

Veranlassung andeutenden  
breit, 7 Fuss hoch, und  
neineweide Barmbecks, an  
igbuschkoppel, ist ein ein-  
Granit aufgerichtet, mit  
ohner Barmbecks und der  
im Jahre 1814.“ Nörd-  
Die Zahl der hier Beer-

Versorgungs-Anstalt.  
1819 schon im Jahre 1842  
oben im Jahre 1850 nicht  
des Namens mit dem der  
Anstalt. Die Direction ist  
stalt (m. s. diesen Artikel)  
ar am 16ten October 1850  
em Publicum Geldbeträge  
zu belegen, um sie später  
nicht weniger als Bco.  $\mathcal{R}$  15  
er Zinsfuß beträgt 2½ pCt.  
ato März, Juni, September  
digung Statt gefunden hat.  
sch nur, wenn das Capital  
ahl Dessen, welcher einen  
ellenden Schein auf einen  
terca Falle hat er das Geld  
reiben, im letzteren Falle  
der Zeit Geldwechsler der  
er in sein Belieben gestellt  
r ob er in Contanten Zah-  
rent annimmt. Im ersten  
ent auf dem Comptoir der  
h Herr Berger Nachfolger  
ten (Interims-) Empfang-  
er Versorgungs-Anstalt ge-  
nung werden natürlich die  
nie auf Inhaber gestell-  
mässige Amortisation etwa  
tere Detail weist der Plan  
einen Versorgungs-Anstalt,  
12, und bei Herrn Berger  
a kann.

er Bezeichnung wurde im  
die sich der Schaubpiel-  
Laufbahn heranzubilden.  
der regsten, immer wach-  
sten Bühnen ehrende Stel-  
aufzucken und Ermuntern  
ge sonntiglich im kleinen  
ebhafteten Beifalle eines  
ch wieder eines geschlos-  
l, Gesang und Tanz jedem  
schaft. Die Bedingungen  
ar speciellen Betheiligung  
amacherreihe no 32, par-

eine Actien-Gesellschaft,  
pitale von Bco.  $\mathcal{R}$  1,548000,  
ressen seit jener Zeit von  
itet und wahrgenommen.

Die Directoren der Gesellschaft sind gegenwärtig die Herren Ed. Johns, J. C. W. Rupertil, A. J. Schön, C. G. Kopal und M. E. Heerlein, p. t. Vorsitzender, Ober-Ingenieur ist Herr W. Lindley. Unmittelbar unter der Direction fungirender erster Beamter ist Herr Bureau-Chef C. F. G. Scheffele. Die Bahn ist von dem rühmlichst bekannten Ingenieur Herrn Lindley unter der Assistenz des Herrn Ingenieur Gilles erbaut und nach aller Kenner Urtheil — viele fremde Ingenieure haben sich aus eigenem Interesse veranlaßt gefunden, den Bau und die Lage derselben zu prüfen — als ein in jeder Hinsicht vorzüglich gelan- genes und solides Werk zu bezeichnen. Die Bahn, die durch die fruchtbarste und freieste Umgebung zwischen schützenden Wassergräben fortläuft, laugt bis zum 2 Meilen von Hamburg entfernten, in einer reizenden Gegend gelegenen Städtchen Bergedorf, wo sie sich an die Berlin-Hamburger Bahn anschliesst. Eine Verbindung mit dem Niederhafen behufs möglichst weiterer Erleichterung des Waaren-Transports wird vermuthlich noch erforderlich werden. Zufolge eines im Jahre 1845 mit der Berlin-Hamburger Eisenbahn-Gesellschaft abgeschlossenen Pacht-Vertrages, welcher seit dem 15ten December 1846 in Kraft getreten ist, hat diese die Hamburg-Bergedorfer Bahn in Pacht genommen, und ist die Hamburg-Bergedorfer Eisenbahn-Gesellschaft verbunden gewesen, Bahn und Bahnhof auf eine dem Bedürfnisse des Verkehrs der Berlin-Hamburger Bahn völlig entspre- chende Weise auszubauen, überdies auch die Kosten des doppelten Geleises, der Auffül- lung und Erhöhung des Areals, der sämmtlichen Gebäude und Anlagen, so wie die Kosten der Expropriation und Terrain-Erwerbungen zu tragen. Als Pachtsins zahlt die Berlin- Hamburger Gesellschaft, welche die Locomotiven, Wagen und sonstiges Betriebsmaterial der Hamburg-Bergedorfer Gesellschaft nach einem baar entrichteten Taxate übernommen hat, und zur Erhaltung der gesammten Anlage in vollkommen baulichem Zustande ver- pflichtet ist: 1) für den Bahnhof nebst Zubehör eine Rente von 4 pCt. jährlich von dem für Acquisition, Aufhöhung und Bau dieses Bahnhofes verwendeten Gesamt-Capitale, welchem auch die Zinsen des früheren Anschaffungs- und Bau-Capitals des Hamburger und Bergedorfer Bahnhofes, bis zur Eröffnung der Hamburg-Bergedorfer Bahn, so wie die Zinsen der zur Vergrößerung und Ausbau des Hamburger Bahnhofes bis zur Eröff- nung der Berlin-Hamburger Bahn verausgabten Summen hinzugerechnet werden; 2) für die Bahn selbst 50 pCt. vom Brutto-Ertrage aller auf der Bahn zwischen Hamburg und Bergedorf Statt findenden Beförderung von Personen, Gütern, Vieh etc., mag diese Be- förderung nun zwischen Hamburg und Bergedorf oder zwischen Hamburg und irgend einem Orte der Berlin-Hamburger Eisenbahn respective der Anschlussbahnen, geschehen sein. Zur Herstellung des Capitals für die bedeutenden Kosten, welche die Hamburg-Ber- gedorfer Gesellschaft dem Obigen gemäss für den Neubau aufzuwenden hatte, sind von dieser Gesellschaft 5160 neue Actien a Bco.  $\mathcal{R}$  300 emittirt und dieselben vom Staate über- nommen, auch 5 pCt. Zinsen tragende Prioritäts-Obligationen zur Höhe von Bco.  $\mathcal{R}$  1,500,000 ausgegeben worden, wovon alljährlich  $\frac{1}{2}$  pCt. amortisirt wird. Bereits im Jahre 1846 ist zufolge dieser Uebereinkunft ein zweites Geleis bis zum Anschlusse bei Bergedorf an die Berliner Bahn gelegt worden und die Ausbaugung des hiesigen Bahnhofes, um ihn Ham- burgs würdig und dem zu erwartenden sehr ausgedehnten Passagier- und Güter-Betriebe völlig angemessen darzustellen, nach einem gemeinschaftlich von dem königl. preussischen Bau- rath, Herrn Neubaus, und Herrn Ingenieur Lindley entworfenen und von unseren höchsten Behörden genehmigten Plane ausgeführt worden. Die Verbindung eines breiten, für Schuten-Verkehr geeigneten, den Bahnhof begrenzenden Canals mit der Ober-Elbe geschieht durch eine Kasten-Schleuse beim Deichthor. — Die in edlem Stille ausgeführ- ten Administrations-Gebäude sind durch den Herrn Architekten de Chateaufort errichtet worden. (M. s. Bahnhof.) Das Bureau der Gesellschaft befindet sich auf dem Passagier- Bahnhofe (Norderseite) im Ankunfts-Gebäude.

Eisenbahn-Gesellschaft, Berlin-Hamburger. Die erste Anregung zur Stiftung derselben ging von Berlin aus, wo sich schon im Jahre 1839 eine „Comité zur Begründung eines Actien-Vereins für die Eisenbahn-Verbindung zwischen Berlin und Hamburg“ gebildet hatte, der sich im Juli 1841 auf Veranlassung der Commerz-Depu- tation eine hamburgische Hilfs-Comité anschloss. Am 8ten November 1841 unterzeichneten die Commissarien der fünf Regierungen, deren Staaten von der Bahn berührt werden, einen Vertrag, durch welchen die Concession zur Durchführung durch die resp. Gebiete ertheilt und zugleich das künftige Verhältnis der Gesellschaft zu den einzelnen Staaten regulirt ward. Trotz der grossen Wichtigkeit des Unternehmens, namentlich für Ham- burg, und trotz der patriotischen Opfer, die für dessen Zustandekommen vielfach gebracht wurden, wäre die Berlin-Hamburger Eisenbahn-Gesellschaft wohl noch lange ein from- mer Wunsch geblieben, wenn nicht die grossherzoglich-mecklenburg-schwerinsche so wie die hamburgische Regierung sich im März 1843 vereinigt hätten, eine jede  $\frac{1}{2}$  Million Thaler preuss. Cour. von dem veranschlagten Capitale von 8 Millionen Thaler preuss. Cour. zu übernehmen und zugleich auf jeden Zinsengenus zu verzichten, bis die Privatzeich- ner 4½ pCt. Zinsen von dem durch sie eingeschossenen Capitale erhalten haben werden. In Folge dieses Beschlusses konnte die Zeichnung sehr bald geschlossen und die erste General-Versammlung zur Berathung der Gesellschafts-Statuten berufen werden. Dieselbe hatte am 27ten und 28ten Juli 1843 in Gegenwart des grossherzogl. mecklenburgischen Commissairs, Herrn Geh. Legationsrath Prosch, Dr., und des hamburgischen Commissairs, des verstorbenen Herrn Sydiens Bank, Dr., zu Schwerin Statt, und endigte mit An- nahme des Statuts und Constituirung der Gesellschaft. Obgleich auch bei dieser Eisen- bahn die Leitung und Ausföhrung aller zum Zustandekommen und Bestehen des Unter-nehmens erforderlichen Geschäfte einer Direction von 7 Mitgliedern, einschliesslich des Ober-Ingenieurs, die Controle und eigentliche Repräsentation der Gesellschaft aber einem