

voller Züge ohne außerordentliche Anstrengungen möglich macht; dahin gehört die Vermeidung von allem Holzwerk bei den zahlreichen Brückenbauten, die sämmtlich entweder in massivem Mauerwerk, oder in Eisen ausgeführt werden; dahin die Ryanisirung der Schwellen und die neue Kupplungsmethode der Schienenstöße; Vorrichtungen, welche eine Reihe sonst oft sich wiederholender, kostspieliger und für den Betrieb störender Reparaturen unnöthig machen. Außerdem sind freilich manche Ausgaben hinzugekommen, die vorher nicht oder nicht in dem Maße zu berechnen waren. Der Bahnhof bei Berlin, mit seinen kostspieligen Grundarbeiten, und weitläufigen baulichen Anlagen, wird allein mehr als eine halbe Million Thaler absorbiren; der erhöhte Einfuhrzoll auf Schienen bringt uns eine Mehrausgabe von c. 160,000 Rthln. in diese Rubrik; die Nothwendigkeit der Anlage einer Zweigbahn von Büchen nach Lauenburg hatte in keiner Vorausberechnung gelegen. Indessen wird, trotz dem, die veranschlagte Summe von 12 Millionen ausreichend seyn, und etwaige Ersparungen würden eine zweckmäßige Verwendung in der Anlage eines zweiten Geleises, so weit sie reichen, finden. Außerdem aber bedarf es einer Million Thaler, um das zweite Geleise, wenigstens nach Maßgabe der Zwecke unserer Gesellschaft, legen zu können. So beträchtlich nun auch eine solche Erhöhung des Anlagecapitals, um zusammen 5 Millionen Thaler, auf den ersten Anblick erscheinen mag, so glauben wir doch, es müsse auf der andern Seite für einen äußerst erfreulichen Umstand gelten, daß sich der Direction, während ihrer bisherigen Geschäftsleitung, eine so große Masse der reichhaltigsten Elemente für den künftigen Bahnverkehr dargeboten hat, wie, ihrer entschiedensten Ueberzeugung nach, nur mit Hülfe zweier Geleise zu bewältigen ist; wogegen, ohne solches, die pecuniären wie die gemeinnützigen Zwecke des Unternehmens in gleicher Weise leiden würden. Von dieser Ueberzeugung durchdrungen, hat nun die Direction die entsprechenden Anträge an einen verehrlichen Ausschuß gerichtet, der sie zur Entscheidung an die General-Versammlung der Actionaire bringen wird.

Berlin und Hamburg, im Mai 1846.

Die Direction der Berlin-Hamburger-Eisenbahn-Gesellschaft.

Cassen - Abschluss

Einnahme.

| | Rthl. | Gr. | Pf. | Rthl. | Gr. | Pf. |
|--|-----------|-----|-----|-----------|-----|-----|
| Actien - Conto. | | | | | | |
| 8 vollständige Einzahlungen auf 25000 Stück Actien Litt. A. | 4,000,000 | — | — | | | |
| 9te Einzahlung auf 26 Stück Actien Litt. A. | 478 | 42 | — | | | |
| 10te do. - 5 do. do. | 91 | — | — | | | |
| 8 vollständige Einzahlungen auf 15000 Stück Actien Litt. B. | — | — | — | 4,000,569 | 12 | — |
| | | | | 2,400,000 | — | — |
| Vorarbeiten - Conto. | | | | | | |
| (Rest der zu den Vorarbeiten eingezahlten Gelder, welche von den zur Wiedererstattung berechtigten Actionairs noch nicht erhoben sind) | — | — | — | 652 | — | — |
| Strafgelder - Conto. | | | | | | |
| Für zu spät geleistete Zahlungen auf Quittungsbogen eingezogene Conventional-Strafe | — | — | — | 8630 | — | — |
| Pensions- und Unterstützungs-Fonds. | | | | | | |
| (Ist aus den zu den Vorarbeiten eingezahlten Geldern derjenigen Subscribenten, welche sich in der vorgeschriebenen Zeit bei der Actien-Zeichnung nicht definitiv betheilig haben, gebildet und auf Antrag der Direction durch Plenar-Beschluss des Ausschusses vom 11. Decbr. 1843, welcher die Bestätigung der beiden hohen, dabei betheiligten Regierungen erhalten hat, zu diesem Zwecke besimmt) | — | — | — | 44886 | 18 | — |
| Bau - Einnahme - Conto. | | | | | | |
| Für diverse Gegenstände | — | — | — | 5082 | 49 | — |
| Summa | — | — | — | 6,429,820 | 19 | — |

Die Direction der Berlin-Ha

am 1. April 1846.

Ausgabe.

| Bau - Conto. | | | Rthl. | Sgr. | Pf. | Rthl. | Sgr. | Pf. |
|---|--|--|-----------|------|-----|-----------|------|-----|
| I. Vorarbeiten | | | 76760 | 11 | 8 | | | |
| II. Directions- und Aufsichts-Kosten (Reise-, Bureau-, Druck- und Aufsichts-Kosten, Miethen und Gehalt.) | | | 133714 | 5 | 1 | | | |
| III. Grund- und Nutzungs-Entschädigung | | | 80684 | 15 | 9 | | | |
| IV. Erd-, Graben- und Ausrodungs-Arbeiten | | | 592395 | 19 | 8 | | | |
| V. Befestigung der Böschungen | | | 30574 | 29 | 2 | | | |
| VI. Bau der Brücken und Durchlässe | | | 304600 | 7 | 3 | | | |
| VII. Unterbettung des Bahngestänges und Befestigung der Bahnkrone | | | 50159 | 19 | 7 | | | |
| VIII. Herstellung des Bahngestänges | | | 1,285,426 | 10 | 8 | | | |
| IX. Wege-Übergänge in gleicher Höhe mit der Bahn | | | 5108 | 26 | 4 | | | |
| X. Bewegliche Schienen, Drehscheiben etc. | | | 182 | 21 | — | | | |
| XI. Einfriedigung der Bahn | | | 14 | 3 | 6 | | | |
| XII. Gebäude | | | 19002 | 20 | 11 | | | |
| XIII. Beschaffung und Instandhaltung der Baugeräthe | | | 150548 | 2 | 2 | | | |
| XIV. Maschinen und Wagen zum Betriebe | | | 60464 | 1 | 2 | | | |
| XV. Einrichtungen und Geräthe zum Betriebe, Ausstattung der Empfangs-Gebäude, 1ste Uniformirung der Beamten des Betriebes | | | 425 | 24 | — | | | |
| XVI. Neben-Anlagen, Telegraphen, Neigungstafeln und Nummersteine | | | — | — | — | | | |
| XVII. Insgemein | | | 41028 | 14 | 10 | | | |
| XVIII. Rendantur-Gebühren | | | 1724 | 9 | 6 | | | |
| XIX. Zinsen und Courtagen | | | 1882 | 22 | 11½ | | | |
| Special-Bau-Casse in Grabow | | | 122919 | 6 | 8½ | 2,834,697 | 25 | 2½ |
| " Lübtheen | | | 64725 | 18 | 1 | | | |
| " Boitzenburg | | | 79616 | 20 | 2 | | | |
| " Reinbeck | | | 258987 | 11 | 4 | | | |
| " Wittenberge | | | 239139 | 8 | 4 | | | |
| " Havelberg | | | 164366 | 24 | 7 | | | |
| " Friesack | | | 149410 | 15 | 2 | | | |
| " Spandow | | | 146798 | — | 3 | | | |
| | | | | | | 1,225,963 | 14 | 7½ |
| (Die für die Special-Kassen hier aufgeführten 1,225,963 Thaler 14 Sgr. 7½ Pf. sind als zum Bau verausgabt zu betrachten; die darüber eingereichten Ausgabe-Beläge liegen dem technischen Bureau noch zur Revision vor.) | | | | | | | | |
| Laufende Rechnungen. | | | | | | | | |
| bestehen in Abschlagszahlungen auf Schienen, Schwellen, Bauholz, eisernen Brücken, Bogenfedern, Locomotiven, Hakennägel; Bauausgaben für die Strecke von hier bis Charlottenburg incl. des Bahnhofes u. s. w. | | | — | — | — | 853030 | 19 | 6 |
| Zinsen. | | | | | | | | |
| die Inhaber der Quittungsbogen Litt. A. und B. für 7 Einzahlungen | | | 261333 | 10 | — | | | |
| ab, an gewonnenen Zinsen | | | 136264 | 14 | 8 | | | |
| | | | | | | 125068 | 25 | 4 |
| Bestand. | | | | | | | | |
| Hamburg und Berlin baar | | | 112778 | 22 | 4 | | | |
| Disconto-Wechseln | | | 651331 | 2 | — | | | |
| Unterpfund verliehen | | | 626950 | — | — | | | |
| | | | | | | 1,391,059 | 24 | 4 |
| Summa | | | — | — | — | 6,429,820 | 19 | — |

Preussische Eisenbahn-Gesellschaft.

