fremde Ingenieure haben sich aus eigenem Interesse veranlasst gefunden, den Bau und die Lage derselben zu prüfen — als ein in jeder Hinsicht vorzüglich gelungenes und solides Werk zu bezeichnen. Die Bahn, die durch die fruchtbarste und freieste Umgebung zwischen schützenden Wassergräben fortläuft, langt bis zum 2½ Meilen von Hamburg entfernt, in einer reizenden Gegend gelegenen Städtchen Bergedorf, wo sie sich an die Berlin-Hamburger Bahn anschliesst. Zufolge eines im Jahre 1845 mit der Berlin-Hamburger Eisenbahn Gesellschaft abgeschlossenen Pacht-Vertrages, welcher seit dem 15. December 1846 in Kraft getreten ist, hat diese die Hamburg-Bergedorfer Bahn in Pacht genommen, und ist die Hamburg-Bergedorfer Eisenbahn verbunden und seitdem beschäftigt, Bahn und Bahnhof auf eine dem Bedürfnisse des Verkehrs der Berlin-Hamburger Bahn völlig entsprechende Weise auszubauen, überdies auch die Kosten des doppelten Gleises, der Auffüllung und Erhöhung des Areals, der sämtlichen Gebäude und Anlagen, ferner die Kosten einer vermuthlich noch erforderlichen Verbindung mit dem Hafen behufs möglicher weiterer Erleichterung des Waaren-Transports und endlich die Kosten der Expropriationen und Terrain-Erwerbungen zu tragen. Als Pachtzins zahlt die Berlin-Hamburger Gesellschaft, welche die Locomotive, Wagen und sonstiges Betriebsmaterial nach einem baar zu entrichtenden Taxato übernommen hat, und zur Unterhaltung der gesammten Anlage in vollkommen baulichem Zustande verpflichtet ist: 1) für den Bahnhof nebst Zubehör, eine Rente von 4 Procent jährlich von dem für Acquisition, Aufführung und Bau dieses Bahnhofes verwendeten Gesamt-Capitale, zudem auch die Zinsen des früheren Anschaffungs- und Bau-Capitals des Bahnhofes bis zur Eröffnung der Hamburg-Bergedorfer Bahn, so wie die Zinsen der zu Vergrößerung und Ausbau des Bahnhofes erforderlichen Summen, bis zur Eröffnung der Berlin-Hamburger Bahn, hinzugerechnet werden; 2) für die Bahn selbst, in den ersten 5 Jahren 45, in den folgenden Jahren 50 Procent vom Brutto-Ertrage aller auf der Bahn zwischen Hamburg und Bergedorf Statt findenden Beförderung von Personen und Gütern, mag diese Beförderung nun zwischen Hamburg und Bergedorf oder zwischen Hamburg und irgend einem Orte der Berlin-Hamburger Eisenbahn geschehen seyn. Zur Herstellung des Capitals für die bedeutenden Kosten, welche die Hamburg-Bergedorfer Gesellschaft dem Obigen gemäss aufzuwenden hat, sind von dieser Gesellschaft 5160 neue Actien à 100 Rthl. 300 emittirt und dieselben vom Staate übernommen worden. Bereits im Jahre 1846 ist zufolge dieser Uebereinkunft ein zweites Gleis bis zum Anschlusse an die Berliner Bahn gelegt worden und die Ausbaug des hiesigen Bahnhofes, um ihn Hamburgs würdig und dem zu erwartenden sehr ausgedehnten Passagier- und Güter-Betriebe völlig angemessen darzustellen, nach einem gemeinschaftlich von dem königl. preussischen Baurath, Herrn Neuhaus, und Herrn Ingenieur Lindley entworfenen und von unseren höchsten Behörden genehmigten Plane begonnen worden und der Vollendung jetzt nahe. Die Verbindung eines breiten, für Schuten-Verkehr geeigneten, dem Bahnhof begränzenden Canals mit der Ober-Elbe wird durch eine Kasten-Schleuse, welche ein Meisterstück der Baukunst ist, geschehen. — Die in edlem Stile aufgeführten Administrations-Gebäude sind durch den Herrn Architekten de Chateaufort errichtet worden. (M. s. Bahnhof.)

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 Juni 1841 auf Veranlassung der Commerz-Deputation 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 Verhältniss der Gesellschaft zu den einzelnen Staaten regulirt ward. Trotz der grossen Wichtigkeit des Unternehmens, namentlich für Hamburg, und trotz der patriotischen Opfer, die für dessen Zustandekommen vielfach gebracht wurden, wäre die B.-H.-Eisenbahn Gesellschaft wohl noch lange ein frommer Wunsch geblieben, wenn nicht die grossherzogl. mecklenburg-schwerinsche, so wie die hamburgische Regierung sich im März 1843 vereinigt hätten, eine jede 1½ Million Thaler preuss. Cour. von dem veranschlagten Capitale von 8 Millionen Thaler preuss. Cour. zu übernehmen und zugleich auf jeden Zinsgenuss zu verzichten, bis die Privatzeichner 4½ Procent 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. mecklenburg. Commissars, Herrn Geh. Legationsrath Prosch, Dr., und des hamburgischen Commissars, Hrn. Syndicus Banks, Dr., zu Schwerin Statt, und endigte mit Annahme des Statuts und Constituirung der Gesellschaft. Obgleich auch bei dieser Eisenbahn die Leitung und Ausführung aller zum Zustandekommen und Bestehen des Unternehmens erforderlichen Geschäfte einer Direction von 7 Mitgliedern, einschliesslich des Ober-Ingenieurs, die Controlle und eigentliche Repräsentation der Gesellschaft aber einem Ausschusse von 20 wirklichen Mitgliedern und 10 Stellvertretern übertragen ist, so hat doch die Betheiligung zweier Regierungen bei dem Unternehmen und die grosse Entfernung der beiden Endpunkte vielfache aussergewöhnliche Bestimmungen nothwendig gemacht. Die beiden als Actionaire betheiligten Staaten haben sich ein jeder die Ernennung eines Directors, ohne Mitwirkung, jedoch auf Kosten der Gesellschaft,

vorbehalten, 1
Hamburgischer
Ausschuss, als
nur in diesem
des Unternehm
der Zahl nach
in Berlin, die
August Abend
schwerinsche F
Aelteste, Herr
in Berlin ansä
Magdeburg-Lei
rath Conrad in
Die juristische
Berlin und H
Ausschuss sowo
üfter durch de
königl. preuss
ist und seine
Berliner Eisen
wichtigsten und
15ten December
Reglements un
Fahrzeit zwisch
wöhnliche Güte
welche die Ges
gerechnet), wo
Haus geschafft
und Hamburg i
Eine sehr verm
sicherte Erbau
bis Schwerin s
weise 1848 scho
erst in Angriff
Den Fahrpl

Eisenbütte, Die
nischen Unterne
worden sind und
die Eisengiesser
kehr in's Vater
hütte“ errichte
lichen Eisenguss
Maschinen, hydr
Hefera zu könne
für die kleinere
Schiffbaukunst,
Die Anlage der
und Vorsorge geg
einem leichten K
ein Flammofen
Maschinen-Anlag
einfaches, doppel
Hütte selbst ang
nische Vorricht
schlossen sich a
Schmiede u. dgl.
Kohlen u. dgl. u
Elbe, ist dem T
nur fünf Minute
sind die durch
lichen Werken d
nehmer weder K
schaftlichen Wer
wie auch durch
möglich von Alle
stehen, nach dem
ähnlicher Art ke
und äusserem An
Elb-Bade- und S
Elb-Pavillon. Ei
belegene Wirths
und den Spiegel