

Name der Gesellschaft
Berlin=Hamberger Eisenbahn=Gesellschaft

会社名
ベルリン = ハンブルグ鉄道会社

会計年度
1846

業種
鉄道会社

掲載文献等
Original

ファイル名
1846BHEG_A.pdf

1919. 7986

Vierter Generalbericht

der

**Direction der Berlin-Hamburger Eisenbahn-
Gesellschaft.**

Berlin 1847.

Gedruckt bei S. D. Schöner, Ronbison-Platz No. 10.

Seitdem die Direction im Mai vorigen Jahres Einem Wohlwollenden Ausschusse zuletzt ihren Jahresbericht abzustatten die Ehre gehabt, kann sie nun von der Ausführung unseres Baues als einer im Wesentlichen vollendeten Thatsache sprechen. Erwägen Sie, daß der erste Spatenstich bei Ludwigslust am 6ten Mai 1844 gethan worden ist und daß bereits am 15ten December 1846 unsere Locomotive Sie von Berlin nach Hamburg über das ununterbrochene Geleise geführt hat, so werden Sie dem Erbauer das Zeugniß nicht ver sagen, daß er die Zeit auszubenten gewußt habe.

Wichtiger noch für die Zukunft ist, daß neben der Schnelligkeit der Ausführung, die Ansprüche auf Güte und Dauerhaftigkeit des Baues gleiche Beachtung gefunden haben. Trotz des sehr schlechten und langen Winters, der namentlich von ungewöhnlich häufigen Schneefällen begleitet gewesen ist, hat der Bahnkörper nirgends wesentlich gelitten, und auch die Hochwässer des Frühjahres sind ohne Spur einer Beschädigung vorübergegangen, was für die Zulänglichkeit und Solidität der ausgeführten Brückenbauwerke zeugt; nur an einzelnen Stellen, wie z. B. im Luch, hat es einiger Nachhülfen bedurft, die aber dem Betriebe keinen Augenblick Störung bereitet haben. Ueber die Ebenheit der Bahn herrscht darum auch unter den Reisenden, die sie benutzt haben, nur eine und dieselbe günstige Stimme. Im Laufe des Frühjahres wird eine nochmalige gründliche Regulirung und Unterstopfung des Bahngestänges in seiner ganzen Länge aus dem Baufonds beschafft und sodann die fernere Unterhaltung dem Betriebsfonds übermiesen. Was der Ausführung noch entbehrt, das sind, außer den Gebäuden auf dem Bahnhofe zu Hamburg, welche die Hamburg-Bergedorfer Gesellschaft contractmäßig herzustellen hat, noch die Anlagen für den Halteplatz bei Paulinenaue, das Empfangsgebäude mit Beamten-Wohnungen in Wittenberge; und, theilweise, das Empfangs-Gebäude auf dem Bahnhofe zu Berlin. Hier ist nämlich der Boden stellenweise so schlecht befunden worden, daß es der sorgfältigsten und umfanglichsten Vorarbeiten bedurfte, um eine sichere Gründung zu beschaffen. Erst nachdem diese im laufenden Frühjahre vollendet waren, durfte der weitere Aufbau vor sich gehen, der nun schnell vorwärts schreitet. Ferner ist dort im Bau begriffen ein zweiter Güterschuppen, den die rasch sich entwickelnde Ausdehnung unseres Waaren-Transportes nöthig gemacht hat. Er soll hauptsächlich zur Aufnahme des inländischen Versendungs-Gutes und der im freien Verkehre

sich bewegenden Waaren bestimmt sein und eine Länge von 400 Fuß erhalten; der bisher benutzte, 500 Fuß lange, soll dann ausschließlich für den ausländischen Waarenverkehr dienen und hoffen wir, daß diese weiten Räume, zumal wenn sie erst von den Beschränkungen befreit sind, welche der noch hierher verwiesene Personenverkehr veranlaßt, auch für das umfangreichste Geschäft genügen werden.

Da vorauszusehen war, daß die für den Hamburger Bahnhof bestimmten Güterschuppen, auch wenn manche über ihre bauliche Einrichtung divergirende Ansichten beseitigt sein würden, doch keinesfalls früh genug für unser Bedürfnis fertig werden konnten, so haben wir, um nicht inzwischen den Waarentransport zu missen, eine interimsische Anlage dort beschafft, welche ungezwar ca. 18000 Thaler gekostet, aber durch die gelieferten Resultate bewiesen hat, wie nothwendig sie im Interesse des Handels, sowohl, als unserer Gesellschaft war. Außer den genannten Anlagen bedürfen noch der Locomotiv-Schuppen und die Gokessöfen zu Wittenberge, die Gokessöfen zu Bergedorf und der Bahnhof zu Hagenow der Vollendung. Die übrigen sind hinsichtlich ihrer Baulichkeiten in allen wesentlichen Theilen als fertig zu betrachten; eine Aufhöhung des Bodens ist zum Theil noch auf den Bahnhöfen zu Spandow, Reinbeck und Bergedorf nöthig.

Der Bahnkörper ist fast durchweg für ein doppeltes Geleise hergestellt; nur in der VIII. Bau-Abtheilung, im Herzogthum Lauenburg, sind noch einige tiefe Einschnitte, so wie zwei bedeutende Aufträge, auch für das zweite Geleise zu vollenden und in derselben Beziehung die Kluthbrücke bei Spandow, die Garthanebrücke bei Wiltsack und die Stepnigbrücke bei Wittenberge im Oberbau zu ergänzen.

Für die Legung des zweiten Geleises, das bei dem wachsenden Verkehr immer dringender nöthig wird, sind bereits die erforderlichen Einleitungen getroffen, um es vorläufig in denjenigen Zwischenräumen herzustellen, wo die Kreuzungen es am zweckdienlichsten erscheinen lassen. Es wird das natürlich bedingt durch die Häufigkeit der sich begegnenden Züge und da der Verkehr der in unsere Bahn bei Wittenberge einmündenden Magdeburger und der bei Hagenow sich anschließenden Mecklenburgischen Bahnen mehr auf Hamburg gerichtet ist, als auf Berlin, so wird auch die Strecke zwischen Hamburg und Wittenberge vorläufig den verhältnißmäßig größten Theil des Doppelgeleises in Anspruch nehmen. Unentbehrlich erscheint dasselbe außerdem zwischen Wiltsack und Oldow, Bernitz und Friefach und Rauen und Spandow, bis es möglich sein wird, die ganze Bahn damit zu versehen. Vorläufig werden die zu belegenden Strecken eine Gesamtlänge von etwad 20 Meilen einnehmen, und sind dazu 10000 tons Schienen und 146000 Stück Schwellen angeschafft. Erstere haben wir mit D. Ls. 10 sh. frei im Ausfuhrhafen in England beordert, was freilich gegen die für unsere ersten Ankäufe bewirkten Preise sehr hoch erscheint, es aber im Verhältniß zu dem Durchschnittspreis, welchen Schienen seit zwei Jahren

gehört haben; keinesweges ist. Hinsichtlich der Schwellen haben wir es vorgezogen, dieses Mal Kiehlene statt eigener zu nehmen. Bei dem von uns eingerichteten Cyanfirungs-Proceß, werden jene nämlich weit stärker von der Säure durchdrungen, als diese, so daß sie ihnen an Dauerhaftigkeit wenigstens gleich kommen werden, und es bleibt ihnen daneben der Vorzug größerer Wohlfeilheit. Wir haben die Längeren, von 9 Fuß 6 Zoll, mit 1 Thlr. à 1 Thlr. 10 Sgr., die Kürzeren, von 7 Fuß 6 Zoll, mit 22 Sgr. zu bezahlen. Der nöthige Kies ist an verschiedenen Punkten bereits angefahren und eben so mit der Aushebung der Bettung für das zweite Geleis an mehreren Stellen angefangen. Vor Ende der diesjährigen Bauzeit hoffen wir, dasselbe, wenigstens größtentheils, in der bisher beschlossenen Ausdehnung vollendet zu sehen.

Neben der Vollendung unserer eigenen Bahn liegt uns noch die der Büchen-Lauenburger Zweigbahn ob. Eine wie große Last unserer Gesellschaft durch dieselbe aufgebürdet ist, stellt sich leider! immer mehr heraus, und in unseren Bestrebungen, die Anverlangen der Königlich Dänischen Regierung hinsichtlich derselben mit den Interessen unserer Gesellschaft thunlichst zu vereinigen, sind wir keinesweges immer glücklich gewesen. Es wird jetzt angestrengt daran gearbeitet, diejenigen Theile fertig zu machen, deren Richtung genehmigt ist; eine Strecke von $\frac{1}{4}$ Meilen ist mit den darin liegenden Brücken bis zur Legung des Bahngestänges fertig.

Eine sehr wichtige Angelegenheit, deren Erledigung uns noch obliegt, ist die Regulirung der Grundentschädigungen und die Auseinanderlegung mit den Eigenthümern der theils freiwillig, theils im Wege der Expropriation abgetretenen Grundstücke; denn bei der ersten Ueberweisung konnte in der Regel nur eine vorläufige Abfindung eintreten, und mußte sowohl eine genauere Nachmessung des erforderlichen Bodens, als eine Erfüllung mancher gerichtlicher Formen ausgelegt bleiben. Letztere sind von jenen abhängig, und obgleich eine hinreichende Zahl von Geometern mit den betreffenden Aufnahmen beschäftigt ist, so erfordert die Arbeit doch eine beträchtliche Zeit, weil die Pläne in dreifacher Ausfertigung — für jede der Parteien und für die Hypothekenbehörde — geliefert werden müssen. Auch steht die Größe der zu leistenden Entschädigung noch nicht überall fest, da im Preussischen Gebiet, namentlich in der Gegend von Berlin und Spandow, Recurse an die zweite Instanz ergriffen worden sind und eben so im Herzogthum Lauenburg eine Anzahl von Prozessen über jenen Punkt obschwebt.

Was nun den Betrag der für die Bahn und ihre Ausrüstung verausgabten Summen und was deren Verhältniß zu den Voranschlägen betrifft, so erlauben wir uns, auf den anliegenden Rapport des Herrn Baurathes Reuhaus zu verweisen, welcher die bezügliche Auseinanderlegung enthält. Zugleich unterlassen wir nicht, eine mit dem 31. März d. J. abschließende Bilanz unserer Cassen beizufügen, und folgende Erläuterungen daran zu knüpfen.

Wie schon in unserem vorjährigen Generalberichte angedeutet ist, bedurfte es eines Mehr-

aufwandes von 4 Million Thalern über das ursprüngliche Actiencapital von 8 Millionen, um die Bahn ganz zu vollenden und außerdem einer fünften Million, um ein doppeltes Geleis, wenigstens nach Maßgabe der Zwecke unserer Gesellschaft, legen zu können. Nachdem, in Folge Beitrittes der bei den Actien Lit. B. theilhaftigen hohen Regierungen, von der General-Versammlung die Ersetzung von Prioritäts-Obligationen zu dem angegebenen Betrage beschlossen und die gefällige Erlaubniß durch die regierungsseitig erfolgte Genehmigung eines desfalligen Nachtrages zu unserem Statute erlangt worden war, lag es uns ob, diese $4\frac{1}{2}$ p. Ct. Zinsen tragenden Documente bestens unterzubringen. Bei den notorisch allgemein sehr schlechten Verhältnissen des Geldmarktes war das, wie leicht zu ermessen, nicht ohne Opfer zu bewerkstelligen, zumal um dieselbe Zeit die Königlich Hannoverische Regierung, für ihre Staats-Eisenbahn, eine fünfprocentige Anleihe an den Markt brachte. Durch Vermittelung des Herrn Agenten Bloch ist es uns jedoch gelungen, successive circa $3\frac{1}{2}$ Millionen abzugeben, zu dem Course von 98 p. Ct. mit einer Zinsvergütung von circa $2\frac{1}{16}$ p. Ct. so daß unser Abkommen vorteilhafter als das der Königlich Hannoverischen und das der Königlich Württembergischen Regierung genannt werden kann, welche Letztere ebenfalls gleichzeitig und zu gleichem Zwecke eine Anleihe aufnahm. Für die Unterbringung des Restes, wovon beiläufig $\frac{1}{2}$ Million zur Ausgleichung der früheren provisorischen Darlehen einstweilen reservirt werden muß, werden wir den möglich günstigsten Zeitpunkt abwarten.

Serner werden Sie aus diesem Statute entnehmen, daß wir das disponible Capital unserer Pensions- und Unterstützungsfonds in unseren Prioritäts-Obligationen angelegt haben.

Bevor wir zu den Erfolgen unserer Betriebs-Verwaltung übergehen, sei es vergönnt, noch derjenigen Verhandlungen zu erwähnen, welche wir mit anderen Bahnverwaltungen, Behufs Regelung unseres gegenseitigen Verkehrs, gepflogen haben. Zu diesen gehört vor allen Dingen eine, welche recht eigentlich dazu führen soll, die großen Handels-Importen an dem Deutschen und dem Adriatischen Meer, Hamburg und Triest, mit dem ehernen Bande zu verbinden, in welchem Berlin den Knoten stützt. In Folge einer von der Direction der k. k. Reichslands-Nordbahn gegebenen Anregung, traten mit ihr, unter Leitung von Commissarien des Königlich Preussischen Finanz Ministerii, Deputirte aus den Directionen der Wilhelms-, der Oberschlesischen, der Nieder-schlesisch-Märkischen, der Stettiner und unserer Bahn zusammen, um einen Fahrplan, zunächst für den Personen-Verkehr, zu bereiten, der die Reise von Wien nach resp. Stettin und Hamburg in thunlichst kurzer und ununterbrochener Frist möglich mache. Derselbe ist nun, unter Berücksichtigung des Aufenthaltes, welchen der Gränzübergang zwischen Oberberg und Wandberg, namentlich wegen den österreichischen Paß- und Mauthverhältnisse, nöthig macht, in folgender Weise vorläufig festgestellt worden:

Von Wien	Abends	7½ U.	Von Hamburg	Mitt.	12 U.
In Oberberg	Morgs.	6¾ "	In Berlin	Abends	9 "
Von Annaberg	"	8½ "	Von "	"	10¾ "
In Cosel	"	10½ "	In Breslau	Mitt.	11¼ "
Von "	"	11 "	Von "	"	12 "
In Breslau	Nachm.	3 "	In Cosel	Nachm.	4 "
Von "	"	4 "	Von "	"	4½ "
In Berlin	Morgs.	5 "	In Annaberg	"	6¼ "
Von "	"	7 "	Von Oberberg	Abends	8 "
In Hamburg	Nachm.	4 "	In Wien	Morgs.	7 "
In Stettin	Vorm.	11¼ "			

Ueber die von allen betheiligten Bahnen gleichmäßig einzuführenden Einrichtungen bei den in einandergreifenden Verwaltungszweigen, haben bereits vorläufige Vereinbarungen stattgefunden, die, sobald wie thunlich, auch auf den immer wichtiger werdenden Güterverkehr ausgedehnt werden sollen. Der oben angeführte Fahrplan ist mit dem 1ten Mai dieses Jahres ins Leben zu treten bestimmt, und haben wir deshalb bereits in Ihrer vorigen Plenar-Versammlung Ihre Genehmigung zu demselben, soweit er unsere Bahn betrifft, eingeholt, die von Seiten der beikommenden Regierungen gleichfalls schon ertheilt worden ist.

Am 1ten Mai eröffnet sich sodann auch dem Betriebe die Schwerin-Hagenower Bahn, als Fortsetzung der weiteren Anschluß-Bahnen von Wismar und Rostock, welche die reichen Mecklenburgischen Lande von den Ostseeküsten her mit uns in Verbindung bringen. Auch mit ihrer Direction hat eine Vereinbarung unsererseits über die nöthigen gemeinschaftlichen Betriebs-Einrichtungen stattgefunden.

Die Hoffnung, unsere Lauenburg-Büchener Zweigbahn ihre eigentliche Bedeutung in einer Fortführung nach Lübeck erhalten zu sehen, ist freilich noch nicht ausgegeben, doch fehlt es ihr auch an einer bestimmten Nahrung. Inzwischen hat die Königlich Dänische General-Zollkammer zu Kopenhagen eine Verfügung erlassen, daß Waaren, welche auf der Eisenbahn bis Büchen gelangen, um von da per Stecknis weiter nach Lübeck verladen zu werden, oder die umgekehrt per Stecknis von Lübeck kommen am in Büchen auf die Eisenbahn überzugehen, von dem Lauenburger Transitzoll frei sein sollen, und hat auf Grund dessen ein Expeditions-Haus in der Stadt Lauenburg die Anlegung eines Abladeplatzes an dem Stecknis, in Verbindung mit unserer Bahn durch einen Schienenstrang, bei uns beantragt. Für die in Betracht kommenden Zwecke des Verkehrs schien es jedoch genügend, wenn ein solcher Abladeplatz in der Art angelegt würde, daß die Verbindung mit unserem Büchener Bahnhofe durch Fuhrgespanne leicht zu bewerkstelligen sei, zu welcher Anlage, die für circa 850 Thaler herzustellen sein

wird, Sie in Ihrer letzten Plenarversammlung bereitwillig Ihre Genehmigung erteilt haben.

Die Magdeburg-Wittenberger Bahn schreitet in ihren Arbeiten rüstig fort und werden namentlich die Vorbereitungen zur Überbrückung der Elbe bei Wittenberge in großartigem Maßstabe betrieben. Inzwischen haben sich die Spediteure Hoffmann und Römke in dieser Stadt-erboten, gegen eine gewisse Vergütung das Auf- und Abladen so wie die sizerliche Abfertigung derjenigen Güter zu besorgen, die von der Eisenbahn dort auf den Elbtransport — oder umgekehrt — übergeben. Nachdem sie uns eine genügende Caution für die Erfüllung der von ihnen zu übernehmenden Verpflichtung bestellt, haben wir ihnen das begehrte Geschäft, unter Zusicherung einer angemessenen Vergütung, übertragen.

Von den für unsere Bahnverwaltung eingeführten Tarifen, Reglements und Dienst-Instructionen sind Einem Berechtigten Ausschusse bereits mit dem letzten Quartal Bericht gedruckte Exemplare übersicht worden. Folgende inzwischen hinzugekommene Verfügungen mögen hier noch eine besondere Erwähnung finden:

Die Beförderung von Personen im Equipagen haben wir uns veranlaßt gesehen auf unserer Bahn zu untersagen. Die Reisenden (nicht ihre Dienerschaft) können dagegen für ein Billet III. Klasse einen Platz in der zweiten in Anspruch nehmen und ein dazu gehörender Diener wird umsonst transportirt.

Für Entzüge ist der Tarif in der Art festgesetzt, daß gegen die Erlegung von 10 Thalern für Meile ein Wagen combinirter I. u. II. Klasse und ein Wagen III. Klasse gestellt werden; für jeden Wagen der ersten Gattung mehr sind 6 Thaler, für jeden der zweiten noch 5 Thaler zu erlegen.

Für den Transport von Truppen Commando's ist, auf Anregung der betreffenden Behörden und nach Maßgabe der bei anderen — wie ausländischen — Bahnen bestehenden Einrichtungen festgesetzt worden, daß solche commandirte Truppen-Abtheilungen, welche die III. Wagenklasse benutzen, nur $\frac{2}{3}$ des ordentlichen Tariffages zählen sollen.

Diese beiden Bestimmungen haben bereits in Ihrer vorigen Plenar-Versammlung Ihre Zustimmung erhalten.

In anscheinend Tarif war auch für die beiden Endpunkte der Bahn, Berlin und Hamburg, die An- und Abfahr der Güter nach und von den Bahnhöfen für einen gewissen Satz angenommen. Die Ausführung fand in Berlin anfänglich insofern Schwierigkeiten, als hier, wo die angebotenen Waaren-Partien sich schon sehr vertheilen und die respectiven Absender und Empfänger, seien es Privatpersonen oder Eisenbahnen, über eine weit ausgedehnte Fläche zerstreut sich befinden, von den Transport-Nehmern höhere Forderungen als wir erwarteten, gestellt wurden. Der ursprünglich von der Direction geschlossene Contract fand auch nicht die Genehmigung

des Wärellichen Ausschusses; seit Ihrer letzten Plenar-Versammlung ist es jedoch gelungen ein billigeres Abkommen mit denselben Uebernehmern zu treffen, welchem auch die von Ihnen aus Ihrer Mitte dazu ernannten Commissarien beigestimmt haben.

In Hamburg, wo größere Waarenmassen von einzelnen Häusern abgefrenbet werden oder an sie gehen, wo die großen Waarenspeicher in einem unweit unseres Bahnhofes belegenen Stadttheil sich concentriren, und wo außerdem eine nahe und bequeme Wasserverbindung mit demselben vorhanden ist, dort war es möglich, einen Transport-Uebernehmer für den ursprünglich von uns in Anschlag gebrachten Satz von 6 Pfennigen per Centner zu finden; doch mußte für das nach der Vorstadt St. Pauli bestimmte Gut, wegen der weiten Entfernung und des beschwerlicheren Weges, ein Zuschlag bewilligt werden. Dieser Zuschlag traf natürlich auch die für das noch weiter entfernte Altona bestimmten Waaren, und es konnte uns daher nichts unerwarteter sein, als ein Befehl der Königlich Dänischen Regierung, die Bewohner Altona's in der fraglichen Beziehung auf gleichen Fuß mit denen Hamburg's zu stellen, widrigenfalls uns der Durchgang von Güterzügen durch ihr Gebiet nicht gestattet werden würde. Einen Rechtsgrund für ein solches Verlangen vermochten und vermögen wir nicht zu entdecken: denn an dem Staats-Vertrage, auf dessen Schutz vertrauend wir ein so großes und kostspieliges Werk unternommen haben, ist die Krone Dänemark nur für die zwischen Bergedorf und Berlin belegene Strecke mitpaciscirender Theil, und selbst wenn man eine Bestimmung, laut welcher die an der Bahn belegenen Orte einer gleichmäßigen Behandlung unterliegen sollen, auf die ganze Länge von Berlin bis Hamburg ausdehnen wollte, so konnte doch Altona, das noch jenseits Hamburg liegt und mit unserer Bahn weder in directer noch indirecter Verbindung steht, nicht darunter begriffen sein. Daß aber auch gegen die Billigkeit, weder absichtlich noch thatsächlich, von uns verstoßen worden sei, wird der oben entwickelte Zusammenhang deutlich genug ergeben; und wenn es noch irgend eines Beweises dafür bedürfte, so liegt er wohl am schlagendsten darin, daß die unmittelbar vor dem Schlesiſchen und Potsdamer Thor bei Berlin belegenen Fabriken, sich über die An- und Abfuhr ihrer Güter mit unseren Transport-Uebernehmern wegen einer Zulage selbst verständigen mußten, ohne daß uns von der Regierung zugemuthet wäre, die erhöhte Ausgabe zu tragen. Wir haben deshalb nicht gesäumt, ehrfurchtsvolle Vorstellungen bei der Königlich Dänischen Regierung in Kopenhagen zu erheben, und als diese unbeachtet blieben, an die übrigen mitpaciscirenden Hohen Regierungen mit der Bitte um geneigte Intercession uns zu wenden. Inzwischen blieb der Durchgang durch das Herzogthum Lauenburg unseren Güterzügen nach wie vor gesperrt, und da vermittelnde Vorschläge, durch welche wir die uns aufgebürdete Last zu erleichtern suchten, und die der Vorsizende unserer Direction persönlich nach Kopenhagen überbrachte, wenigstens nicht ohne Weiteres Annahme fanden, wir dagegen alle Zwecke unseres Unternehmens auf's Spiel gesetzt haben, so glaubten wir, unter Vor-

behalt unserer Rechte und deren Verfolgung mittelst weiterer Reclamationen, uns fügen und die begehrte Gleichstellung vorläufig aussprechen zu müssen. Dies ist geschehen und seit dem 22. April können wir den Verkehr als vollständig auf unserer Bahn eröffnet betrachten. Wenn das nur unter neuen Opfern zu bewerkstelligen war, so sind wir um so mehr zu einer umständlichen Entwicklung des Sachverhältnisses verehrlichem Ausschuss gegenüber verpflichtet gewesen.

Eine vornehmlich bei der jetzigen Bewegung der Geldmärkte wichtige Frage für die handelnde Welt, betrifft den möglichst billigen Transport von gemünztem Gelde. Dieser wird von der Königlich Preussischen Postverwaltung als in ihrem Rayon ihr ausschließlich competirend betrachtet. Veranlaßt durch eine Aufforderung der Hamburgischen Commerz-Deputation, haben wir Schritte bei dem Königl. General-Post-Amt gethan, um eine Ermäßigung der bestehenden Portosätze zu erwirken, und nicht nur die beruhigendsten Zusicherungen mit Hinweisung auf eine bevorstehende neue Gesetzgebung erhalten, sondern es ist auch in der That eine wesentliche Herabsetzung des Post-Fracht-Satzes auch für Contanten eingetreten. Nach Aufhebung des Postzwanges für diese Gegenstände wird deren Transport auch für uns eine Einnahmequelle sein.

Unser Bestand an Transportmitteln war am letzten März d. J. folgender:

Locomotive	33	Gepäckwagen	12
(19 große u. 14 kleine)		Postwagen	5
Personenwagen:		Strádrige Güterwagen	68
a. combinirter I. u. II. Cl.	37	4rádrige	94
b. „ II. u. III. Cl.	2	Biehwagen	30
c. III. Classe	45	Holzswagen	4

Zu liefern sind außerdem noch vier Locomotive und 84 achtrádrige Güterwagen, da wir, nach Maßgabe der Bedürfnisse unseres Betriebes, letztere schon beträchtlich haben vermehren müssen.

Was nun die Resultate unseres seit dem 15. December eröffneten Betriebes angeht, so stellen diese bis zum Schlusse des Monats März sich im Wesentlichen folgendergestalt heraus:

Befördert sind im Ganzen:

Personen	161,731
I. Classe	1,534
II. „	35,224
III. „	124,973
Frachtgüter	337,414 Centner.
Eilgüter	40,585 1/4 „

Die Einnahme hat betragen:

Aus dem Personen-Transport	110,131	R.	4	Sgr.	10	1/2
Vom Frachtgut	114,174	"	18	"	9	"
" Filgut	21,749	"	28	"	10	"
" Equipagen	1,668	"	—	"	4	"
" Gepäc	5,556	"	28	"	1	"
" Vieh	7,425	"	5	"	8	"
	<u>261,305</u>	"	<u>25</u>	"	<u>6</u>	"

Hiervon gehen ab, die für Rechnung der betheiligten Hohen Regierungen erhobenen Stationzölle, nämlich:

						Preuß. Courant.
pro December:	Meklenburgischer Zoll	436	N ² / ₃	22	fl.	— 1/2 = 542 23 Sgr. 8 1/2
	Lauenburgischer	699	ert. Mt.	11	"	— = 279 26 3
	beiderstädtischer	227	"	1	6	= 90 25 2
pro Januar	Meklenburgischer	1755	N ² / ₃	27	"	— = 2042 25 1
	Lauenburgischer	2559	ert. Mt.	14	"	— = 1023 28 6
	beiderstädtischer	758	"	14	2	= 305 15 8
pro Februar	Meklenburgischer	2492	N ² / ₃	40	6	= 4064 12
	Lauenburgischer	5188	ert. Mt.	3	6	= 2075 8 5
	beiderstädtischer	1617	"	13	6	= 567 4 2
pro März	Meklenburgischer	4011	N ² / ₃	7	"	— = 4667 15 5
	Lauenburgischer	6077	ert. Mt.	9	9	= 2431 1 3
	beiderstädtischer	1631	"	14	6	= 625 22 10
						<u>Summa 18,741 29 Sgr. 5 1/2</u>
	bleibt Saldo	242,563				26 Sgr. 1 1/2

Was die Personen-Frequenz insbesondere betrifft, so stehen natürlich die Endpunkte oben an, indem von Berlin nach den verschiedenen Stationen gegangen sind: 36,775 Personen, und von denselben dort angekommen: 37,468; von Hamburg abgegangen 22,396 und daselbst angekommen: 23,035. Die Berliner Reisenden haben eine Einnahme von 37,626 Thlr. 17 Sgr., also durchschnittlich ca. 1 Thlr. — Sgr. 1 1/2 Pf., die Hamburger Reisenden 20,224 Thlr. 22 Sgr. 6 Pf. oder durchschnittlich 27 Sgr. 1 1/2 Pf. die Person gebracht; doch muß bei Letzteren wohl in Betracht kommen, daß die Eisenbahn bei Hamburg um zwei Monate später in Betrieb gekommen ist als bei Berlin, und der Transport auf der Zwischenstrecke bis Boizenburg auf anderem Wege beschafft werden mußte. Wir können bei dieser Gelegenheit nicht umhin, zu wiederholen, daß die Boizenburger Dampfschiffahrts-Gesellschaft,

welche diesen Transport übernommen, allen billigen Anforderungen auf's Genügendste entsprochen hat.

Die Zwischenstationen haben sich hinsichtlich der Personenfrequenz folgendergestalt geordnet, wobei jedoch zu bemerken, daß Boizenburg während zwei Monaten ein Endpunkt gewesen ist, und Ludwigslust den Verkehr von Schwerin und jenseits der Bahn zugeführt hat.

a) Spandow	mit Personen 16,311	k) Grabow	mit Personen 4,437
b) Bergedorf	14,749	l) Hagenow	3,648
c) Ludwigslust	8,994	m) Schwarzenbeck	3,133
d) Wittenberge	7,373	n) Bilsnack	2,931
e) Nauen	7,163	o) Friedrichsrub	2,033
f) Neustadt a. D.	6,626	p) Reinbeck	1,906
g) Boizenburg	6,530	q) Drabsdorf	1,788
h) Friesack	6,341	r) Sernitz	1,174
i) Glöwen	5,911	s) Büchen	822

Hierzu kommen noch die Personenbeförderungen von und nach den zwischen Hamburg und Bergedorf belegenen Anhaltenpunkten mit 1085 und ein Extrazug mit 7 Personen.

Anders gestaltet sich die Reihenfolge, sieht man auf die Einnahme aus der Personenfrequenz, nämlich:

a) Boizenburg	mit 7,750 Tpf.	15	9 Pf.
b) Ludwigslust	7,057	28	7
c) Wittenberge	6,653	24	—
d) Neustadt a. D.	4,549	9	—
e) Glöwen	4,247	6	—
f) Friesack	3,888	18	—
g) Bergedorf	3,120	28	6
h) Nauen	2,973	20	—
i) Spandow	2,822	7	—
k) Grabow	1,948	14	4
l) Hagenow	1,948	12	4
m) Schwarzenbeck	1,378	16	6
n) Bilsnack	1,153	20	—
o) Drabsdorf	831	24	4
p) Sernitz	671	6	—
q) Friedrichsrub	608	4	6
r) Reinbeck	331	2	3
s) Büchen	317	8	3

Die auf der Bahn bewegten Fracht- und Eilgüter vertheilen sich folgendergestalt:

Von	Frachtgut:	Eilgut:	Von	Frachtgut:	Eilgut:
a) Hamburg.	131,935	25,368 $\frac{1}{4}$	l) Grabow.	2,273 $\frac{1}{4}$	22 $\frac{1}{2}$
b) Berlin.	101,728 $\frac{1}{4}$	2,817	m) Hagenow	2,070 $\frac{1}{2}$	64 $\frac{1}{2}$
c) Wittenberge	28,021	195 $\frac{1}{4}$	n) Sernitz	1,760 $\frac{1}{2}$	1
d) Boizenburg	17,868 $\frac{3}{4}$	3,228	o) Spandow	1,138	29
e) Neustadt a. D.	16,572 $\frac{3}{4}$	166	p) Braßlsdorf	1,007 $\frac{1}{4}$	22
f) Nauen.	12,340 $\frac{3}{4}$	534 $\frac{1}{2}$	q) Wiltsnaß	829	29 $\frac{1}{2}$
g) Friesack	7,439 $\frac{1}{2}$	104 $\frac{1}{4}$	r) Büchen.	663 $\frac{1}{2}$	6
h) Glöwen	7,417 $\frac{1}{4}$	750 $\frac{1}{4}$	s) Schwarzenbed	625	30
i) Bergedorf	600	7,044	t) Reinbeck	1 $\frac{1}{4}$	56 $\frac{1}{2}$
k) Ludwigslust	3,025 $\frac{1}{2}$	108 $\frac{3}{4}$	u) Friedrichsruh	36	7 $\frac{1}{4}$

Die Einnahme aus diesen Transporten giebt deshalb keinen ganz genauen Maßstab für eine Classificirung, weil Francatur und Ueberweisung der Fracht zusammengeworfen sind. So finden wir bei Berlin in der Einnahme 128,922 Thlr. 22 Sgr. 6 Pf.; bei Hamburg dagegen nur 55,002 Thlr. 18 Sgr. 6 Pf.; dann folgt:

a) Wittenberge	mit 11,264 Thlr.	20 Sgr.	3 Pf.
b) Boizenburg	10,276	4	9
c) Ludwigslust	9,806	14	1
d) Neustadt a. D.	7,937	15	—
e) Friesack	6,140	—	13
f) Glöwen	5,967	17	3
g) Nauen	5,689	23	3
h) Hagenow	3,806	5	5
i) Bergedorf	3,777	12	3
k) Grabow	3,060	12	5
l) Spandow	2,999	28	9
m) Schwarzenbed	1,705	24	9
n) Wiltsnaß	1,385	29	—
o) Braßlsdorf	1,107	13	4
p) Sernitz	892	19	—
q) Friedrichsruh	647	17	3
r) Büchen	456	13	8
s) Reinbeck	399	13	10

Aus dem Viehtransport — besonders von Pferden, war die Einnahme am bedeutendsten in Hamburg, nämlich von 1,545 Thlr. 2 Sgr. Dann folgt:

a) Neustadt a. D.	mit 1,468	Thlr.	21	Sgr.	—	Pf.
c) Friesack	1,170	"	24	"	—	"
d) Glöwen	605	"	7	"	9	"
e) Berlin	385	"	12	"	—	"
f) Grabow	373	"	14	"	2	"
g) Ludwigslust	362	"	11	"	9	"
h) Hagenow	306	"	26	"	6	"
i) Wittenberge	270	"	19	"	6	"
k) Betgedorf	202	"	1	"	6	"
l) Mauen	196	"	6	"	3	"
m) Stralsdorf	152	"	25	"	6	"
n) Sernitz	109	"	22	"	6	"
o) Boizenburg	93	"	—	"	—	"
p) Büchen	74	"	15	"	3	"
q) Schwarzenbeck	55	"	21	"	—	"
r) Wilsnack	48	"	27	"	—	"
s) Spandow	33	"	18	"	—	"

Bei einem Betriebe von nur etwa sechs Monaten, unter den vielfachen Störungen, die mit einer zuerst nur theilweise fertigen Bahnstrecke und einem unterbrochenen Güterverkehr auf den wichtigsten Strecken nothwendig verbunden waren, können die angeführten Verhältnisse natürlich noch keine bestimmte Grundlage für die zukünftige Entwicklung abgeben; sehen wir aber auf das stetige Fortschreiten unserer Einnahmen, die sich

von 12,076	Thlr.	19	Sgr.	7	Pf.	im October	pr.
auf 16,534	"	2	"	11	"	November	pr.
" 33,368	"	23	"	1	"	December	pr.
" 46,286	"	19	"	8	"	Januar	c.
" 64,738	"	22	"	4	"	Februar	c.
" 83,300	"	27	"	11	"	März	c.

erhoben haben, so werden die Hoffnungen auf eine reiche Zukunft gewiß als gerechtfertigt erscheinen. Freilich sind wir noch nicht im Stande, Ihnen den Gegensatz zu den Einnahmen, die Betriebs-Ausgaben, vorzulegen: denn bis zum 1. April sind diese aus dem Baufonds bestritten worden und fallen mit den Bau-Ausgaben zusammen, wie denn auch die Einnahmen dahin geflossen und die Zinsen daraus bezahlt sind; doch wird es hoffentlich gelingen, durch eine weise Sparsamkeit, verbunden mit umsichtiger Benutzung der stets neu sich darbietenden Hülfsmittel, die reichen Fundgruben unseres Unternehmens in ergiebiger Weise auszubenten.

Berlin und Hamburg, Ende Aprils 1847.

Die Direction der Berlin-Hamburger Eisenbahn-Gesellschaft.

Baffen - Abschluß

E i n n a h m e.

	Rt.	Sgr.	Pf.	Rt.	Sgr.	Pf.
Actien-Conto.						
Auf 25,000 Littr. A. Actien eingezahlt	5,000,000	-	-			
„ 15,000 „ B. dito dito	3,000,000	-	-	8,000,000	-	-
Prioritäts-Obligationen:						
sind bis heute ausgegeben worden:	2,683,250	-	-			
Davon gehen ab:						
für Cours-Differenz und Zinsen-Vergütung.	87,112	19	6	2,596,137	10	6
Strafgelder-Conto.						
Für die auf Quittungsbogen zu spät geleisteten Einzahlungen sind an Conventional-Strafen eingegangen	-	-	-	9,780	-	-
Pensions- und Unterstützungs-Fonds:						
beträgt laut Abschluss am 31. März 1847	-	-	-	16,313	14	11
Accepten-Conto:						
Für auf uns laufende angenommene Wechsel	-	-	-	30,548	7	1
Bau-Einnahme-Conto:						
Auf diesem Conto sind eingegangen, inclusive der Betriebs- Einnahmen vom 15. October 1846 bis heute, nach Ab- zug sämtlicher Betriebs-Ausgaben	-	-	-	105,009	9	5
Provisorische Anleihe und andere Creditores.						
An diverse Creditores schulden wir, zum Theil gegen Wech- sel, zum Theil gegen Unterpand von Prioritäts-Obli- gationen	1,390,604	10	6			
Für noch nicht eingelöste Zins-Coupons	6,363	10	-	1,396,967	20	6
Summa				12,154,756	2	5

Die Direction der Berlin-Hamburger

vom 31. März 1847.

A u s g a b e.

Bau-Conto.		<i>R_h</i>	<i>S_g</i>	<i>S</i>	<i>R_h</i>	<i>S_g</i>	<i>S</i>
a) Für definitiv in Ausgabe gebuchte Baubeläge		4,311,468	15	8½			
b) Für an Special-Bau-Cassen geleistete Vorschüsse, welche zwar ausgegeben, worüber aber die Beläge dem technischen Bureau zur Revision vorliegen		3,003,716	21	10½			
c) Laufende Rechnungen: bestehen in Abschlags-Zahlungen auf Locomotive, Personen- Gepäck- und Güterwagen, Schienen, Schwellen, eiserne Brücken, Bauhölzer, Bogenfedern und Grundenschädigungen; ferner für Bau-Ausgaben für die Strecke von Berlin bis Charlottenburg inclusive des hiesigen Bahnhofs:		2,265,498	29	1			
d) Zinsen-Conto. Verzinsung der Actien Littr. A und B. 530,666 <i>R_h</i> 20 <i>S_g</i> davon ab an gewonnenen Zinsen 161,360 — 29 — 5 <i>S</i>		369,305	20	7	9,949,989	27	3
(Die vorstehenden Ausgaben werden in dem beiliegenden Rapport des Herrn Baurathes Neuhaus näher nachgewiesen.)							
<u>Bestand</u>		=	=	=	2,204,766	5	2
Summa					12,154,756	2	5

Eisenbahn - Gesellschaft.

Rapport

über

die Ausgaben bei dem Bau der Berlin-Hamburger Eisenbahn

am 31. März 1847.

No. der Titel	Benennung der Titel.	Nach dem Anschlag soll gezahlt werden		Es ist bis 31. März 1847 verausgabt		Bemerkungen.
		auf	Sp. A.	auf	Sp. A.	
I.	Vorarbeiten	72,070	3	76,760	11	
II.	Administrationskosten	252,245	10	301,518	15	
III.	Grund- und Nutzungserschädigung.					
	a) Grundentschädigung	1,200,848	12	442,471	8	
	b) Nutzungerschädigung	49,510	8	42,140	5	
	c) für abzubrechende Gebäude	54,657	1	21,453	11	
	d) Abschüttungsgebühren	26,100	9	23,387	25	
IV.	Erd- Graben- und Ausrottungsarbeiten.					
	a) Erdarbeit	1,833,600	10	1,442,371	23	
	b) Grabenarbeit	49,291	20	60,685	13	
	c) Ausrottungsarbeit	11,412	3	15,614	17	
	d) Anlage von Seitenwegen	45,933	25	25,508	17	
V.	Befestigung der Böschungen.					
	a) Rasenbelag und Bessanung	118,159	19	84,023	12	
	b) Futtermauern	660	-	152	15	
	c) Schutzpflanzungen	12,766	13	3,394	12	
VI.	Bau der Brücken und Durchlässe.					
	a) Brücken und Durchlässe durch die Bahn	983,325	19	1,036,371	2	
	b) Seiten Durchlässe	54,380	-	21,228	5	
	c) Brücken durch Seitenwege	11,525	-	8,864	2	
	d) Ueberbrückungen	91,092	-	48,117	3	
	e) Verdeckte Canäle	400	-	106	25	

Ausser den geleisteten Abschüttungsarbeiten sind circa noch 340,000 Tbr. zu zahlen.

Die Ausführung der Bauwerke zu Berlin, Spandow, Pautschow, Witzkenberg, Reineck und Bergedorf ist noch zum Theil zu bewirken, auch das Planum zum Doppelgleise zwischen Bienen und Bergedorf an 3 verschiedenen Stellen zu vervollständigen und das Seitenterrain einzunehmen.

Es sind nur noch wenige Arbeiten rückständig.

Wärrer grosse Auf- und Abträge, namentlich im Königlich Dänischen Gebiet sind noch zu befestigen. Sind noch gröstentheils in diesem Frühjahre auszuführen.

Durch Vertheuerung des Materials bei dem ungewöhnlich grossen Verbrauch und durch Witterungsverhältnisse erschwerter Heranschaffung zu dem Bauwerke, durch Anlegung wärrerer nötig geworden nicht voranschreitender Pfahrbreite ist die Ueberschreitung dieser Anschlagposition entstanden.

VII.	Unterbetrieb des Bahngestänges und Befestigung der Bahnkronen.	327,460	18	-	242,955	-	-	ist vollständig ausgeführt, auch eine Quantität Kies zum Ziem Getriebe beschafft. Die Arbeit wird noch fortgesetzt. ist noch größtentheils zu bewirken.
	a) Unterbetrieb des Bahngestänges	8,359	11	7	2,445	14	10	
	b) Anlage der Sicker-Canäle	161,592	9	6	33,058	26	8	
	c) Befestigung der Bahnkronen							
VIII.	Herstellung des Bahngestänges.	520,904	7	-	308,502	9	9	Die Ausführung ist bis auf einige Seitenstränge auf den Bahnhöfen vollendet, und die Zweigbahn nach dem Packhofe zu Wittenberge von 445 Ruben Länge über den Ausschlag ausgeführt.
	a) Querschwellen, Pfähle, Keile	1,598,017	5	6	1,598,849	6	9	Die Reparatur ist durch den billigen Ankauf der Schwellen erzielt.
	b) Schienen, Platten und Nägel	133,728	17	-	148,183	17	11	Hierunter sind die Materialien für die Bepflasterung der Schienen mit begriffen.
	c) Arbeitslohn für Bahnlegen							Die Ueberschreibung hat ihren Grund darin, dass die Bahn bisher größtentheils für Rechnung des Neubaufonds unterhalten worden ist.
IX.	Weg-Übergänge	123,167	2	1	29,157	6	1	
X.	Bewegliche Schienen, Drobtschienen etc.	82,270	-	-	39,028	5	7	Zu sind noch wesentliche Ausgaben bei der bevorstehenden Abrechnung zu erwarten.
XI.	Einfriedigung der Bahn.	72,070	18	-	1,305	8	2	Werden noch ausgeführt.
	a) Lebendige Hecken	65,598	22	6	20,242	10	2	Sind zwar ausgeführt, aber noch nicht vollständig in Rechnung gestellt.
	b) Barrieren							
XII.	Gebäude.	524,917	-	-	333,057	12	2	Die Empfangsgebäude zu Berlin, Postkassene und Wittenberge sind noch theilweise oder ganz auszuführen, der die Güter- schuppen zu Berlin und ein kleiner Güterschuppen zu Pankow, so wie die Coaksöfen zu Bergedorf sind noch zu errichten, die Coaksöfen zu Wittenberge um 4 Stück zu vermehren, der Locomotivschuppen zu Wittenberge und das Empfangsgebäude zu Hagenow sind im innern Ausbau zu vollenden, alle übrigen Gebäude aber, mit Ausnahme geringerer Nachbauten, als vollendet anzusehen.
	a) auf den Hauptstationen	524,917	-	-	333,057	12	2	
	b) " Zwischenstationen	524,917	20	-	501,402	21	6	
	c) auf der Bahnlinie	76,000	-	-	24,048	14	9	
	d) Anlage der Coaksöfen	40,100	-	-	18,695	4	10	
	e) Plasterung, Einfriedigung der Bahnhöfe	115,632	-	-	30,521	29	5	ist in Ausführung begriffen.
XIII.	Beschaffung und Unterhaltung der Baugeräthe	237,070	28	-	284,234	6	7	Hierunter sind die Ausgaben für die Erdtransportwagen mit begriffen.
XIV.	Maschinen und Wagen	1,040,000	-	-	517,029	11	4	Die Hauptausgabe ist zwar geleistet, aber noch als Abschlagszahlung gebucht.
XV.	Einrichtung des Betriebes	80,000	-	-	78,483	24	7	Die Hauptausgaben sind geleistet.
XVI.	Nebenanlagen, Telegraphen etc.	22,046	20	-	30,380	5	5	
XVII.	Insgesamt	531,077	13	8	273,878	13	4	Hierunter befinden sich die Ausgaben für die Bächen- Lauenburger Zweigbahn und die Maschinenwerkstätten.
XVIII.	Rendatur-Gebühren	28,231	17	-	6,213	4	7	
XIX.	Zinsen des Anlage-Capitals (Agio-Courtage etc.)	726,755	23	5	375,230	18	11	
	Summa	11,907,613	28	3	8,551,081	18	3	Hierunter sind die Abschlagszahlungen für Grunderwerbungen begriffen.
	Hierin die von den Special-Bau-Cassen geleisteten Abschlagszahlungen für noch nicht ganz vollendete Leistungen, mit				305,824	9	10	
	Ferner laufende Rechnungen bei den Haupt-Kassen und Bestand bei den Special-Kassen				1,092,483	29	2	Hierin sind die Zahlungen für gelieferte und in der Lieferung begriffene Maschinen und Wagen, für mechanische Fertigungen und eiserne Brücken begriffen.
	Summa totalis				9,949,989	27	3	

Berlin, den 31. März 1847.

Der technische Director der Berlin-Hamburger Eisenbahn, Baurath
Neubaus.

VII.	Unterbetrieb des Bahngestänges und Befestigung der Bahnkronen.	327,460	18	-	242,955	-	-	ist vollständig ausgeführt, auch eine Quantität Kies zum Ziem Getriebe beschafft. Die Arbeit wird noch fortgesetzt. ist noch größtentheils zu bewirken.
	a) Unterbetrieb des Bahngestänges	8,359	11	7	2,445	14	10	
	b) Anlage der Sicker-Canäle	161,592	9	6	33,058	26	8	
	c) Befestigung der Bahnkronen							
VIII.	Herstellung des Bahngestänges.	520,904	7	-	308,502	9	9	Die Ausführung ist bis auf einige Seitenstränge auf den Bahnhöfen vollendet, und die Zweigbahn nach dem Packhofe zu Wittenberge von 445 Ruben Länge über den Ausschlag ausgeführt.
	a) Querschwellen, Pfähle, Keile	1,598,017	5	6	1,598,849	6	9	Die Reparatur ist durch den billigen Ankauf der Schwellen erzielt.
	b) Schienen, Platten und Nägel	133,728	17	-	148,183	17	11	Hierunter sind die Materialien für die Bepflasterung der Schienen mit begriffen.
	c) Arbeitslohn für Bahnlegen							Die Ueberschreibung hat ihren Grund darin, dass die Bahn bisher größtentheils für Rechnung des Neubaufonds unterhalten worden ist.
IX.	Weg-Übergänge	123,167	2	1	29,157	6	1	
X.	Bewegliche Schienen, Drosselheben etc.	82,270	-	-	39,028	5	7	Zu sind noch wesentliche Ausgaben bei der bevorstehenden Abrechnung zu erwarten.
XI.	Einfriedigung der Bahn.	72,070	18	-	1,305	8	2	Werden noch ausgeführt.
	a) Lebendige Hecken	65,598	22	6	20,242	10	2	Sind zwar ausgeführt, aber noch nicht vollständig in Rechnung gestellt.
	b) Barrieren							
XII.	Gebäude.	524,917	-	-	333,057	12	2	Die Empfangsgebäude zu Berlin, Postämter und Wittenberge sind noch theilweise oder ganz auszuführen, der die Güter- schuppen zu Berlin und ein kleiner Güterschuppen zu Pankow, so wie die Coaksöfen zu Bergedorf sind noch zu errichten, die Coaksöfen zu Wittenberge um 4 Stück zu vermehren, der Locomotivschuppen zu Wittenberge und das Empfangsgebäude zu Hagenow sind im innern Ausbau zu vollenden, alle übrigen Gebäude aber, mit Ausnahme geringerer Nachbauten, als vollendet anzusehen.
	a) auf den Hauptstationen	524,917	-	-	333,057	12	2	ist in Ausführung begriffen.
	b) " Zwischenstationen	524,935	20	-	501,402	21	6	Hierunter sind die Ausgaben für die Erdtransportwagen mit begriffen.
	c) auf der Bahnlinie	76,000	-	-	24,048	14	9	Die Hauptausgabe ist zwar geleistet, aber noch als Abschlagszahlung gebucht.
	d) Anlage der Coaksöfen	40,100	-	-	18,695	4	10	Die Hauptausgaben sind geleistet.
	e) Pflasterung, Einfriedigung der Bahnhöfe	115,632	-	-	30,521	29	5	
XIII.	Beschaffung und Unterhaltung der Baugeräthe	237,070	28	-	284,234	6	7	Hierunter befinden sich die Ausgaben für die Maschinenwerkstätten.
XIV.	Maschinen und Wagen	1,040,000	-	-	517,029	11	4	
XV.	Einrichtung des Betriebes	80,000	-	-	78,483	24	7	
XVI.	Nebenanlagen, Telegraphen etc.	22,046	20	-	30,380	5	5	
XVII.	Insgesamt	531,077	13	8	273,878	13	4	
XVIII.	Rendatur-Gebühren	28,231	17	-	6,213	4	7	
XIX.	Zinsen des Anlage-Capitals (Agio-Courtage etc.)	726,755	23	5	375,230	18	11	Hierunter sind die Abschlagszahlungen für Grunderwerbungen begriffen.
	Summa	11,907,613	28	3	8,551,081	18	3	Hierin sind die Zahlungen für gelieferte und in der Lieferung begriffene Maschinen und Wagen, für mechanische Ver- richtungen und eiserne Brücken begriffen.
	Hierin die von den Special-Bau-Cassen geleisteten Abschlagszahlungen für noch nicht ganz vollendete Leistungen, mit				305,824	9	10	
	Ferner laufende Rechnungen bei den Haupt-Kassen und Bestand bei den Special-Kassen				1,092,483	29	2	
	Summa totalis				9,949,989	27	3	

Berlin, den 31. März 1847.

Der technische Director der Berlin-Hamburger Eisenbahn, Baurath
Neubaus.

Monatsweise Zusammenstellung der Frequenz und Einnahmen auf der Berlin-Hamburger Eisenbahn

vom 15ten October 1846 bis ultimo März 1847.

Im Monat	Personen		Frachtgut		Eilgut		Equipagen		Gepäck		Vieh		Einnahme-Summa.													
	Anzahl	Einnahme		Fracht		Gewicht Ctr. 1/1 1/4	Fracht		Einnahme		Einnahme		Einnahme													
		Thlr.	Sgr.	Pf.	Thlr.		Sgr.	Pf.	Thlr.	Sgr.	Pf.	Thlr.	Sgr.	Pf.	Thlr.	Sgr.	Pf.									
October 1846	13,989	11,293	—	7	—	—	—	—	86	4	—	691	26	3	—	—	—	12,076	19	7						
November	22,142	14,767	19	2	105	15	—	—	314	27	—	1,005	18	9	4	20	—	16,334	2	11						
December	31,351	21,190	21	—	20,396	2	3,523	2	6	16,649	3	11,698	0	3	330	8	—	1,036	6	7	38,368	23	1			
Januar 1847	29,242	18,484	3	3	67,243	1	21,492	9	3	8,417	—	3,601	6	6	445	17	4	975	14	4	1,587	29	—	46,286	19	8
Februar	27,484	18,356	6	1	109,899	1	41,283	24	10	5,749	2	2,596	20	3	261	20	5	764	19	—	1,475	21	9	64,738	22	4
März	37,523	26,039	14	9	138,201	2	48,369	27	2	7,971	—	3,512	10	1	529	13	7	1,033	3	2	3,766	19	2	83,300	27	11
Summa	161,731	110,131	4	10	337,414	—	114,774	18	9	40,585	4	21,749	27	10	1,688	—	4	5,556	28	1	7,425	5	8	261,305	25	6

H A E I W I E S U M M E

der Frequenz und Einnahmen auf der Berlin-Hamburger Eisenbahn

vom 15ten October 1846 bis ultimo März 1847.

Von Station	A. Personen			B. Frachtgut		C. Eilgut			D. Gepäck etc.			E. Vieh		Einnahme überhaupt.								
	I. Class.	II. Class.	III. Class.	Einnahme.	Versendung.	Francatur and Ueberweisung.	Centner	Versendung.	Francatur and Ueberweisung.	Equipagen.	Gepäck. Francatur.	Einnahme.	Sps.									
															ap	ap	ap	ap	ap	ap	ap	
Berlin	460	8,605	28,403	37,626	101,728 1/4	73,818	7	3	2,817	14,443	14	572	21	2,076	11	3	385	12	128,922	22	6	
Spandow	59	1,978	12,435	2,822	1,138	145	23	-	29	12	5	-	-	16	5	9	3	18	2,999	28	9	
Nauen	61	1,162	5,439	2,973	12,340 3/4	2,420	26	-	531 1/2	55	26	3	-	43	4	9	196	6	5,889	93	3	
Panninaue	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Friesack	29	1,300	5,161	3,888	7,439 1/2	918	28	6	104 1/4	77	4	3	-	84	15	6	1,170	24	6,140	-	3	
Neustadt a. D.	78	1,285	5,562	4,549	16,572 3/4	1,663	7	3	166	92	3	6	6	157	14	3	1,468	21	7,937	15	-	
Zernitz	1	132	1,032	671	1,760 1/2	92	24	3	1	1	17	-	-	17	9	3	109	22	892	19	-	
Glowen	38	1,061	4,945	4,247	7,417 1/4	913	12	9	750 1/4	61	21	6	-	139	29	3	605	7	5,967	17	3	
Wilsnack	-	478	2,318	1,153	829	136	13	-	29 1/4	18	13	3	-	28	15	9	48	27	1,385	29	-	
Wittenberge	71	1,494	6,321	6,653	28,021	2,156	14	9	195 1/4	1,908	6	9	43	221	21	3	270	19	11,264	20	3	
Grabow	63	1,808	3,130	1,946	2,273 3/4	463	20	3	22 1/2	122	1	6	3	151	14	4	373	14	3,060	12	5	
Ludwigslust	215	2,780	5,553	7,057	3,025 1/2	1,212	6	-	108 3/4	383	16	6	397	392	12	-	362	11	9,806	14	1	
Hagenow	37	919	2,875	1,918	2,070 1/2	1,381	20	10	64 1/2	142	15	6	2	53	26	-	306	26	3,806	5	5	
Brahsdorf	12	394	1,347	831	1,007 1/4	91	21	-	22	1	5	6	-	29	27	-	152	25	1,107	13	4	
Boitzendorf	80	1,879	4,249	7,750	17,868 3/4	1,121	22	-	3,228	707	11	6	85	518	15	6	93	-	10,276	4	9	
Büchen	-	207	691	317	663 1/2	50	3	8	6	13	12	-	-	1	4	6	74	15	456	13	8	
Schwarzenbeck	14	825	2,272	1,378	625	153	13	6	30	77	25	6	-	40	8	3	55	21	1,705	24	9	
Friedrichruh	9	617	1,361	608	36	24	20	-	7 1/4	12	1	-	-	2	21	9	-	-	647	17	3	
Reinbeck	68	560	943	331	1 3/4	57	3	-	56 3/4	7	13	4	-	3	25	3	-	-	399	13	10	
Bergedorf	68	2,574	12,148	3,120	660	62	21	3	7,044	358	25	-	-	32	26	-	202	1	3,777	12	3	
Hamburg	164	5,107	17,765	20,224	131,935	27,879	10	6	25,368 3/4	3,252	29	-	535	1,544	20	6	1,545	2	55,002	18	6	
Hamburg, Bergedorfer Zwischen-Stationen	7	59	1,026	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Extraordinaria aus dem Personenverkehr	-	-	-	59	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	59	-	-	-
Summe	1,534	35,224	124,973	110,131	337,414	114,774	18	9	40,585 1/4	21,749	27	10	1,668	4	5,556	28	1	7,425	5	261,305	25	6

General-Uebersicht des Personen-Verkehrs

auf der

Berlin-Hamburger Eisenbahn

in der Zeit vom 15. October 1846. bis ultimo März 1847.

Nach	Classen	Von Berlin.	Von Spandow.	Von Naum.	Von Friesack.	Von Neustadt.	Von Zernitz.	Von Glöwen.	Von Wittnackberge.	Von Grönow.	Von Ludwigs- lust.	Von Hagenow.	Von Brühl- dorf.	Von Beitz- burg.	Von Bächen.	Von Schwar- zenbeck.	Von Fried- richsh.	Von Rein- beck.	Von Berg- dorf.	Von Ham- berg.	Summa.	
Berlin . . .	I.	39	45	36	64	1	24	54	1	64	17	3	41	71	460						71	460
	II.	2,217	913	970	845	88	505	542	62	436	47	11	600	1,224	8,605						1,224	8,605
	III.	11,945	3,476	2,731	2,612	337	1,602	247	1,602	275	1,004	78	30	935	1,431	28,403					1,431	28,403
Spandow . . .	I.	51	2	0	29	18	98	7	5	6	6	1	1	4	1,978					4	1,978	
	II.	1,824	75	9	157	10	98	11	75	13	25	2	14	12	435					1	12	435
	III.	10,824	989	208	157	10	98	11	75	13	25	2	14	9	12	435				1	9	12
Naum . . .	I.	12,699	1,066	217	186	10	114	16	82	13	37	2	15	13	16,472					13	16,472	
	II.	57	1	0	29	2	31	2	2	1	1	1	5	8	61					8	61	
	III.	857	92	74	63	8	97	16	105	1	23	1	1	5	1,162					16	1,162	
Friesack . . .	I.	3,326	1,057	537	223	28	97	16	105	1	23	1	1	5	5,439					16	5,439	
	II.	4,240	1,150	611	286	36	130	18	132	1	24	1	1	5	6,662					24	6,662	
	III.	26	82	0	99	6	44	9	76	6	8	4	10	20	1,300					5	1,300	
Neustadt a. D.	I.	2,985	250	644	774	67	167	79	149	4	5	2	30	17	5,161					17	5,161	
	II.	3,944	272	726	874	73	213	88	225	10	13	6	38	22	6,490					22	6,490	
	III.	51	3	89	0	12	70	31	126	18	18	4	10	28	1,285					14	1,285	
Zernitz . . .	I.	793	38	55	89	146	560	257	317	20	16	2	5	28	5,562					28	5,562	
	II.	2,770	194	357	892	181	631	258	453	40	42	6	11	38	6,925					42	6,925	
	III.	3,014	232	415	981	181	631	258	453	40	42	6	11	38	6,925					42	6,925	
Glöwen . . .	I.	85	4	4	7	9	174	73	68	6	1	4	4	1	132					7	132	
	II.	414	25	32	76	144	174	73	68	6	1	4	3	5	1,032					5	1,032	
	III.	499	25	36	80	151	183	85	77	7	1	4	4	4	1,165					8	1,165	
Wittnack . . .	I.	27	1	3	2	2	19	3	3	1	1	1	6	2	38					2	38	
	II.	471	17	23	78	162	199	7	13	7	13	1	6	13	1,061					13	1,061	
	III.	1,767	87	134	217	581	177	600	888	23	46	3	4	186	4,945					231	4,945	
Wittnack . . .	I.	2,265	104	158	272	661	196	782	1,000	30	59	4	4	192	6,044					246	6,044	
	II.	60	5	10	32	9	162	6	184	6	5	1	1	1	478					22	478	
	III.	344	31	38	81	233	88	507	900	27	26	1	20	20	2,318					22	2,318	
Wittnack . . .	I.	404	36	41	91	265	97	669	1,084	32	31	2	21	2	2,796					22	2,796	
	II.	38	1	2	6	6	6	4	4	4	4	2	7	5	71					5	71	
	III.	494	7	25	64	113	12	200	232	69	93	15	4	27	1,494					138	1,494	
Wittnack . . .	I.	2,268	134	177	182	380	119	880	1,007	235	359	39	15	175	6,321					15	6,321	
	II.	141	203	248	508	137	1,080	1,229	304	456	56	19	209	10	7,886					17	7,886	
	III.	2,800	141	203	248	137	1,080	1,229	304	456	56	19	209	10	7,886					17	7,886	

Nachweis

der in dem Zeitraum vom 15. October 1846 bis zum 31. März 1847
durchfahrenen Meilen.

An Nutzmeilen sind gefahren worden vom 15. October 1846 bis 31. März 1847:

a. Personenzüge:

vom 15. October bis incl. 14. December 1846		
= 61 Tage à 93,4 Meilen	5697,4 M.	
vom 15. December 1846 bis incl. 31. März 1847		
= 107 Tage à 152 Meilen	16,264 M.	
davon ab:		
die am 20. Decbr. 1846 eingestellten Zwischen- züge mit	76 M. 16,188 M.	21,885,4 M.

b. Güterzüge:

vom 18. Januar bis incl. 31. März 1847 = 73 Tage		
à 59,8 Meilen	4,365,4 M.	26,250,8 M.

c. Extrafahrt 5,9 M.

**d. durch Hilfs- und leere Locomotive gefahrene
Meilen** 4,209,7 M.

e. Probefahrten vor dem 15. October 548,3 M.

f. Localzüge zwischen Bergedorf und Hamburg:

vom 15. Decbr. 1846 bis incl. 31. März 1847 = 107 Tage		
à 8,4 Meilen	898,8 M.	Summa 31,913,5 M.