

§. 1.

Einleitung.

Es hat die unterzeichnete Direction, in dem seit der letzten General-Versammlung abgelaufenen Zeitraume, außer dem Bestreben pflichtmäßiger Erfüllung der ihr obliegenden ordnungsmäßigen Geschäfte, es sich besonders angelegen sein lassen, der ihr in der General-Versammlung vom 3. November 1846 erteilten Auflage gemäß, die Sicherstellung des Unternehmens der Cöln-Minden-Thüringschen-Verbindungs-Eisenbahn in jeder irgend thunlichen Weise befördern zu helfen. —

Freilich hat diese Thätigkeit — der Natur der Sache nach — sich nur in einer — die Bemühungen der jenseitigen Direction unterstützenden — secundairen Art und Weise zu äußern vermocht; es gereicht uns aber doch sehr zur Befriedigung, unsern Actionairen mittheilen zu können, daß die Verhältnisse jenes — für unsere Bahn so überaus wichtigen — Unternehmens sich inzwischen wesentlich günstiger gestaltet haben.

Zunächst ist es nämlich der eben so umsichtigen, als energischen Thätigkeit der Direction der Cöln-Minden-Thüringschen-Verbindungs-Eisenbahn gelungen, einen namhaften Theil jener sehr zahlreichen Minorität ihrer Actionaire, welche noch in der am 27. November 1846 zu Paderborn abgehaltenen General-Versammlung entschieden für Auflösung oder eventuell für Vertagung des Unternehmens stimmten, inzwischen zur Fassung einer andern Ansicht und respective zur Einzahlung der zeitweilig verweigerten zweiten Ratenzahlung von 10 pCt. auf ihre Actienzeichnungen zu vermögen.

Auch soll, glaubwürdigem Vernehmen nach, eine von einer Anzahl jener widerstrebenden Minorität erhobene gerichtliche Klage, gegen die von jener General-Versammlung vom 27. November v. J. gefaßten Beschlüsse, von dem königlichen Kammergerichte in Berlin als un begründet, lediglich abgewiesen worden sein; und es ist daher nicht zu bezweifeln, daß die nunmehr in der Kürze gegen alle — als solvent bekannte — ersten Actienzeichner Seitens der Direction der Cöln-Minden-Thüringschen-Verbindungs-Eisenbahn zu erwartenden gerichtlichen Klagen, eine ebenso rasche als erwünschte Erledigung finden werden. Ganz besonders erfolgreich war es aber, daß die von der Direction der Cöln-Minden-Thüringschen-Verbindungs-Eisenbahn mehrfach wiederholten, eben so lichtvollen, als freimüthigen Denkschriften, worin dieselbe der königlich-preussischen Staatsregierung die Ursachen vor Augen stellte, woher es gekommen, daß ein, zur Ausführung bestehender Staatsverträge unter den günstigsten Verhältnissen begonnenes Unternehmen, von so augenscheinlicher kommerzieller und strategischer Wichtigkeit und von zuverlässiger Rentabilität, zeitweilig dennoch in eine so mißliche

Lage versetzt werden konnte, Seitens dieser erleuchteten Regierung die wohlwollendste Ausnahme und volle Beherzigung fanden und solche bewogen, eben so die bestimmteste Versicherung zu ertheilen, das fragliche Unternehmen — „sobald es die Finanzkräfte des Staates nur irgend gestatten würden“ — auf das kräftigste unterstützen zu wollen, als eine solche Unterstützung — und zwar in sehr namhafter Weise — auch wirklich schon zu gewähren. —

Abgesehen nämlich von mehrfachen, der respectiven Bauausführung von Seiten der Verwaltungsbehörden des Staates zuvorkommend gewährten Erleichterungen und Begünstigungen, hat insbesondere das königliche Finanzministerium der Direction der Cöln-Minden-Thüringschen-Verbindungsbahn unter dem 30. März d. J. die Eröffnung zugehen lassen: daß in Folge allerhöchster Entschliesung Sr. Majestät des Königs das in dem Testamente Sr. Majestät des höchstseeligen Königs, dem Unternehmen zwar schon zugesicherte, aber erst alsdann, wenn 40 pCt. der Actienbeträge von den Actionairen erlegt worden wären, zur Auszahlung zu bringende Legat von 190,000 Thalern schon jetzt mit der Bedingung ausgezahlt werden solle, solches ausschließlich zur alsbaldigen Ausführung der Bahnstrecke zwischen Haueda und Warburg zu verwenden.

In Folge dessen hat sich denn die Direction der Cöln-Minden-Thüringschen-Verbindungs-Eisenbahn im Stande befunden, bereits am 24. April d. J. auf dieser 1 1/2 Meile langen Strecke ebenwohl die Arbeiten beginnen zu lassen. Es werden diese Arbeiten, incl. des Bahnhofes zu War-

burg und des Viaductes über das Diemelthal bei Haueda, auf sieben verschiedenen Punkten mit vieler Thätigkeit betrieben und wir hegen daher keinen Zweifel, daß die Versicherung des Ober-Ingenieurs jener Bahn — Herrn Pickell — solche bis im August 1848 völlig vollenden zu können, sich bewahrheiten wird.

Nicht minder ist inzwischen auch von Seiten unserer hohen Staatsregierung mit der königlich-preussischen Staatsregierung dahin ein Uebereinkommen getroffen worden, daß der Anschlußpunkt der Friedrich-Wilhelms-Nordbahn an die Cöln-Minden-Thüringsche-Verbindungs-Eisenbahn auf dem Viaducte über das Diemelthal bei Haueda genau da erfolgen solle, wo dieser Viaduct (77 Rheinl. Fuß über der Thalsohle) von den beiderseitigen Landesgränzen durchschnitten wird. Zu den Kosten dieses gemeinschaftlichen Viaducts hat zufolge eines bereits unterm 6. Mai v. J. von den beiderseitigen Ober-Ingenieuren abgeschlossenen, und von den beiderseitigen Directionen genehmigten Vertrages, die Cöln-Minden-Thüringsche-Verbindungs-Eisenbahn Zwei Drittheile und die Friedrich-Wilhelms-Nordbahn Ein Drittheil beizutragen; und es soll daher die Ausführung dieses Bauwerkes durch die jenseitige Baubehörde erfolgen.

Durch Alles dieses wird zwar allerdings noch lange nicht diejenige Voraussetzung erfüllt, unter welcher die Zeichnung der Actien der Friedrich-Wilhelms-Nordbahn erfolgt ist, respective diejenigen Rechtsansprüche erledigt, welche unsere hohe Staatsregierung, respective die Actiengesellschaft der Friedrich-Wilhelms-Nordbahn, aus den Bestimmungen des Staatsvertrags vom 20. Dezember 1841 der königlich-preussischen Staatsregierung gegenüber abzuleiten berechtigt erscheint.

Es ist dieses Alles vielmehr nur erst als Einleitung als erster Schritt zu solcher Erfüllung anzusehen; aber es ist zugleich auch eine solche Einleitung, ein solcher erster Schritt, dem, der Natur der Dinge nach, die weitere Folge nicht fehlen kann. — Es ist ein Stadium erreicht, wo das natürliche Gewicht der Dinge beginnen kann, seinen Druck und seine, allen Widerstand überwältigende, Macht zu äußern.

Folgende Betrachtungen werden hinreichen, hierüber einen Fingerzeig zu geben.

Abgesehen davon, daß jener Theil der Actionaire der Cöln-Minden-Thüringschen-Verbindungs-Eisenbahn, welcher sich vielfach bemüht hat, der gesetzlichen Verpflichtung zur Einzahlung von 40% des gezeichneten Actienbetrages, entweder überhaupt, oder doch wenigstens zeitweilig entzogen zu werden, unter den vorbemerkten Umständen, hierzu wohl jede Aussicht verloren haben möchte, so hat Warburg — als ein stweiliger Ausgangspunkt unserer Bahn — eine so vortheilhafte Lage, daß schon hierdurch allein einer verträglichem weiteren Fortführung der Bahn eine fortwährende Anregung zu Theil werden wird.

Es vereinigen sich nämlich daselbst außer mehreren sehr belebten Heerstraßen, nämlich jener von Arensberg über Brilon, und jener von Lippstadt und Bielefeld über Paderborn, sowie der von Pyrmont und aus dem Lippe'schen über Brackel und Peckelsheim heranzuführenden, auch noch eine Menge aus der fruchtbaren Paderbörner Börde u. s. w. kommende Landwege.

Es ist daher auch nicht zu bezweifeln, daß unserer Bahn, außer dem gewöhnlichen Transit auf jenen Wegen, auch noch eine Menge in dortiger Gegend erzeugter Agricultur-Produkte u. s. w. um so mehr zugeführt werden dürften,

je mehr solche durch den Betrieb dieser Bahn eine vermehrte und erleichterte Gelegenheit des Abflusses finden. Ein solches Resultat ist mit um so größerer Zuversicht vorauszusehen, als schon jetzt, trotz der sehr beschwerlichen Uebergänge über das Diemelthal nicht nur ein großer Theil des Fourage-Bedarfs des zu Hofgeismar garnisonirenden kurhessischen Leib-Husaren-Regiments, sondern sogar ein großer Theil des in Cassel zur Consumtion kommenden Hafers, Heu's und Stroh's, sowie eine Menge von Lebensmitteln aus der Umgegend von Warburg, Borgentrich u. s. w. herbei geführt wird.

Da nun aber auch noch außerdem die Bauhätigkeit auf den übrigen Strecken der Cöln-Minden-Thüringschen Verbindungs-Eisenbahn keineswegs aufgehört hat, sondern, trotz der Beschränktheit der Mittel, dennoch in stetem Fortschreiten geblieben ist, indem

a) die Förderung des auf der Bahnstrecke zwischen Warburg und Paderborn auf dem Teutoburger Walde unweit der s. g. Karlschanze (1/2 Meile östlich von Kleinenberg) resp. zwischen Kleinenberg und Willebadessen belegenen, circa 1800 Fuß langen Tunnels durch circa 500 Arbeiter kräftig betrieben wird, dergestalt, daß bereits circa 600 Fuß Nichtstollen durchgetrieben, drei Schächte bis auf die Tunnelsohle abgetäuft und an den Tunnelleingängen sehr bedeutende Felsprengungen ausgeführt worden sind u. s. w., und eben so

b) ein Theil der Bahnhofsgebäude zu Paderborn bis zur Aufsetzung des Dachgebälkes vorgeschritten ist, und da überhaupt

c) die ganze über 4 Meilen lange Bahnstrecke von Paderborn bis Lippstadt der Vollendung so nahe

gebracht ist, daß die Eröffnung des Betriebes auf derselben, ohne sonderliche Anstrengung noch im Herbst dieses Jahres ermöglicht werden könnte, so darf man sich wohl auch um so zuversichtlicher der Hoffnung hingeben, diese getrennten Bruchstücke, in nicht allzuferner Zukunft zu einem zusammenhängenden Ganzen sich vereinigen zu sehen. Da nämlich der Betrieb auf den Bahnstrecken zwischen Paderborn und Lippstadt sicherlich nicht minder, als wie bezüglich der Strecke von Warburg bis Haueda bereits erwähnt wurde, vielfach so recht klar vor Auge stellen wird, welche großen Vortheile die Eisenbahnen, namentlich auch den Agricultur-Interessen gewähren, so kann wohl mit vieler Zuversicht vorausgesetzt werden, daß hierdurch nicht nur die großen, bereits schon an jenem Unternehmen namhaft theilhaftigen Grundbesitzer der Provinz Westphalen erneuerte Anregung zu vermehrter weiterer Theilnehmung erhalten werden, sondern es kann sogar erwartet werden, daß auch der grundbesitzende Mittelstand hierzu einen starken Impuls erhalten wird.

Zieht man nämlich in Erwägung, daß bei den gänzlich aufgezehrten Fruchtvorräthen und bei desfallsiger Anregung zur Ansammlung von Vorräthen für die Zukunft, mit Sicherheit vorauszusehen ist, daß selbst im Falle zu hoffender ergiebiger Erndte, dennoch die Fruchtpreise in den nächsten Jahren eine ziemlich bedeutende Höhe behaupten und somit allen Grundbesitzern eine reichliche Einnahme verbürgen möchten, so liegt es wohl nahe, weiter vorauszusetzen, daß solche hierdurch vermehrte Anregung erhalten dürften, wenigstens einen Theil dieses ihres Einnahmehüberschusses, jenem eben auch wieder ihrem agronomischen Interesse so förderlichen Unternehmen zuzuwenden.

Es ist dieses im vorliegenden Falle um so mehr vor-

auszusetzen, als die Bewohner der Provinz Westphalen auch schon außerdem in allen Ständen sich durch einen stark ausgeprägten provinziellen Gemeinsinn auszeichnen und schon deshalb jenem Unternehmen bisher noch stets in zunehmender Steigerung, eine rege und wirklich werktätige Theilnahme zuwendeten, indem z. B. die Städte Lippstadt, Gesecke und Salzkotten sämmtliche in den Bereich der dortigen Bahnhöfe und Haltestellen, die Stadt Warburg aber sogar sämmtliche in die Bahnlinie fallende Communal-Grundstücke (fast $\frac{1}{3}$ der Bahnstrecke von Warburg bis Haubeda) ohnentgeltlich abtraten.

Eben so dürften auch die Industriellen der bergisch-märkischen und rheinischen Fabrikdistrikte, sowie die Actionaire der Cöln-Mindener-Bahn schon jetzt zur Ansicht gelangt sein, daß es ihnen große Vortheile gebracht haben würde, wenn die Thüringische, die Friedrich-Wilhelms-Nordbahn und deren Fortsetzung in dem letztverflossenen Zeitraume dem Verkehre offen gestanden hätten. Alle diese Momente sind nicht minder völlig geeignet, die königlich-preußische Regierung vollends zu überzeugen, daß sie nichts wagen würde, nöthigenfalls eine vermehrte Beihülfe aus Staatsmitteln zu gewähren, sondern, daß je rascher und vollständiger jene Bahn vollendet werden wird, auch solche Vorschüsse um so sicherer und reichlicher sich verzinsen dürften.

Eine solche — möglichst rasche — Vollendung jener Bahn ist auch noch für die preußische Monarchie ein dringendes strategisches Bedürfniß. Abgesehen nämlich davon, daß es für die Verhältnisse des westlichen Kriegstheaters der preußischen Monarchie und bei dessen Abgetrenntheit von den mittleren Provinzen von außerordentlichem Interesse ist, über mehr als eine Eisenbahn-Communication nach den rückwärts in zweiter und dritter Linie belegenen

Central-Festungen Minden und Erfurt, Magdeburg, Wittenberg und Torgau gebieten zu können, so ist vollends eine strategische Eisenbahn-Verbindung zwischen den Festungen Minden und Erfurt ein so nothwendiges Erforderniß zu einer rechtzeitigen Nachschiebung von Kriegsbedürfnissen aller Art nach dem Rheine hin, und zur Begründung der Subsistenz u. s. w. großer, in rückwärtigen Centralstellungen zu versammelnden Reserven u. s. w.; kurz zu allen jenen Zusätzen und Modificationen, welche der Strategie und dem sogenannten strategischen Aufmarsche der Streitkräfte durch die Einführung der Eisenbahn-Verbindungen zugefügt worden sind, daß es geradezu undenkbar ist, daß ein durch so glänzende Intelligenz hervorleuchtender Generalstaab, wie der preußische, diese Wichtigkeit und Nothwendigkeit nicht schon in jeder Weise geltend gemacht haben sollte.

Wer könnte daher zweifeln, daß bei dem Zusammenreffen von Motiven von solcher Bedeutung die königlich-preußische Staatsregierung, zumal eben jetzt, wo die Versammlung der Notabeln des Reiches ihr nicht nur den schätzbarsten Beirath der verschiedenartigsten Intelligenzen, sondern auch noch eine wahre Omnipotenz zur Erlangung aller zu nöthigen oder nützlichen Staatszwecken erforderlichen Geldmittel darbietet, ihre durch den Staatsvertrag vom 20. Dezember 1841 der kurhessischen Staatsregierung gegenüber unmittelbar, und man kann wohl sagen sogar ganz Deutschland gegenüber mittelbar, eingegangenen Verbindlichkeiten, nicht im vollen Umfange des vernünftigen Vortsinnes nachkommen würde?

Wir unsrerseits sind wenigstens auf das festeste überzeugt, daß wir in unserm nächsten Rechenschaftsberichte unsern geehrten Actionairen bezüglich dieser Fortsetzung unserer Bahn

nicht nur abermals recht Erfreuliches, sondern daß wir ihnen auch werden berichten können, sie sei eine Wahrheit geworden. Nicht minder hat es sich die unterzeichnete Direction angelegen sein lassen, auch hinsichtlich des Anschlusses der Friedrich=Wilhelms=Nordbahn an die Thüringische Eisenbahn eine befriedigende Erledigung herbeizuführen. In dessen ist zur Zeit eine feste Bestimmung hierüber nicht zu erlangen gewesen, weshalb auch die Ausführung des Baues der zwischen Hünnebach und Gersungen belegenen Bahnstrecke der Friedrich=Wilhelms=Nordbahn immer noch nicht begonnen werden konnte. Die Gründe, welche bisher eine Vereinbarung zwischen den betreffenden hohen Staatsregierungen über jenen Anschließpunkt verhindert haben, dürften eines Theils wohl nur in formellen Beziehungen, andern Theils darin zu vermuthen sein, daß unsere hohe Staatsregierung mit sorgsamem Bedachte nur einen solchen Anschließpunkt zu genehmigen geneigt sein möchte, welcher im Falle des vereinstigten Anschlusses der projectirten Main=Weberbahn, sämmtlichen hieran Betheiligten gleiche Vortheile darzubieten geeignet erscheint.

Da jene projectirte Main=Weberbahn, der günstigsten Terrain=Verhältnisse wegen, voraussichtlich in der Richtung von Meinungen über Marktsuhl und Herda auf Berka hin, zur Ausführung kommen dürfte, so haben wir unserer Seite den passendsten Anschlußpunkt für die in Rede stehenden drei Bahnen in der Ebene zwischen Obersuhl, Untersuhl und Berka zu finden geglaubt, welche Ansicht auch von Seiten unserer hohen Staatsregierung Zustimmung gefunden zu haben scheint.

Obgleich nun demnach — leider — ebenso hinsichtlich der Verhältnisse und Beziehungen der Friedrich=Wilhelms=

Nordbahn zu der Thüringischen, als zu der Cöln=Minden=Thüringischen=Verbindungs=Eisenbahn noch vielfach sehr gerechte Wünsche und Hoffnungen unerfüllt geblieben sind, so ist doch sehr viel von den noch vor Kurzem statthabenden, mehr oder minder drohenden, Befürchtungen verschwunden, und um so erfreulicher, daß wir unseren Actionairen die Versicherung geben können, daß die Energie der Ausführung der für unsere Bahn nicht minder wichtigen Main=Weberbahn, wohl jede billige Erwartung vollkommen erfülle, indem solche — auf Kurhessischem Gebiete wenigstens — fast in ihrer gesammten Ausdehnung in den lebhaftesten Angriff genommen ist.

Ganz besonders ist dieses mit dem Bahnhof=Terrain zu Cassel und der zwischen der Main=Weberbahn und der Friedrich=Wilhelms=Nordbahn gemeinschaftlichen Strecke von da bis Guntershausen der Fall.

Es mag dieses zugleich als Fingerzeig dienen, daß unsere hohe Staatsregierung — insoweit dieses von ihr abhängt — auch bezüglich aller andern oben bezeichneten Desiderien, eine entsprechende und rechtzeitige Abhülfe zu schaffen wissen wird.

Schließlich glauben wir übrigens noch erwähnen zu müssen, daß das an den Tagtreten zweier neuen Eisenbahnprojecte, leicht möglicher Weise sich als sehr einflußreich auf unser Unternehmen erweisen könnte.

Das eine — von dem Herrn Ober=Ingenieur Splin=gard ausgearbeitete — Project, bezweckt nämlich eine directe Verbindung zwischen Marburg und Cöln über Siegen herzustellen, wodurch zugleich die Verbindung des europäischen Ostens mit dem europäischen Westen, mittelst den von Krafau über Breslau, Görlitz, Leipzig, Eisenach, Cassel (resp. Grifte), Marburg nach Cöln, Achen und von

da einerseits über Brüssel nach Paris, und anderseits nach Ostende sich erstreckenden Eisenbahnen, auf der möglichst kürzesten Linie herbeigeführt werden würde.

Die Ausführung dieses Projectes würde mithin offenbar sehr dazu beitragen, dem Verkehr auf dem, von der sächsischen Gränze bis zum Anschlusse an die Main=Weserbahn sich erstreckenden Theile unserer Bahn, eine noch größere Bedeutsamkeit zuzuwenden, als hierfür ohnehin schon in Aussicht steht.

Das zweite — von dem Stellvertreter unseres Ober-Ingenieurs, dem Herrn Ingenieur Wagner — ausgearbeitete Project, bezieht sich auf eine, mittelst einer 2,76 Meilen langen, von Rinteln einerseits über Eilsen nach Bückeburg, und anderseits über Obernkirchen nach Kirchhorsten geleiteten Bahnlinie, um die Cöln=Minden=Hannoversche Eisenbahn, sowie die Schaumburger Steinkohlen-Bergwerke mit der Weser und resp. mittelst der Weser-Dampfschiffahrt mit unserer Karlsbahn in thunlichst nahe Verbindung zu bringen.

Da nach den Angaben dieses — so eben dahier bei Theodor Fischer im Drucke erschienen — Entwurfes, durch die Ausführung dieses auf 600,000 Thaler veranschlagten Unternehmens, hinsichtlich der Transportkosten, der für unsern Bahnbetrieb unentbehrlichen Coaks aus Schaumburger Steinkohlen, sich eine jährliche Ersparniß von circa 8000 Thalern in Aussicht stellen würde, so erachten wir uns für verpflichtet, diesem Project eine sorgfältige Prüfung zuzuwenden. Ebenso werden wir nicht verfehlen, seiner Zeit über das nähere Ergebniß derselben ausführlichen Bericht zu erstatten, und eventuell zugleich damit auch geeignete Anträge verbinden.

Grunderwerb.

Mit alleiniger Ausnahme des Grund und Bodens, welcher zur Fortführung der Friedrich-Wilhelms-Nordbahn von der Grenze der Gemarkung Hönebach nach Sachsen hin nöthig ist, und anderwärts an einzelnen Stellen des Bahnbaues in Folge eintretender Aenderungen nachgenommen werden muß, ist jetzt der Grunderwerb sowohl hinsichtlich der Hauptbahn, wie der Karlsbahn vollendet.

Es sind überhaupt etwa 2100 Casseler Acker an die Gesellschaft abgetreten und davon gegen 1490 Acker zum Bahnbau selbst verwendet worden, während ungefähr 610 Acker als überschießende, zu kleine, oder aus anderen Gründen zur selbstständigen Benutzung Seitens der bisherigen Besitzer sich nicht eignende Parzellen in Folge des Gesetzes vom 4. Juli 1843, beziehungsweise des Gesetzes vom 2. Juli 1846 haben mitübernommen werden müssen. Daß diese Mitübernahme sich so hoch beläuft, hat in der Parzellirung des Grundeigenthumes in den meisten der betreffenden Gemarkungen seinen Grund.

Im Durchschnitte stellt sich die für den Casseler Acker gezahlte Entschädigung auf 270 Thaler heraus, eine Summe, die, wenn auch die Vergütungen für die hin und wieder weggeräumten Gebäude, namentlich in der Stadt Grebenstein allein im Betrage von 24,000 Thalern, und für gestörten Gewerbsbetrieb darunter begriffen sind, mit Rücksicht auf das, was bisher in den betreffenden Gegenden für den Casseler Acker Land, Wiesen oder Gärten gezahlt worden ist, als sehr hoch erscheint. Die übertriebenen Forderungen sehr vieler Grundeigenthümer und die denselben nicht selten entsprechenden, mitunter übermäßig hohen

Schätzungen von Seiten der gesetzlich berufenen Sachverständigen, lassen sich, abgesehen von der gewöhnlichen Triebfeder menschlicher Handlungen, nur aus der, auf dem Lande ziemlich allgemein verbreiteten irrigen Meinung erklären, daß die Bemerkungen, durch welche die Eisenbahn geführt werde, dadurch an sich mehrfache Nachteile erleiden, auch die Eisenbahngesellschaft, weil sie zur Abtretung zwingt, einen weit höheren Preis entrichten müsse, als bei freiwilligen Kaufverträgen für Grundstücke derselben Güte in der Regel gezahlt werde.

Die Gesammtsumme für das zum Bahnbaue bisher verwendete Grundeigenthum belauft sich hiernach auf etwa 400,000 Thaler und die als überschießend erworbenen Grundstücke kosten etwa 165,000 Thaler.

So weit es die noch nicht beendigten Bauarbeiten erlauben, hat man die dazu nicht nöthigen Grundflächen für das laufende Jahr verpachtet und wird sich bemühen, dieselben unter der Hand wieder zu verkaufen. Bei den in Folge des demnächstigen Betriebs der kurhessischen Eisenbahnen und der durch die Anlage derselben eingetretenen Verminderung des stellbaren Landes u. s. w. in den davon berührten Gemarkungen zu erwartenden Erhöhung des Grundwerthes überhaupt, hoffen wir, unter gehöriger Benutzung günstiger Gelegenheit, diese Grundstücke so verwerthen zu können, daß ein sehr großer Verlust daran wohl nicht erlitten werden wird.

Der Bereitwilligkeit, mit welcher ein großer Theil der Grundeigenthümer den Angriff der zum Baue nöthigen Grundstücke gestattet hat, ehe die Entschädigung vereinbart oder deren Zahlung geleistet werden konnte, hier dankend Erwähnung zu thun, fühlen wir uns veranlaßt.

Ausführung der Arbeiten im Allgemeinen.

Wie bereits in dem §. 8 des Nachtrages zu dem vorjährigen Geschäftsberichte erwähnt wurde, so wären schon zu jener Zeit sämmtliche Abtheilungen der Bahn, mit Ausnahme

- 1) der Fuldastraße bei Guntershausen (1. Loos der 7. Section),
- 2) des übrigen Theils der 7. Section (von Guntershausen bis Guxhagen), und
- 3) der 12. Section, oder der Strecke von Hönebach bis zu dem bei Untersuhl vorausgesetzten Anschlußpunkte an die Thüringer Bahn, in Entreprise vergeben worden.

Seitdem ist nun weiter:

- 1) die zu 180,000 Thaler veranschlagte Fuldastraße bei Guntershausen unter dem 21. October 1846 in Folge vorhergegangenen öffentlichen Ausgebotes gegen einen Rabatt von $6\frac{1}{2}$ pCt. und der Verpflichtung der Beendigung bis zum August 1848 an den Bau-Unternehmer, Herrn Maurermeister Engert aus Leipzig — als den Mindestforderndgebliebenen — in Verding gegeben worden.

Ebenso ist das 2. Loos:

- 2) der überhaupt 11,000 Fuß langen Bahnstrecke der 7. Section, von Guntershausen bis Guxhagen, im Anschlage von 36,000 Thalern mit $1\frac{1}{2}$ pCt. Rabatt, an denselben Unternehmer, und
- 3) das 3. Loos jener Strecke, von der Pfahlnummer 40 bis zum Anschlusse an die Tunnel-Station Guxhagen, an den Unternehmer des Guxhagener

Tunnels, Herrn Hans, mit 5 pCt. Rabatt, in Verding gegeben worden.

Sonach ist nur noch die Strecke von Hönebach bis zu dem Anschlußpunkte an die Thüringische Bahn aus den im §. 1 angegebenen Gründen von der Angriffsnahme ausgeschlossen geblieben, indem auch ein weiterer Versuch, wenigstens die Linie bis zur Gemarkung von Unternjühl, vorbehaltlich der Vereinigung über den Anschlußpunkt, selber genehmigt zu erhalten, zur Zeit noch keinen Erfolg zu erlangen vermocht hat.

Als ein weiteres accessorisches Bauwerk der Karlsbahn, wird übrigens noch eine über den Hafenskanal zu Karlsruhen zu erbauende, zu 4500 Thaler veranschlagte Brücke, und ein unmittelbar bis an den Hafen und bis vor das dortige Lagerhaus, sowie ein anderer bis unmittelbar an den Landungsplatz an der Weser sich erstreckender, mitten durch die Straßen der Stadt Karlsruhen führender Schienenstrang zur Ausführung kommen.

Durch diese Einrichtung wird es vermittelt werden, daß die Waaren unmittelbar aus den Weserschiffen auf die Eisenbahnwaggons verladen werden können.

Die Stations- und andern Hochbauten anlangend, so sind solche auf den Grund eines desfalls ausgearbeiteten besondern Bedingnißheftes ebenwohl und insoweit zum öffentlichen Ausgebote und respective zur Verdingung an den Mindestfordernden gebracht worden, als man sich zu deren alsbaldigen Ausführung bereits entschlossen hat.

Im Allgemeinen ist man bei der Beschlußnahme über die zur Ausführung zu bringenden Gebäulichkeiten von der Ansicht ausgegangen, die für die verschiedenen Stationen projectirten Gebäude nur da vollständig ausführen zu lassen, wo deren Vorhandensein, wie z. B. zu

Karlsruhen und Bebra, entweder als offenbar unerläßlich oder doch — wie z. B. zu Hofgeismar und Melsungen u. s. w. — mit höchster Wahrscheinlichkeit als nothwendig sich darstelle.

Überall da, wo ein solches Bedürfniß jedoch noch nicht völlig außer allen Zweifel gesetzt ist, sondern nur von der Bedeutung des sich erst noch bildenden Verkehrs abgeleitet wird, will man — vor der Hand — nur die für den demnächstigen Betrieb nothwendigsten Gebäude zur Ausführung bringen.

Um jedoch jeder Zeit das sich erforderlich erweisende ohne den mindesten Zeitverlust in Ausführung bringen zu können, ist bezüglich sämtlicher Stationen überall schon jetzt das dazu eventuell nöthige Planum erworben und hergestellt worden.

Demgemäß wurden in dem unter dem 7. April d. J. abgehaltenen Submissionstermine:

- 1) die Bauten der Station zu Hümme (dem Vereinigungspunkte der Karlsbahn mit der über Haubeda herankommenden Cöln-Minden-Thüringischen-Verbindungseisenbahn) in einem General-Anschlage von 55,000 Thalern dem Maurermeister Herrn Stichel aus Frankfurt a. d. Oder gegen einen Rabatt von 1 pCt. und der Verpflichtung der Beendigung bis zum 1. Juli 1848, in Verding gegeben;
- 2) desgleichen jene der Station zu Hofgeismar, in einem Anschlage von 28,000 Thalern, demselben, gegen einen Rabatt von 2 pCt., unter der nämlichen Bedingung;
- 3) desgleichen jene der Station Melsungen, in einem Anschlage von 32,000 Thalern, den Herrn Bauunternehmern Log und Beinbauer aus Melsungen,

gegen einen Rabatt von $5\frac{1}{2}$ pCt., unter der nämlichen Bedingung;

4) desgleichen jene der Station Altmorschen (dem Einmündungspunkte einer demnächst aus der Gegend von Lichtenau und Eschwege über Spangenberg herangeführt werdenden Wegverbindung), in einem Anschlage von 19,000 Thalern, den Herren Bau-Unternehmern Wachsmann und Manché, gegen einen Rabatt von $5\frac{1}{2}$ pCt., unter derselben Bedingung;

5) desgleichen jene der Station Rotenburg, in einem Anschlage von 27,000 Thlrn., dem Zimmermeister Herrn Paulus Wiegand und Consorten aus Homberg, gegen einen Rabatt von 3 pCt., unter derselben Bedingung;

6) desgleichen jene der Station zu Bebra (als dem Mündungspunkte der über Hersfeld nach Bacha und Fulda u. s. w., und über Contra nach Eschwege u. s. w. führenden Heerstraßen), in einem Anschlage von 46,000 Thalern, dem Herrn Bau-Unternehmer Noll aus Rotenburg, gegen einen Rabatt von 3 pCt., unter derselben Bedingung.

Die Bauten der Station zu Karlshafen, im Anschlage von etwa 55,000 Thalern, sind dagegen — weil deren Ausführung keinen Aufschub gestattete — bereits im December v. J. an den Bau-Unternehmer der 1. Section, Herrn Schreinermeister Siebrecht aus Cassel, aus freier Hand vergeben worden.

Die Bahnwärterhäuser anlangend, ist ein definitiver Beschluß darüber, wie viele, und an welchen Punkten deren nach den verschiedenen Klassen zu erbauen seien, noch nicht gefaßt.

Fortschritte des eigentlichen Bahnbaues.

Auf der 1. Section (Ingenieur: Herr Ingenieur-Assistent Siebert, Unternehmer: Herr Siebrecht), von Karlshafen bis Hümme, sind zur Herstellung des Bahnkörpers, incl. der Planübergänge u. s. w., 59,000 Schachtruthen Erdreich *) aller Kategorien zu fördern. Hiervon sind bis zum 1. Juni d. J. = 55,000 Schachtruthen gefördert worden, dergestalt, daß nur noch hauptsächlich unweit des Bahnhofes bei Hümme 4000 Schachtruthen zu fördern bleiben.

An Durchlässen, Viaducten, Brücken und dergleichen kleineren und mittleren Kunstbauten, sind überhaupt 57 einzelne Bauwerke mit 1170 Schachtruthen Mauerwerk auszuführen; hiervon sind 55 einzelne Bauwerke vollendet oder der Vollendung so nahe gebracht, daß überhaupt nur noch 39 Schachtruthen Mauerwerk und 2 kleine Kunstbauten zu vollenden übrig bleiben.

*) Diese und andere Differenzen in den Angaben der zu bewegenden Erdmassen u. s. w. gegen die in dem vorjährigen Rechenschaftsberichte hierfür angeetzten Ziffern, rühren daher, daß damals noch keine Rücksicht auf die Herstellung des Planums für die Bahnhöfe, Haltestellen u. s. w. genommen war, auch die nothwendigen Rampen für die Planübergänge u. s. w. sich nicht zum Voraus genau berechnen ließen, und überhaupt der Natur der Sache nach, während der Ausführung sehr vielfache Modifikationen sich ergaben. Durch solche Modifikationen sind die zu bewegenden Erdmassen fast durchgängig vermehrt, dagegen die Massen des Mauerwerks an Kunstbauten sehr ansehnlich gemindert worden.

Von dem überhaupt 58,467 laufende Fuß betragenden Bahnplanum sind 54,417 laufende Fuß, und an definitivem Geleise 24,000 laufende Fuß, und an provisorischem Geleise zum Erdtransporte successive 27,000 laufende Fuß zur Ausführung gekommen.

Der Angriff des zwischen Trendelburg und Wälmerfen durch den Kesselberg führenden, = 659 laufende Fuß langen Tunnels hat den 23. April 1846 begonnen; schon im August v. J. konnte mit der Gewölbemauerung begonnen werden und es ist derselbe am 1. Juni d. J. bis auf 36 Schachtrüthen Mauerwerk an den Tunnel-Eingängen vollständig vollendet worden.

Durch den Bahnbau sind drei Diemelcorrectionen veranlaßt worden, welche ober- und unterhalb Trendelburg und am Kesselberge die Förderung von 6921 Schachtrüthen Erdreich, und die Ausführung von 253 Schachtrüthen Coupirungen und 716 Schachtrüthen Ufer- und sonstiges Futtermauerwerk erfordernten.

Außerdem sind durch Wegecorrectionen 665 □ Ruthen Chausfirung zur Ausführung gekommen.

Im Laufe des Monats Mai d. J. befanden sich circa 126 Bauhandwerker aller Art und 548 Bergleute und Erdarbeiter auf der Section beschäftigt.

Auf der 2. Section (Ingenieur: Herr Cäsar, Unternehmer: Herr Clert) von Hümme bis Haueda, sind durch Veränderungen in der ursprünglichen Projection nunmehr 70,321 Schachtrüthen Erdreich zu bewegen und davon 34,500 Schachtrüthen gefördert worden.

An Kunstbauten sind 35 einzelne Bauwerke mit 730 Schachtrüthen Mauerwerk auszuführen. Hiervon sind 15 Bauwerke mit 383 Schachtrüthen Mauerwerk völlig voll-

det oder doch der Vollendung sehr nahe gebracht, darunter namentlich die Warmebrücke bei Liebenau zu 3 Bogen à 16 Fuß Weite.

An provisorischem Geleise zum Erdtransporte sind successive 7400 laufende Fuß gelegt worden, dagegen definitives Geleise und vollständig gefertigtes Bahnplanum noch nicht zur Ausführung gekommen.

Durch den Bahnbau sind zwei Diemel-Correctionen (bei Ostheim und Lamerden) veranlaßt worden, welche die Förderung von 5420 Schachtrüthen Erdreich erheischen. Hiervon, sowie an Damm- und sonstigen besondern Anlagen, als Stationsplanum u. s. w., sind 7400 Schachtrüthen gefördert und 38 □ Ruthen Chausfirung ausgeführt worden.

Im Laufe des Monats Mai sind durchschnittlich 24 Bauhandwerker und 300 Erdarbeiter auf der Section beschäftigt gewesen.

Bezüglich der auf dieser Section zur Ausführung gebrachten Arbeiten ist übrigens zu bemerken, daß so lange der Angriff der Bahnstrecke von Haueda nach Warburg, Seitens der Baubehörde der Cöln-Minden-Thüringischen Verbindungs-Eisenbahn nicht stattgefunden hatte, durchaus keine Veranlassung vorlag, die Arbeitshätigkeit auf der Bahnstrecke dieser Section mehr, als geschehen, zu steigern.

Nachdem jedoch, wie im §. 1 erwähnt, nunmehr auch auf jener Seite der Angriff der Arbeiten begonnen hat, wird es nicht versäumt werden, diesseitig die Arbeiten in der Art zu betreiben, daß solche rechtzeitig zur Vollendung kommen.

Auf der 3. Section (Ingenieur: Herr Maurer, Unternehmer: Herr Clert), von Hümme bis Grebenstein, sind 67,587 Schachtrüthen Erdreich zu fördern und davon

bis zum 1. Juni d. J. 62,435 Schachtruthen gefördert worden.

An Kunstbauten sind 38 einzelne Bauwerke mit 1417 Schachtruthen Mauerwerk auszuführen und davon 32 Bauwerke, (darunter 4 Essebrücken) mit 1347 Schachtruthen Mauerwerk vollendet oder der Vollendung sehr nahe gebracht worden.

Von dem überhaupt 42,621 Fuß betragenden Bahnplanum sind 36,600 laufende Fuß hergestellt und 8200 laufende Fuß provisorisches Geleise zur Ausführung gekommen. Die Legung des definitiven Geleises hat noch nicht begonnen.

Durch besondere Anlagen, als Schugdämme, Stationsplanum u. s. w. sind circa 4329 Schachtruthen Erdreich zur Förderung und 171 Schachtruthen Ufer- und dergleichen Mauerwerk zur Ausführung gekommen.

Im Laufe des Monats Mai sind circa 48 Bauhandwerker und 374 Erdarbeiter auf der Section beschäftigt gewesen.

Auf der 4. Section (Ingenieur der ersten Hälfte: Herr Maurer, der zweiten Hälfte: Herr Meurer, Unternehmer: Herr Clert), von Grebenstein nach Mönchehof, sind 82,912 Schachtruthen Erdreich zu fördern und davon bis zum 1. Juni d. J. 24,668 Schachtruthen gefördert worden.

An Kunstbauten sind 29 einzelne Bauwerke, darunter ein Viaduct von 19 Fuß lichter Höhe und 25 Fuß Weite über die Bremerstraße, sowie 6 Brücken über die Esse und 3 Brücken über die Holzappe mit 2848 Schachtruthen Mauerwerk auszuführen und davon 9 einzelne Bauwerke, darunter der Viaduct über die Bremerstraße, in Angriff

genommen und 393 Schachtruthen Mauerwerk vollendet worden.

Von dem überhaupt 39,600 laufende Fuß betragenden Bahnplanum sind = 10,150 laufende Fuß hergestellt und 700 laufende Fuß provisorisches Geleise zur Ausführung gekommen. Die Legung von definitivem Geleise hat noch nicht begonnen.

Durch den Bahnbau wird eine, 4100 Schachtruthen Erdreich erfordernde, Verlegung der Bremerstraße bei Grebenstein veranlaßt, wovon bereits 1500 Schachtruthen gefördert worden sind.

Im Laufe des Monats Mai sind 110 Bauhandwerker und 640 Erdarbeiter auf der Section beschäftigt gewesen.

Auf der 5. Section (Ingenieur: Herr Meurer, Unternehmer: Herr Clert), von Mönchehof bis Obervellmar, sind 86,436 Schachtruthen Erdreich zu fördern und davon bis zum 1. Juni 36,026 Schachtruthen gefördert worden.

An Kunstbauten sind 6 kleinere Durchlässe, ein Viaduct von 20 Fuß Höhe, 28 Fuß Weite über den Harleshäuser Weg nach Obervellmar, und eine Brücke und Viaduct über den Rimbach bei Obervellmar, von 14 Fuß Weite, 17 Fuß Höhe und 137 Fuß Länge, zwischen den Stirnmauern, eine Brücke über die Ahne bei Niedervellmar, mit einem Wasser- und zwei Landbogen à 20 Fuß lichter Weite und Höhe und 137 Fuß Länge, zwischen den Stirnmauern, eine Brücke und Viaduct von 14 Fuß Weite, 17 Fuß Höhe und 172 Fuß Länge über den Ehlshöbelsbach bei Obervellmar, sowie ein Viaduct bei Mönchehof zur Ueberführung des Frommershäuser Weges mit 1659 Schachtruthen Mauerwerk auszuführen und davon 586 Schachtruthen ausgeführt und damit die Brücke über den

Nimbach und über die Ahne der Vollenbung nahe gebracht worden.

Von dem, überhaupt 18,480 laufende Fuß betragenden, Bahnplanum sind 15800 laufende Fuß hergestellt und 5500 laufende Fuß provisorisches Geleise zur Ausführung gekommen.

Im Laufe des Monats Mai sind 80 Bauhandwerker und 400 Erdarbeiter auf der Section beschäftigt gewesen.

Auf der 6. Section (Ingenieur: Herr Hüfnagel, Unternehmer: Herr Clert), von Obervellmar bis zum Anschluß an die gemeinschaftliche Strecke der Staatsbahn bei Kirchdittmold, sind 27,175 Schächtruthen Erdreich zu fördern und davon bis zum 1. Juni d. J. 13,500 Schächtruthen gefördert worden.

An Kunstbauten sind 14 einzelne Bauwerke mit 350 Schächtruthen Mauerwerk auszuführen und davon 6 Bauwerke mit 199 Schächtruthen ausgeführt worden.

Von dem überhaupt 15,460 laufende Fuß betragenden Bahnplanum sind 9050 laufende Fuß hergestellt und 2050 laufende Fuß provisorisches Geleise zur Ausführung gekommen.

Im Laufe des Monats Mai sind 42 Bauhandwerker und 225 Erdarbeiter auf der Section beschäftigt gewesen.

Bezüglich der Ausführung der Arbeiten auf den Sectionen 4, 5 und 6 ist zu bemerken, daß solche erst in den letzten Tagen des Septembers v. J. in Angriff genommen worden sind.

Bezüglich der mit der Main-Weserbahn gemeinschaftlichen Strecke vom Bahnhofe zu Cassel bis Guntershäusen können zur Zeit noch keine speciellen Nachweise gegeben werden, indessen zeigt der Augenschein das rasche Fortschreiten der Arbeiten.

Hinsichtlich des hiernach verbleibenden Restes der 7. Section, von der Guntershäuser Brücke bis zur Schwarzbach-Brücke bei Guxhagen (Ingenieur: Herr Rombauts, Unternehmer der Guntershäuser Brücke und des 2. Looses der 7. Section: Herr Engert, Unternehmer des 3. Looses dieser Section: Herr Hans), sind auf dem ersten Dritttheile dieser Strecke 6856 Schächtruthen Erdreich zu fördern und davon 2200 Schächtruthen gefördert worden.

An Kunstbauten ist daselbst die aus 7 Wasser- und 6 Landbogen bestehende Guntershäuser Fuldaabrücke mit 4680 Schächtruthen Mauerwerk auszuführen und sind davon zur Zeit 474 Schächtruthen ausgeführt worden.

Im Laufe des Monats Mai sind 260 Bauhandwerker und 20 Erdarbeiter auf der ersten Abtheilung beschäftigt gewesen.

Die beiden andern Dritttheile dieser Reststrecke der 7. Section sind noch nicht in Angriff genommen worden, es wird solches aber in der Kürze geschehen.

Auf der Tunnelstation Guxhagen (Ingenieur: Herr Rombauts, Unternehmer der Schwarzbacher Brücke: Herr Seidler und Comp., Unternehmer des Tunnels: Herr Hans), sind 44,100 Schächtruthen Erdreich zu fördern und davon 35,752 Schächtruthen gefördert worden.

An Kunstbauten waren 17 einzelne Bauwerke, darunter die Schwarzbach-Brücke bei Guxhagen, mit 1178 Schächtruthen Mauerwerk auszuführen und es sind dieselben auch sämmtlich mit 1133 Schächtruthen Mauerwerk fast vollendet.

Von dem überhaupt 14,750 laufende Fuß betragenden Bahnplanum sind 9950 laufende Fuß hergestellt worden und an provisorischem Geleise 5600 laufende Fuß zur Ausführung gekommen.

Der Angriff des Tunnels hat hinsichtlich der Schächte den 17. September und hinsichtlich des Richtstollens den 12. November 1845 begonnen und ist letzterer 10 Fuß hoch, 10 Fuß breit und 1550 Fuß lang am 8. Juni 1846 völlig durchgetrieben worden, worauf die Gewölbemauerung den 10. August 1846 begann. Dieselbe hat 1490 laufende Fuß Länge, resp. hält solche incl. 2 Schacht-Ausmauerungen = 790 Schtr. Mauerwerk. Davon sind bis zum 1. Juni 1847 1256 l. Fuß Gewölb- und 40 Fuß Schacht-Ausmauerung, resp. 670 Schtr. Gewölb- sowie 640 l. Fuß Seitenmauerwerk dergestalt vollendet worden, daß zwischen dem Schacht Nr. 2 und dem Tunneleingange ein 612 l. Fuß langes ununterbrochenes Gewölbstück sich vorfindet. Die Mauerung der Tunneleingänge hat ebenwohl vor Kurzem begonnen. Durch den Bahnbau ist bei Grebenau eine Fulda-Correction veranlaßt worden, welche die Förderung von 100 Schtr. Erdreich und die Ausführung von 312 Schtr. Ufermauerwerk nöthig machte; ebenso ist auch durch Wegecorrection die Ausführung von 62 □ Ruthen Chausfirung erforderlich gewesen.

Im Laufe des Monats Mai sind 176 Bauhandwerker und 324 Bergleute und Erdarbeiter auf der Station beschäftigt gewesen.

Die im §. 9 des vorjährigen Rechenschaftsberichtes erwähnte Lehmsteinbrennerei zu Gurbagen ist dem Bauunternehmer des dasigen Tunnels für die Summe von 12,000 Thln. abgetreten worden.

Auf der 8. Section (Ingenieur Herr Reuße, Unternehmer Herr Seidler und Comp.) zwischen Gurbagen und Pfiessenrain, sind 44,300 Schtr. Erdreich zu fördern und davon bis zum 1. Juni 40,700 Schachtr. gefördert worden.

An Kunstbauten sind 40 kleine Bauwerke und ein großer, in einer Curve von 1000 Fuß Radius, mit einer Steigung von 1:200, liegender Viaduct von 12 Bogen in der Vorstadt von Melsungen mit 1624 Schtr. Mauerwerk auszuführen. Hiervon sind 31 kleine Bauwerke mit 817 Schtr. völlig vollendet und der Viaduct in Melsungen bis zur Kämpferlinie gefördert worden.

Von dem überhaupt 32,415 l. Fuß haltenden Bahnplanum sind 25,950 l. Fuß und an definitivem Geleise 8000 l. Fuß hergestellt worden.

Durch den Bahnbau ist bei Röhrenfurth eine, die Förderung von 12,553 Schtr. erforderlich machende Fulda-Correction, sowie die Ausführung von 434 Schtr. Coupirung, 75 Schtr. Ufer- und sonstiges Futtermauerwerk und eine beträchtliche Faschinenbekleidung veranlaßt worden. Ebenso hat eine 318 □ Ruthen Chausstrung erfordernde Wege-Correction stattgefunden.

Im Laufe des Monats Mai befanden sich 80 Bauhandwerker und 400 Erdarbeiter auf der Section beschäftigt.

Auf der 9. Section (Ingenieur: Herr Rördell, Unternehmer: die Herren Wachsmann und Manché) von Pfieffenrain bis Hainebach sind 77,950 Schtr. Erdreich zu fördern und davon bis zum 1. Juni d. J. 70,200 Schtr. gefördert worden.

An Kunstbauten sind 67 Bauwerke mit 4449 Schtr. Mauerwerk auszuführen und davon 34 Bauwerke mit 2188 Schtr. theils vollendet, theils der Vollendung nahe gebracht, auch an der schiefen Brücke über die Fulda am Pfieffenrain, aus 3 Wasser- und 4 Landbogen bestehend, 7 Pfeiler bis zur Kämpferlinie und an der Fulda-Brücke bei Beisförth — aus 3 Wasser- und 4 Landbogen beste-

hend — die Wölbung der Landbogen bis zum Schlusse gefördert worden.

Von den überhaupt 49,627 L. Fuß haltenden Bahnplanum sind 44,890 L. Fuß hergestellt worden und 16,000 L. Fuß provisorisches Geleise zur Ausführung gekommen.

Durch den Bahnbau ist bei dem Hofe Fahre eine, die Förderung von 1500 Schtr. erfordernde Fulda=Correction veranlaßt worden. Hiervon sind 1300 Schtr. bereits gefördert, auch 260 Schtr. Steindamm ausgeführt worden.

Ebenso sind 600 □ Ruthen Chausfirung an Wege=Correctionen erforderlich gewesen.

Während des Monats Mai sind 150 Bauhandwerker und 400 Erdarbeiter auf der Section beschäftigt gewesen.

Auf der Tunnel=Station Weisförth (Ingenieur: Hr. Kördell, Unternehmer: Herr Hans) sind 10,480 Schtr. Erdreich zu fördern und davon bis zum 1. Juni 5750 Schtr. gefördert worden.

An Kunstbauten sind 6 einzelne Bauwerke mit 504 Schtr. Mauerwerk auszuführen und davon 5 Bauwerke mit 106 Schtr. ausgeführt worden.

Von dem 5400 L. Fuß haltenden Bahnplanum sind 1750 L. Fuß hergestellt und 1000 L. Fuß an provisorischem Geleise zur Ausführung gekommen.

Der Angriff des 750 Fuß langen Tunnels hat am 7. Februar 1846 begonnen, der Nichtstollen ist am 18. September 1846 durchgetrieben und die Gewölbemauerung am 26. November 1846 begonnen worden. Davon sind bis jetzt 554 L. Fuß hergestellt.

Durch den Bahnbau ist eine 61 □ Ruthen Chausfirung erfordernde Wege=Correction veranlaßt worden.

Im Laufe des Monats Mai fanden sich 24 Bauhand-

werker und 98 Bergleute und Erdarbeiter auf der Station beschäftigt.

Auf der 10. Section (Ingenieur: Herr Volkmann, Unternehmer: Herr Noll) von Hainebach bis Bebra sind 52,000 Schtr. Erdreich zu fördern und davon bis zum 1. Juni 48,200 Schtr. gefördert worden.

An Kunstbauten sind 43 einzelne Bauwerke mit 2000 Schtr. Mauerwerk herzustellen und davon 28 einzelne Bauwerke mit 680 Schtr. Mauerwerk ausgeführt worden.

Von dem 41,030 L. Fuß haltenden Bahnplanum sind 36,500 L. Fuß hergestellt worden.

Durch den Bahnbau ist eine 1200 L. Fuß lange Fulda=Correction bei Rotenburg und eine Straßen=Correction veranlaßt worden, welche letztere 45 □ Ruthen Chausfirung erforderte.

Im Laufe des Monats Mai sind 35 Bauhandwerker und 269 Erdarbeiter auf der Section beschäftigt gewesen.

Auf der 11. Section (Ingenieur: Herr Volkmann, Unternehmer: die Herren Wachsmann und Manché) von Bebra bis Hönebach sind 43,717 Schtr. Erdreich zu fördern und davon bis zum 1. Juni 35,120 Schtr. gefördert worden.

An Kunstbauten sind 27 Bauwerke mit 2132 Schtr. Mauerwerk auszuführen, wovon 12 einzelne Bauwerke mit 750 Schtr. Mauerwerk vollendet worden sind.

Von dem 24,000 L. Fuß betragenden Bahnplanum sind 17,200 L. Fuß hergestellt.

Durch den Bahnbau ist bei Weiterode eine 62 □ Ruthen Chausfirung erfordernde Straßen=Correction veranlaßt worden.

Im Laufe des Monats Mai sind circa 56 Bauhand-

werker und 344 Erdarbeiter auf der Section beschäftigt gewesen.

Auf der Tunnelstation Hönebach (Ingenieur: Herr Simon, Unternehmer: Hr. Goffard) sind 61,500 Schtr. Erdreich zu fördern und davon bis zum 1. Juni d. J. 31,000 Schtr. gefördert worden.

An Kunstbauten sind 11 einzelne Bauwerke mit 660 Schtr. Mauerwerk auszuführen und davon bis zum 1. Juni d. J. 3 Bauwerke mit 170 Schtr. Mauerwerk ausgeführt worden.

Von dem 18,250 l. Fuß betragenden Bahnplanum sind 9380 l. Fuß hergestellt und 15,000 l. Fuß provisorisches Geleise zur Ausführung gekommen.

Der Angriff des Tunnelbaues hat den 15. September 1845 begonnen und der 3400 l. Fuß lange Richtstollen ist am 21. März 1847 durchgetrieben worden. Die ebenwohl 3400 l. Fuß betragende Gewölbemauerung hat indessen schon am 10. October 1846 begonnen und sind bis zum 1. Juni 963 l. Fuß Gewölbemauerwerk vollendet worden.

Durch den Bahnbau ist eine 750 Schtr. Erdförderung und 66 □ Ruthen Chaussirung erheischende Straßen=Correction veranlaßt worden, auch sind 130 Schtr. Grabenmauerwerk erforderlich gewesen.

Im Laufe des Monats Mai sind 210 Bauhandwerker und 634 Bergleute und Erdarbeiter auf der Station beschäftigt gewesen.

Die 12. Section (Ingenieur: Herr Cannivet) von Hönebach bis Unternsuhl, ist aus dem im §. 1 angegebenen Gründen noch nicht in Angriff genommen, resp. hat bezüglich derselben noch kein Ausgebot stattgefunden.

Aus Vorstehendem folgt, daß seit dem successiven Beginne der Arbeiten im Juli, August und September 1845,

resp. im September 1846, überhaupt 509,030 Schtr. Erdreich gefördert, 249 einzelne Kunstbauten, in Summa mit 10,357 Schtr. Mauerwerk vollendet oder der Vollendung nahe gebracht und 261,637 l. Fuß Bahnplanum mit 32,000 l. Fuß definitivem Geleise hergestellt worden sind.

An provisorischem Geleise zum Erdtransporte sind 88,450 l. Fuß, sowie an besonderem Mauerwerk, als Ufer-Futtermauerwerk u. dgl. 2351 Schtr. und an Chaussirung 1917 □ Ruthen zur Ausführung gekommen. An Tunnelgewölbemauerung sind 3432 l. Fuß vollendet worden.

An Arbeitern sind zur Zeit, außer den Administrativ-Beamten, an Bauhandwerkern aller Art, incl. Handlanger 1420, und an Bergleuten und Erdarbeitern 4980 Mann, in Summa also 6400 Mann beschäftigt.

Die einzelnen Sectionen anlangend, so ergibt sich:

a) Die 1. Section sammt dem dazu gehörigen 659 Fuß langen Tunnel durch den Kesselberg erscheint als beinahe vollendet, indem daselbst nur noch 4000 Schtr. Erde zu fördern und 39 Schtr. Mauerwerk zu vollenden sind.

b) Die 2. Section ist bezüglich der Erdförderung zur Hälfte, bezüglich des Mauerwerks zu mehr als der Hälfte vollendet.

c) Die 3. Section ist ebenfalls der Vollendung sehr nahe, indem daselbst nur noch 5152 Schtr. Erde zu befördern und 70 Schtr. Mauerwerk zu vollenden sind.

d) Die 4. Section ist bezüglich der Erdbeförderung zu circa einem nicht vollen Drittheil und bezüglich des Mauerwerks zu $\frac{1}{2}$ vorgeschritten.

e) Die 5. Section ist bezüglich der Erdbeförderung zu

mehr als $\frac{2}{5}$ Theil, bezüglich des Mauerwerks zu mehr als $\frac{1}{3}$ Theil vorgeschritten.

h) Die 6. Section ist bezüglich der Erdbeförderung zur Hälfte, bezüglich des Mauerwerks zu $\frac{4}{7}$ Theile vollendet.

g) Das Mauerwerk an der Guntershäuser Brücke ist zu $\frac{1}{10}$ Theil vorgeschritten, die Reststrecke der 7. Section wird in der Kürze in Angriff genommen werden.

h) Die 1550 l. Fuß betragende Gewölbmauerung des Tunnels zu Guxhagen ist bis auf 234 l. Fuß vollendet.

i) Die 8. Section ist bezüglich der Erdbeförderung fast vollendet, indem nur noch 3600 Schtr. zu fördern sind, bezüglich des Mauerwerks über die Hälfte vollendet.

k) Die 9. Section ist bezüglich der Erdbeförderung der Vollendung nahe gebracht, das Mauerwerk beinahe zur Hälfte vollendet.

l) Der 750 Fuß lange Tunnel bei Weisförth ist bezüglich der Gewölbmauerung bis auf 196 l. Fuß vollendet.

m) Die 10. Section ist bezüglich der Erdbeförderung fast vollendet, bezüglich des Mauerwerks beinahe zu $\frac{1}{3}$ Theil vorgeschritten.

n) Die 11. Section ist bezüglich der Erdbeförderung beinahe zu $\frac{7}{9}$ Theile, bezüglich des Mauerwerks zu mehr als $\frac{1}{3}$ vorgeschritten.

o) Die Gewölbmauerung des 3400 l. Fuß haltenden Hönebacher Tunnels ist zu mehr als $\frac{1}{4}$ Theil vorgeschritten.

Diese Resultate geben wohl hinlängliche Bürgschaft, daß die gesammte Bahn wenigstens zu Ende des künf-

tigen Jahres dem Betriebe offen stehen wird, während die noch zeitigere Vollendung einzelner Bahnstrecken Gelegenheit geben wird, das Betriebspersonal durch parzielle Betriebseröffnungen in gehöriger Weise einzuüben.

Unsere, im vorjährigen Rechenschaftsberichte und dessen Nachtrag ausgedrückte Hoffnung, schon früher hierzu im Stande zu sein, ist aus verschiedenen Gründen nicht in Erfüllung gegangen.

Fortschritte des Oberbaues und Beschaffung der Erfordernisse desselben.

Die Fortschritte des Oberbaues auf den einzelnen Sectionen sind bereits im vorigen §. 4 näher nachgewiesen worden.

In Folge genauerer Berechnung hat sich ergeben, daß der Gesamtbedarf an Schienen für unsere Bahn, incl. der Legung eines Geleises auf der zwischen der Main-Weser- und der Friedrich-Wilhelms-Nordbahn gemeinschaftlichen Bahnstrecke und unter der weiteren Voraussetzung des Anschlusses der Friedrichs-Wilhelms-Nordbahn an die Thüringsche Bahn bei Unternsuhl, sowie unter Auswerfung des Bedarfes auf den verschiedenen Bahnhöfen und eines angemessenen Vorrathes zum respectiven Ersatze sich auf circa 10,000 Tonnen herausstelle.

Da von diesem Quantum, wie schon in vorjährigem Rechenschaftsbericht erwähnt, 8400 Tonnen, bei der Gesellschaft John Cockerill zu Seraing bei Lüttich (à 260 Fr. per Tonne frei auf die Maas) in Bestellung gegeben und resp. bereits abgeliefert und zum großen Theile auch schon auf den verschiedenen Depotplätzen längs der Bahn

abgelagert sind, so hat man bezüglich der Lieferung des hiernach noch fehlenden Restes von 1600 Tonnen — nach sorgfamer Ermittlung der bestehenden niedrigsten Preise — mit dem Eisenwerke des Herrn Michiels und Comp. zu Eschweiler=Aue dahin einen Contract abgeschlossen, daß dasselbe dieses Quantum bis Ende November d. J. gegen einen Preis von 98 Thlr. 13 Sgr. 3 Hlr. pro Tonne frei auf den Bahnhof zu Cöln vollständig zu liefern übernahm.

Da die Speditionskosten, vermöge weitem Vertrags von da bis Cassel pro 50 Kilogramm sich auf 22¼ Sgr. belaufen, so wird hiernach jenes Gesamt-Quantum frei Cassel auf 113 Thlr. 13 Sgr. 3 Hlr. pro Tonne zu stehn kommen.

Außerdem sind noch mit dem gedachten Etablissement über Lieferung von 15 Tonnen s. g. Vignolles=Schienen und 2 Tonnen s. g. Plattschienen besondere Verträge abgeschlossen worden, wonach erstere Gattung ebenwohl zu 98 Thlr. 13 Sgr. 3 Hlr. pro Tonne und letztere zu 51 Thlr. pro 1000 Pfund frei Cöln geliefert werden wird und respective auch bereits geliefert worden ist. Es ist dieses Quantum Schienen theils zu den zur Ausführung kommenden versenkten Geleisen, theils zur Herrichtung der auf den Bahnhöfen und in den Werkstätten erforderlichen Schienensträngen erforderlich.

Der Bedarf an gewöhnlichen Schienenstählen, Schienennägeln und Schwellen ist — wie schon im vorjährigen Geschäftsberichte erwähnt — bereits vollständig beschafft.

An Schienenkeilen sind seit dem vorjährigen Geschäftsberichte etwa 200,000 Stück, das Stück im Durchschnitte zu 6 Hlr. weiter angekauft worden.

Bezüglich des Bedarfs an doppelten Schienenstählen für die Weichen, sowie an Stählen zum Anbringen von

s. g. Streich- oder Sicherheits-Schienen in kleinen Curven auf hohen Dämmen und bezüglich des zunächst erforderlichen Bedarfes an Drehscheiben, Wassertrahnen und sonstigen kleinen Zubehöres des Oberbaues, sind — nach zuvor ermittelten niedrigsten Preisen — theils mit dem Staatseisenwerke zu Beckerhagen, theils mit Herrn Henschel und Sohn zu Cassel Lieferungs-Verträge abgeschlossen worden. Auch wird ein Theil der Weichen und Excentriques und der sonstigen kleineren Bahn- und Werkstatts-Erfordernissen unter specieller Aufsicht des Maschinen-Meisters Herrn le Goullon in der desfalls eingerichteten provisorischen Werkstätte zu Cassel angefertigt, in welcher zugleich die erforderlichen Probeversuche hinsichtlich der verschiedenartigen Lieferungsgegenstände an Rädern, Achsen, Federn u. s. w. vorgenommen werden.

S. 6.

Fortschritte der Hochbauten.

Das Nähere über die Vergebung der Hochbauten ist bereits im S. 3 zur Mittheilung gebracht worden. Deren Fortschritte in der Ausführung anlangend, so hat

a) der Angriff der Bahnhofsgebäude zu Carlshafen zwar bereits am 20. August 1846 stattgefunden; es ist jedoch daselbst — wegen anderweitig veranlaßter längerer Unterbrechung — zur Zeit die Locomotivremise erst nur bis zur Kämpferhöhe gediehen, während die Fundamentirung der Wagenremise vollendet und jene des Verwaltungsgebäudes so eben begonnen worden ist.

b) Der Angriff der Bahnhofsgebäude zu Hofgeismar hat am 25. Mai d. J. begonnen, und ist man mit

Ausgrabung der Fundamente und Anfuhr der Baustoffe beschäftigt.

- c) Desgleichen zu Messungen am 29. Mai d. J.
- d) Zu Altmorschen wird der Angriff noch im Laufe dieses Monats stattfinden.
- e) Zu Vebra hat der Angriff der Arbeiten ebenwohl am 29. Mai begonnen.

§. 7.

Signalwesen.

Die ungemaine Wichtigkeit der Einrichtung einer sicheren jedes Mißverständniß möglichst vollständig beseitigenden Signalisirung hat uns veranlaßt, ein besonderes Augenmerk auf die electromagnetische Telegraphik zu richten, indem solche allenthalben, wo sie bisher noch Anwendung gefunden hat, als in ihren Resultaten sehr zufrieden stellend und gegen die Telegraphik mit Maschinensignalen und Lichtreflexen namhafte Vortheile darbietet, gerühmt wird.

Wir sind in Folge dessen auch namentlich auf die uns von Seiten eines hiesigen Technikers — dem Herrn Drescher — gemachten Anträge über Einführung eines von ihm wesentlich verbesserten electromagnetischen Apparates in so weit eingegangen, daß wir dessen Apparat eine längere Zeit über durch Aufstellung in unserem Sitzungsgebäude im Allgemeinen einer Probe unterwarfen.

Nachdem solche befriedigend ausfiel, sind wir nunmehr im Begriffe, diesen Apparat einer größeren und entscheidenden Probe zu unterwerfen, wodurch sich voraussichtlich die Vorzüge der Drescher'schen Apparate vor bekannten anderen Einrichtungen noch besonders herausstellen werden.

Betriebsmittel.

Hinsichtlich der bei Herrn W. Norris zu Philadelphia bestellten und bereits im October v. J. frei Bremen abzulieferenden zwei Stück Locomotiven zum Gütertransporte ist der gedachte Lieferant seiner Verpflichtung nicht nachgekommen, und wir sind selbst im gegenwärtigen Augenblicke noch nicht in den Besitz derselben gelangt.

Es entschuldigt derselbe dieses damit, daß es ihm unmöglich gewesen sei, für jene längst schon fertigen Locomotiven eine Schiffsgelegenheit zu finden, indem im vorigen Herbst die amerikanische Regierung durch den mit Mexiko ausgebrochenen Krieg veranlaßt worden sei, zur Bewirkung verschiedener Zufuhren u. s. w. eine große Anzahl amerikanischer Transportfahrzeuge mit Beschlagnahme zu belegen, und in spätern Verlaufe der Zeit, die durch die allgemeine Theuerung veranlaßte ungewöhnliche Getraideausfuhr nach Europa die Expedition aller anderen Güter gänzlich unmöglich gemacht habe.

Da zufolge anderweitiger glaubhaften Mittheilungen jene fraglichen Locomotiven wirklich schon seit längerer Zeit zu Philadelphia zur Verschiffung bereit sein sollen, und da vollends noch das Banquierhaus Arnstein und Eskeles zu Wien für die vertragmäßigen Verbindlichkeiten des Herrn W. Norris Garantie geleistet hat, so ist in keiner Weise ein desfalliger positiver Verlust, zu dessen Ersatz keine Hoffnung vorhanden wäre, zu befürchten.

Jeden Falles werden die jeden Tag zu erwartenden, bei Stephenson bestellten, 4 Locomotiven, welche nach der, dem Lieferanten gestatteten Frist, statt, wie es im vorjährigen Geschäftsberichte hieß, im März d. J., erst im

Juni d. J. zu liefern sind, um so mehr hinreichen, jedem desfalligen Bedürfnisse rechtzeitig zu entsprechen, als 3 Stück der bei Henschel und Sohn bestellten Tender bereits längst vollendet sind und dieses Etablissement eine frühere Ablieferung der bei ihm bestellten Locomotiven, als Bedingungen, in Aussicht stellt, auch die Kessler'sche Fabrik zu Karlsruhe ohne Zweifel ebenso bereitwillig als im Stande sein würde, ebenfalls im Falle der Noth eine genügende Aushülfe zu beschaffen.

Die bei Herrn Winkens und Comp. zu Halle in Bestellung gegebenen Personenwagen sind zur Ablieferung bereit und nicht minder mehrere der bei der hiesigen Wagenbau-Anstalt der Herren Thielemann, Eggena und Comp. in Bestellung gegebenen Personen- und der größte Theil der daselbst bestellten Pack- und andern Wagen.

S. 9.

Geschäfts-Einrichtung.

Außer einem unter dem 15. März d. J. erlassenen besonderen Bedingnishefte für die Ausführung der Hochbauten, hat man sich mit Abfassung eines Entwurfes zu einem Bahnpolizei-Reglement, welches nach §. 8 der Statuten von der Kurfürstlichen Regierung zu erlassen ist, sowie mit der nöthigen Vorbereitung zu den für den Bahnbetrieb zu treffenden Einrichtungen beschäftigt.

Die Statuten einer Pensions- und Unterstützungskasse für dienstunfähig gewordene Beamte und deren Wittwen und Waisen sind beendet; über den Zeitpunkt deren Einführung soll jedoch erst noch weiterer Beschluß erfolgen.

S. 10.

Finanzielles.

Seit dem letzten Geschäftsberichte haben die Einzahlungen des 10ten, 11ten und 12ten Termins in regelmäßiger Weise dergestalt stattgefunden, daß von der Gesamtzahl sämtlicher Certificate nunmehr überhaupt im Ganzen nur 37 Certificate zur Caducirung gekommen sind.

Zur Vollziehung der Bestimmung des §. 35 pos. 1 der Statuten legen wir unter der Anlage den Rechnungs-Abschluß des Jahres 1846 an.

S. 11.

Rechnungs-Abhörnung.

Hinsichtlich der Rechnungs-Abhörnung pro 1. Januar bis 31. Dezember 1845 ist Seitens des Verwaltungsrathes die Abnahme erfolgt, und ebenso ist von demselben, nachdem die von demselben gemachten Erinnerungen erledigt worden, von Seiten der Actionaire aber gar keine Ausstellungen stattgefunden hatten, der Direction bezüglich jener Rechnung die vorgeschriebene Decharge erteilt worden.

Schlußbemerkung.

Nachdem nunmehr ein genugsam langer Zeitraum verflossen und uns hinlängliche Gelegenheit geworden ist, um über die Leistungen unserer Beamten ein zuverlässiges Urtheil fällen zu können, so erachten wir uns für verpflichtet, uns hierüber dahin auszusprechen:

- a. daß das Bau- und sonstige technische Personal im Allgemeinen seinen Pflichten in der lobenswürdigsten Weise Genüge geleistet und in unermüdeten

Ausübung seiner vielfach höchst anstrengenden Dienstfunctionen sich nach Kräften bemüht hat, dem Beispiel nachzueifern, mit welchem dessen ausgezeichneteter Vorstand — der Herr Ober-Ingenieur Splingard — Allen vorangeht.

Obgleich minder in die Augen fallend, aber dessen ungeachtet nicht von geringerer Wichtigkeit für das ordnungsmäßige Getriebe eines geregelten, das Gesellschafts-Interesse sichernden Geschäftsganges, und vor Allem nicht weniger pflichtgetreuen Anstrengungen und Mühen als die technischen Bau-Ausführungen erheischend, sind auch

b. die uns von unserm Rassen- und sonstigen Bureau-Personale aller Branchen geleisteten Dienste als des Lobes vollkommen würdig zu bezeichnen.

Unter diesen Umständen glaubten wir uns auch verpflichtet, so treu eifrigen Helfern an unserm Unternehmen, die drückende Noth der stattgehabten Theuerung, durch Gewährung besonderer Theuerungszulagen an die geringer Besoldeten, minder fühlbar machen zu müssen.

Auch hinsichtlich der contractlichen Leistungen unserer Unternehmer und Lieferanten und der Preiswürdigkeit ihrer Bauwerke und Waaren, haben wir — im Allgemeinen — nur Ursache, solche als zufriedenstellend zu bezeichnen.

Cassel, im Juni 1847.

Die Direction der Friedrich-Wilhelms-Nordbahn.

Angewitter. Schwarzenberg. Waitz von Eschen.

Ph. S. Goldschmidt. Dircks.

vdt. Dr. Eisenberg.

Rechnungs-Abschluß des Jahres 1846.

Titel.	Einnahme	in 1844 und 1845.			in 1846.			Ueberhaupt.			Titel.	Ausgabe	in 1844 und 1845.			in 1846.			Ueberhaupt.		
		Thaler.	Sgr.	Flr.	Thaler.	Sgr.	Flr.	Thaler.	Sgr.	Flr.			Thaler.	Sgr.	Flr.	Thaler.	Sgr.	Flr.	Thaler.	Sgr.	Flr.
I.	Raten = Einzahlungen auf das Actien = Capital von 8 Millionen Thalern	2800000	—	—	1600000	—	—	4400000	—	—	I.	Kosten der Vorbereitung des Unternehmens	175632	7	8	—	—	—	175632	7	8
II.	Conventionalstrafen von verspäteten Ratenzahlungen	1382	—	—	528	—	—	1910	—	—	II.	Bau:									
III.	Aufkommen aus caduzirten und der Gesellschaft anheim gefallenem Certificaten	72	13	6	1053	—	—	1125	13	6	a)	Vorarbeiten	25204	4	5	4811	27	10			
IV.	Zinsen von ausgeliehenen und in kurfürstlichen Staatspapieren angelegten Capitalien	54216	—	8	61834	1	4	116050	2	—	b)	Erdarbeiten	9224	19	1	6	15	—			
V.	Zufällige Einnahmen	—	—	—	14789	16	4	14789	16	4	c)	Grund- und Nutzungs = Entschädigung	1235	22	6	7796	17	5			
	NB. Bestehen in den in 1845 verausgabten, in 1846 aber von den betreffenden Unternehmern wieder ersetzten Kosten der Tunnelbauten zu Gurbagen, Weisförth und Hönnebach.										d)	Kunstbauten	4748	10	10	653	16	9			
											e)	Oberbau	114419	20	7	667484	19	7			
											f)	Einfriedigungen und Abtheilungszeichen	—	—	—	—	—	—			
											g)	Bahnhöfe, Anhalte = Stellen etc.	—	—	—	554	15	6			
											h)	Kosten der technischen Oberleitung des Baues	2707	7	1	22101	27	2			
											i)	Verwaltungskosten der Sectionen	3853	8	6	37025	11	1			
											III.	Betriebsmittel und Einrichtungen	161393	3	—	740435	—	4	901828	3	4
											IV.	Allgemeine Directions- und Verwaltungskosten	20201	8	7	76687	6	3	96888	14	10
											V.	Verzinsung des eingezahlten Actien = Capitals	22581	15	7	29153	7	5	51734	23	—
											VI.	Ueigentliche Ausgaben, d. h. solche Ausgaben, welche demnächst noch zur definitiven Verrechnung unter den vorangehenden Rubriken gelangen, oder durch Rückzahlung oder sonstigen Ersatz wieder verschwinden: am Schlusse 1846 betragen solche:	72000	—	—	136000	—	—	208000	—	—
											a)	gegen Unterpand ausgeliehene Gelder	451808	4	10	982275	14	—	1434083	18	10
											b)	auf conto corrente ausgeliehene Gelder	—	—	—	1435616	20	—			
											c)	in kurhessischen Landeskreditkassen- und Hauptstaatskassen = Obligationen angelegte Capitalien	—	—	—	11708	12	1			
											d)	geleistete Abschlagszahlungen an die Bauunternehmer für ausgeführte Bauereien	—	—	—	216525	—	—			
												NB. Kommen erst nach Vollendung der betreffenden Bauten zur definitiven Verrechnung.	—	—	—	1116832	13	5			
											e)	Zahlungen für Grunderwerb	—	—	—	200302	3	2			
												NB. Gelangen zur definitiven Verrechnung, nachdem das Eigenthum der Grundflächen auf den Namen der Direction in den Wärschafts- und Hypothekenbüchern der betreffenden Gerichte übertragen sein wird.	—	—	—	—	—	—			
											f)	Weitere zur definitiven Verrechnung noch nicht geeignete Ausgabe = Posten:	—	—	—	—	—	—			
											1)	Debet der Spezial = Kassirer verbliebene Verlagsgelder	—	—	—	59157	15	2			
											2)	Kosten für angekauftes Schwellenholz	—	—	—	9417	29	11			
											3)	" " angekaufte Baugeräthschaften	—	—	—	9036	27	6			
											4)	" " angelegte Lehmsteinfabriken u. Steinbrüche	—	—	—	35248	7	3			
											5)	" " der zu Weisförth angelegten Menage = Anstalt	—	—	—	76	4	7			
											6)	diverse kleinere Ausgabe = Posten	—	—	—	692	20	—			
											VII.	Baarer Cassenbestand am Schlusse 1846	—	—	—	—	—	—	3064614	3	1
																	35177	9	11		
																	4533875	1	10		