

Name der Gesellschaft
Berlin=Hamburger Eisenbahn=Gesellschaft

会社名
ベルリン = ハンブルグ鉄道会社

会計年度
1849

業種
鉄道会社

掲載文献等
Original

ファイル名
1849BHEG_A.pdf

1909. 7386

Siebenter General-Bericht

der

Direction der Berlin-Hamburger Eisenbahn- Gesellschaft

für das Jahr 1849.

Berlin, 1850.

Druck von G. Bernstein, Mauer-Strasse Nr. 53.

Das Verwaltungsjahr 1849, über welches die Direction ihren pflichtmäßigen Bericht hiermit ablegt, ist, wie sie zu ihrer Freude erklären kann, im Allgemeinen nicht hinter den Erwartungen zurück geblieben, die sie in ihrem Geschäftsbericht über das vorangegangene Jahr aussprechen zu dürfen geglaubt hat. Es bewährt sich immer mehr, daß die Voraussetzungen, auf welche die Einträglichkeit des Unternehmens berechnet ist, an sich richtig, daß die Elemente seines Gedeihens wirklich vorhanden sind und daß es nur bedarf, daß keine gewaltsame Störungen von außen eintreten, damit sie sich naturgemäß und in erspriesslicher Weise entwickeln. Von solchen Störungen ist auch das verflossene Jahr keinesweges frei gewesen, wie ja bekanntlich eine Wiederholung der Eisblockade mehrere Monate hindurch den hamburgischen Schiffahrts-Verkehr beinahe ganz gehemmt hat; von ähnlichen störenden Erscheinungen werden muthmaßlich noch manche kommende Jahre Zeugen sein; aber sie werden auch hoffentlich zuletzt immer zu desto regeren Anstrengungen, zu um so kräftigerem Aufschwung führen, wodurch die vorübergehenden Nachtheile zu bleibenden Vortheilen umgewandelt werden.

Als einen solchen, hoffentlich auch nur vorübergehenden Nachtheil müssen wir zuvörderst die Abnahme im Personen-Verkehr bezeichnen, die sich im vorigen Jahre abermals bemerklich gemacht hat. Theilweise ist dieselbe unstreitig auch Folge der nicht unwesentlichen Erhöhung des Personen-Fahrgeldes gewesen, welche die Direction im vorigen Sommer vorzuschlagen und demnächst eintreten zu lassen sich bewogen gesehen hat; hierin ist indessen der Tariffatz der übrigen angrenzenden Bahnen nur erreicht, auch das rechte Maas gewiß nicht überschritten worden: denn ungeachtet jener Verringerung in der Zahl der Passagiere, ist die Einnahme aus diesem Zweige des Betriebes doch im regelmäßigen Verkehr um etwa 46,500 Thlr. und, einschließlich der Militair-Transporte und anderer außergewöhnlicher Einnahmen, um etwa 67,000 Thlr. größer gewesen, als im Jahre 1848. (Anlage A. und B.)

Daß die Erhöhung des Personentarifs auch nicht die alleinige Ursache war, ergiebt sich schon aus dem Umstande, daß auch in der ersten Klasse, welche gar nicht davon betroffen worden, eine Verminderung in der Zahl der Passagiere sich zeigt, und daß in dieser, wie in der zweiten, das Verhältniß jener Abnahme im vorigen Jahre gegen 1848 ein ungleich geringeres war, als das des Jahres 1848 gegen 1847. Letzteres betrug nämlich ohne Rücksicht auf die Militair-Transporte, jedoch mit Einschluß der Extrazüge, resp. 42, und 31, pCt., im vorigen Jahre dagegen 4, pCt. in der ersten, und 0, pCt. in der zweiten Klasse. In der dritten Fahrklasse, wo freilich die Steigerung die bedeutendste war — von 3 Thlrn. auf 4 Thlr. 5 Sgr. für die ganze Strecke — hatten wir allerdings 1849 eine Abnahme um 17, pCt. (gegen 10¹/₁₀ pCt. im Jahre 1848); doch ist wie gesagt, die Einnahme dadurch nicht beeinträchtigt worden, und da der Preis, im Vergleich zu allen anderen Beförderungsmitteln sowohl, als zu den Vorzügen des Eisenbahn-Transportes noch ein außerordentlich mäßiger ist, so glauben wir zu der Erwartung einer steten Zunahme von jetzt an berechtigt zu sein. Unser Vertrauen in dieser Beziehung erscheint gewiß um so begründeter, wenn man erwägt, wie noch aller Orten die Erleichterung des Verkehrs auf die Zunahme der Bevölkerung, ihres Betriebes und ihrer Bewegung eingewirkt hat. Während wir nun hinsichtlich der Einzelheiten unseres Betriebes auf die dem Bericht beigelegten Tabellen hinzuweisen uns erlauben, heben wir von den Resultaten folgende hervor:

Die Gesamt-Einnahme aus dem Transportbetriebe hat betragen 1,338,668 Thlr. 26 Sgr. 11 Pf., also 268,612 Thlr. mehr als im Jahre 1848. Hiervon kommen 470,438 Thlr. 18 Sgr. 1 Pf. auf den Personenverkehr, einschließlich 87,894 Thlr. 1 Sgr. 5 Pf. für Militair-Transporte, welche letztere Summe zum Theil durch die Vollendung der Magdeburg-Wittenberger Bahn so ansehnlich geworden ist, weil nun auch Truppen aus dem südlichen Deutschland dem Weg über diese und unsere Bahn den Vorzug vor den früher von ihnen ausschließlich benutzten hannoverschen Bahnen gaben. Die Zahl der beförderten Truppen hat im Ganzen 38,607, die der übrigen Reisenden im gewöhnlichen Verkehr 445,048 betragen, von denen 2,733 die erste, 89,246 die zweite, 353,069 die dritte Klasse benutzt haben. Hierzu kommen noch mittelst Extrazüge beförderte 237 Passagiere erster, 212 zweiter und 620 dritter Klasse, zusammen 1069, so daß die Gesamtzahl im Personen-Verkehr sich auf 484,724 erhebt. Vergleicht man die Zahl der im gewöhnlichen Verkehr und mit den Extrazügen beförderten Personen — also exclusive

Militair — mit den entsprechenden Einnahmen, so hat die einzelne Person — ausschließlich der Gepäckfracht — 25 Sgr. $8\frac{7}{10}$ Pf. eingebracht, ein gegen das vorangegangene und auch gegen das Jahr 1847 sehr günstiges Resultat, da in jenem die Person im Durchschnitt nur 19 Sgr. $1\frac{1}{2}$ Pf., im Jahre 1847: 22 Sgr. $3\frac{7}{10}$ Pf. eingebracht hat. Hätte also die Personenzahl im gewöhnlichen Verkehr des Jahres 1849 der vom Jahre 1847 entsprochen, so würde sich daraus eine Mehr-Einnahme von ca. 148,000 Thln. ergeben haben; bringt man hiervon die extraordinaireren Einnahmen für Militair-Transporte, als theilweisen Ersatz des Ausfalles, in Abrechnung: so ergiebt sich für das vergangene Jahr, im Verhältniß gegen 1847, immer noch ein Minder-Ertrag von circa 60,300 Thlr. Rechnet man die Gesamt-Einnahme aus dem Personen-Verkehr, d. h. einschließlich der Militair-Transporte, so hat eine jede Person 29 Sgr. $1\frac{1}{2}$ Pf. gebracht.

Jede Person, im regelmäßigen Verkehr, hat die Bahn auf einer Strecke von durchschnittlich $7\frac{7}{10}$ Meilen befahren. Auf eine Meile berechnet, würde sich eine Frequenz von 3,446,004 Personen, auf die ganze Länge der Bahn gebracht, von 90,684 Personen herausstellen. Ueber die Militair-Transporte sind die näheren Angaben in der Anlage C. enthalten.

Die Gepäckfracht von 62,430 Centnern hat die vom Jahre 1848 um beinahe 4000 Ctr. an Gewicht überstiegen und eine Mehr-Einnahme von 1343 Thln.; zusammen (einschließlich des mit den Personenzügen transportirten Viehes) 15,821 Thlr. 14 Sgr. 8 Pf. gebracht.

Die bedeutendste Zunahme zeigt sich im Güter-Verkehr, nämlich um 515,502 Ctr. Fracht- und 6,529 Ctr. Eilgut, zusammen 522,031 Ctr.; oder 2,353,222 Ctr. im Jahre 1849 gegen 1,831,190 $\frac{3}{4}$ Ctr. im Jahre 1848. Dabei war die Einnahme größer als im vorangegangenen Jahre um 195,831 Thlr. für Frachtgüter und um 4913 Thlr. für Eilgüter; da sie sich resp. von 586,626 Thlr. Güter- und Postfracht auf 782,457 Thlr.; und von 24,138 Thlr. Eilfracht, auf 29,051 Thlr. erhob.

Das Quantum der beförderten Fracht- und Eilgüter auf die Länge einer Meile reducirt, ergiebt die Zahl von 62,264,929 Ctr.; auf die ganze Länge der Bahn zurückgeführt, ergiebt 1,638,551 Ctr.

Durchschnittlich hat jeder Centner, Fracht- und Eilgut, 26 $\frac{1}{2}$ Meilen durchlaufen und, einschließlich der Transitzölle sowie der An- und Abfuhr-Kosten, 10 Sgr. 4 Pf. oder $4\frac{68}{100}$ Pf. pro Centner und Meile eingebracht. Nach Abrechnung obengenannter Unkosten

stellt sich die Netto-Fracht durchschnittlich auf 3,00 Pfennig pro Centner und Meile für Fracht und Eilgut.

Der Ertrag aus dem Vieh-Transport mit den Güterzügen ist dem des vorangegangenen Jahres fast ganz gleich geblieben — nämlich 36,905 Thlr. gegen 36,958 im Jahre 1848; der aus dem Equipagen-Transport hat sich um circa 300 Thlr. verringert: 3993 : 4278 Thlr.

Um noch einige Resultate aus dem Betriebe hervorzuheben, werden wir bei der Personenfrequenz darauf hinzuweisen haben, daß sich eine wesentliche Vermehrung der Einnahme nur bei den als End- oder Zielpunkten zu betrachtenden Stationen zeigt, wogegen die Zwischenstationen, namentlich die näher an Berlin belegenen, eine zum Theil nicht unbedeutende Abnahme aufweisen. Das Eine wie das Andere ist, zum Theil wenigstens, Folge des erhöhten Tarifs und es ist deshalb an die Direktion mitunter wohl das Ansinnen gestellt worden, für einzelne Zwischenstationen niedrigere Fahrpreise anzusetzen.

Aber abgesehen von allen anderen Gründen, namentlich der Billigkeit, welche dawider sprechen, mußte schon der entscheidend sein, daß man es keinem Reisenden würde benehmen können, durch Lösung der Billets von Station zu Station den höheren Tariffatz für die ganze Fahrt zu umgehen. Eine namhafte Erhöhung der Frequenz und Einnahme zeigt sich nur bei Hagenow und Hamburg; außerdem, wenn auch in geringerem Verhältniß, bei Wittenberge; und zwar hier in der ersten und zweiten, in Hagenow nur in der zweiten, in Hamburg in allen drei Klassen, nämlich:

	Hamburg.		Hagenow.		Wittenberge.	
	1848.	1849.	1848.	1849.	1848.	1849.
I. Cl.	739	745	484	453	78	110
II. Cl.	19,947	23,830	7,653	9,825	2,777	3,449
III. Cl.	63,653	64,681	24,976	24,861	14,830	14,320

Eine beträchtliche Abnahme der Personen-Frequenz bei einer Steigerung der Einnahme um etwa 12,000 Thlr. zeigt sich bei Berlin; jene beschränkt sich übrigens fast ganz auf den Verkehr mit Spandow, wie sich aus der Abnahme von 25,412 Personen in Berlin und 24,749 Personen in Spandow ergibt. Bei den vielfältigen und sehr billigen Verbindungsmitteln zwischen beiden Städten konnte nur ein äußerst niedriger Fahrpreis und eine Concurrnz sichern, ließ aber begreiflich auch nur einen sehr geringen Nutzen.

Ueber unsern Frachtverkehr geben die anliegenden Tabellen D. und E. genaue Auskunft. Ueber unsern Verkehr mit ländlichen Producten wird folgende Notiz von allgemeinem Interesse sein:

Der Eingang von Getreide und Mehl in Berlin von den Stationen Rauen bis Grieben ist von 27,231 Ctrn. im Jahre 1848, auf 59,115 Ctr. im Jahre 1849 gestiegen, worunter allein 25,500 Ctr. aus Neustadt und 10,700 Ctr. aus Bernitz. Der Transport von Milch nach Berlin von den Stationen Rauen bis Bernitz ist von 56,622 Ctr. oder 1,887,400 Quart im Jahre 1848, auf 69,056 Ctr. oder 2,301,867 Quart im Jahre 1849 gestiegen, wovon die bedeutendsten Beiträge aus Neustadt mit 22,684 und aus Friesack mit 16,754 Ctrn. geliefert sind. Hier liegt gewiß ein schlagender Beweis vor, von welcher Einwirkung die erleichterte Absatzfähigkeit auf die Production ist und läßt uns hoffen, daß dieselbe sich in immer umfassenderem Maße kund geben wird; denn in der That lehren uns täglich neue Erfahrungen, daß zum Theil es weniger Mangel an natürlichen Schätzen, als Mangel an einsichtiger und kräftiger Benutzung derselben ist, wodurch manche Landstrecke so dürftig erscheint.

Vergleichen wir kurz die Haupt-Stationen für den Güterverkehr, so zeigen sich folgende Ergebnisse im Verhältnis zum Jahre 1848:

	1849.		1848.	
	Frachtgut. Ctr.	Eilgut. Ctr.	Frachtgut. Ctr.	Eilgut. Ctr.
1. Hamburg:				
Versendung	1,260,108	19,232	952,539	13,287
Empfang	495,152	10,458	395,372	9,520
2. Berlin:				
Versendung	359,175	9,239	286,207	10,473
Empfang	1,223,098	15,345	897,681	12,169
3. Wittenberge:				
Versendung	89,233	3,057	70,584	627
Empfang	235,191	2,027	148,860	546
4. Hagenow:				
Versendung	148,884	2,582	88,293	3,359
Empfang	122,303	4,638	101,810	3,475

Als demnächst die bedeutendsten Stationen für den Güterverkehr erscheinen: Neustadt mit insgesammt 109,836, Rauen 85,213, Boizenburg 57,393 und Grieben 50,726 Centner. Die stärksten Güter-Transporte hatten wir im November mit 251,646 Ctr. Fracht- und 5,506 Ctr. Eilgut, und im September mit 245,144 Ctr. Fracht- und 4,352 Ctr. Eilgut; die schwächsten im Mai mit 125,123 Ctr. Fracht- und 2,262 Ctr. Eilgut, und im Juli mit 135,871 Ctr. Fracht- und 1,843 Ctr. Eilgut. Von welchem Einfluß die Elbblockade auf unsern Güterverkehr war, geht daraus hervor, daß derselbe im August, obgleich die Blockade erst nach dem ersten Drittheil des Monats aufgehoben wurde, sogleich auf 202,899 Ctr. Fracht- und 2,125 Ctr. Eilgut stieg.

Von unseren Wagen ist im Ganzen folgende Meilenzahl durchlaufen worden:

erfreuliche Erscheinung, daß unsere vaterländische Arbeit den Vergleich mit der besten ausländischen in dieser Beziehung so rühmlich besteht, daß wir kaum noch Veranlassung haben werden, unsern Bedarf anders als vom Inlande zu entnehmen.

Von Unfällen hat sich auf unserer Bahn im vorigen Jahre nur einer von Bedeutung ereignet und wir würden denselben nicht speziell hervorheben, wenn er nicht zu den größten Entstellungen und Uebertreibungen Anlaß gegeben hätte. Es war am 29. März, als auf dem Bahnhofe zu Friedrichstruß im Güterzuge, durch das Brechen zweier Achsen an einem achträdri gen Güterwagen, während derselbe sich über dem Reinigungs canal befand und, in diesen hinabstürzend, ein absolutes Hinderniß dem Zuge entgegenstellte, die Beschädigung mehrerer Wagen verursacht wurde. Der Schaden an der versicherten Ladung hat nur circa 80 Thlr., der an dem für solche Unglücksfälle nicht versicherten Betriebsmaterial circa 2700 Thlr. betragen. Die Verletzungen, welche Einige aus dem Begleitungs personal erlitten, sind zum Glück von keinen bleibenden Folgen gewesen.

Die Gesamt-Einnahmen aus den verschiedenen Zweigen unseres Betriebes ergeben folgende Summen:

Für Personen, einschließlich der Beförderung von Militair	470,438 Thlr. 18 Sgr. 1 Pf.
• Frachtgüter	782,457 „ 18 „ — „
• Bleh mit den Güterzügen	36,905 „ 23 „ 3 „
• Eilgut	29,051 „ 19 „ 1 „
• Gepäcke, einschließlich Bleh mit den Personenzügen	15,821 „ 14 „ 8 „
• Equipagen	3,993 „ 23 „ 10 „
	<hr/>
	1,338,668 Thlr. 26 Sgr. 11 Pf.
Hierzu noch die in der General-Uebersicht — Anlage I. — aufgeführten verschiedenen Einnahmeposten mit	24,545 „ 3 „ 6 „
	<hr/>
	gibt Total 1,363,214 Thlr. — Sgr. 5 Pf.
Hievon ab die Ausgabe laut Anlage K. mit	1,134,506 „ 29 „ — „
	<hr/>
	gibt einen Ueberschuß von 228,707 Thlr. 1 Sgr. 5 Pf.

Unser Vorschlag, von diesem Jahresertrage der Bahn zunächst eine Summe zum Reservefonds zurückzulegen, weil eine unausbleibliche Abnutzung der Schienen und Schwellen und mancher anderen Gegenstände stattgefunden hat, dafür aber keine Ersatzstücke, dieser Abnutzung entsprechend, angeschafft sind, ist von Einem verehrlichen Ausschusse, in Berücksichtigung des §. 24 des Statuts, wonach erst dann ein Reservefonds gebildet werden soll, wenn die Actien Litt. A. mit $4\frac{1}{2}$, die Litt. B. mit $3\frac{1}{2}$ Procent verzinset sind, zurückgewiesen; es ist vielmehr beschlossen, den ganzen Ertrag, dem Wortlaute des Statuts entsprechend, unter die Actien Litt. A. und B. zu vertheilen, wonach also 225,000 Thlr. zur Dividenden-Zahlung für die Actien Litt. A. mit $4\frac{1}{2}$ Procent zu verwenden

sind, der Rest von 3707 Thlr. 1 Egr. 5 Pf. aber zu gleichen Theilen an die hohen Regierungen von Mecklenburg und Hamburg, als Inhaber der Actien Litt.- B., mit 1853 Thlr. 15 Egr. 84 Pf. zu zahlen ist.

Ehe wir jedoch zu einer Erörterung der einzelnen Ausgabenposten übergehen, sei es uns vergönnt, die folgende allgemeine Bemerkung voranzuschicken

Aus einer amtlichen Zusammenstellung über die Längen, Anlagekosten und Betriebsmittel der am Schlusse des Jahres 1848 im Betrieb gewesenen Eisenbahnen im Königreich Preußen, sowie über die Ergebnisse ihres Betriebes in jenem Jahre, bieten sich nämlich folgende Vergleichungs-Punkte dar:

Hinsichtlich ihrer einfachen Meilen-Länge ist unsere Bahn die zweite, hinsichtlich der Länge ihres Doppelgleises die erste, hinsichtlich ihrer Anlagekosten im Ganzen die dritte unter siebenzehn Bahnen; wogegen, die Anlagekosten über die Meilenzahl vertheilt, unsere Bahn erst auf den achten Platz, von der teuersten abwärts gerechnet, kommt. In der Gesamteinnahme aus dem Personen-Verkehr ist sie die vierte, in der aus dem Güterverkehr sogar die dritte; sieht man aber auf die Leistungen, die sie hat machen müssen, um einen solchen Ertrag zu erzielen, so findet man, daß, während die durchschnittliche Einnahme aus dem Güterverkehr einer jeden der 17 Bahnen 5 Pfennige pro Etar, und Meile hätte bringen müssen, die unsrige in der That nur 3,00 Pfennige für Fracht- und Eilgüter, exclusive der Transitfrächte, erhalten hat, so daß nur eine einzige, die Breslau-Freiburg-Schweidnitzer, in dieser Beziehung ungünstiger gestellt erscheint, als sie. In der Summe ihrer Gesamt-Ausgaben ist unsere Bahn wiederum die dritte; in dem Verhältnisse derselben zur Brutto-Einnahme aber erst die sechste mit 62,00 Prozent und in ihren Ausgaben für die Bahn und deren allgemeine Verwaltung erst die elfte mit 5166 Thlr. 15 Egr. 2 Pf. pro Meile.

Die Ausgaben des Jahres 1849 finden sich in der Anlage K. specificirt; sie betragen:

a) Litt. A. bis K.	529,204 Thlr. 17 Egr. 4 Pf.	an Betriebs-Unkosten,
b) Litt. L. bis P.	605,302. " 11 8 "	generellen Ausgaben
	überhaupt: 1,134,506 Thlr. 29 Egr. "	

Gegen das Jahr 1848 ergibt sich ad a, bei den Betriebs-Kosten, trotz des vermehrten Güterverkehrs, der verhältnismäßig den größeren Theil der Unkosten bedingt, eine Minderausgabe von circa 48,400 Thlr.; wogegen die generellen Ausgaben (deren Höhe, mit Ausnahme der Verzinsung und Amortisation der Prioritäts-Actien, der Entwicklung des Güterverkehrs direct entspricht) einen Mehraufwand gegen das vorangegangene Jahr von circa 89,600 Thlr. erforderten, wobei allerdings auch die Verzinsung und Amortisation der Prioritätsobligationen mit circa 26,200 Thlr. Mehrkosten betheilligt sind.

II

Specieller auf die einzelnen Ausgabenposten eingehend, bemerken wir zu:

Litt. A. Allgemeine Verwaltungskosten.

Hier ergibt sich gegen die Soll-Ausgabe laut Etat, eine Ersparung von 2250 Thlr. 2 Sgr. 4 Pf., während die Ist-Ausgabe der des vorletzten Jahres fast gleichgeblieben ist; obgleich die Heizungs- und Erleuchtungskosten dieses Mal mit 1511 Thlr. 23 Sgr. 5 Pf. hier mit in Ausgabe gestellt sind.

Litt. B. Die Unterhaltung der Bahn und der Gebäude

hat gegen die Soll-Ausgabe eine Ersparung von 63,931 Thlr. 7 Sgr. 6 Pf. erlaubt, in Folge deren in diesem Titel auch die Ist-Ausgabe gegen das Vorjahr um etwa 18,000 Thlr. geringer erscheint. Die Ersparung erstreckt sich, in fast gleichem Verhältniß, auf alle Unterabtheilungen, und zwar: ad I. durch Einschränkung des Personals; ad II. III. und IV. in Folge der soliden Construction des Bahnkörpers und des Gefüges, welche beide nur geringer Nachbesserungen bedurften; ad VII. aber, weil unsere Bahn von anhaltenden und sehr bedeutenden Schneewehen glücklicherweise verschont blieb.

Die Unterhaltung des Planums, der Gräben und der Böschungen hat nur 1051 Thlr. 2 Sgr. 11 Pf., die der Brücken und Durchlässe 1356 Thlr. 26 Sgr. 4 Pf., die Instandhaltung des Oberbaues an Arbeitslohn 13,323 Thlr. 21 Sgr. 7 Pf., an Material 4619 Thlr. 20 Sgr. 1 Pf. gekostet, und die gesammte bauliche Unterhaltung mit Einschluß aller Nebenanlagen, Orkände, mechanischen Vorrichtungen und der Beseitigung des Schnees hat nur eine Ausgabe von 34,083 Thlr. 2 Sgr. 9 Pf. verursacht. Dies beträgt bei der Länge unserer Bahn von 38 Meilen nur circa 897 Thlr. pro Meile. Im Jahre 1848 betrug die Kosten pro Meile circa 1342 Thlr. also im Jahre 1849 circa 445 Thlr. pro Meile weniger. Wir haben geglaubt, auf dieses außerordentlich günstige Resultat besonders aufmerksam machen zu dürfen; denn es möchte wohl ein günstigeres Resultat auf keiner Bahn von irgend erheblicher Ausdehnung erzielt worden sein.

Litt. C. Kosten des Transportbetriebes.

Es ergibt sich auch hier eine bedeutende Ersparung gegen die Soll-Ausgabe des Etats, nämlich im Betrage von 44,619 Thlr. 1 Sgr. und, im Vergleich zur Ist-Ausgabe pro 1848, eine Minderausgabe von circa 39,000 Thlr.

Wenn auch in den Unterabtheilungen II. und III. eine geringe Ueberschreitung des Etats, wegen der durch den erhöhten Güterverkehr unerläßlich bedingten Vermehrung des Arbeiter-Personals, nicht zu vermeiden war; so ist dagegen (ad I.) in dem übrigen Personal eine erhebliche Ersparung möglich gewesen. Ad IV. entstand die Ueberschreitung durch wiederholten Umdruck der Fahrbillets in Folge der Tarifierhöhung. Ad V. ist die Ersparung durch immer billigere Gewinnung der Coles

und durch Verbehalten der eingeführten Prämien an die Locomotivführer, für geringeren Colesverbrauch bei der Befuerung der Maschinen, in so bedeutendem Grade erreicht worden. Da die Anzahl der von den Locomotiven im Jahre 1849 durchlaufenen Meilen der des Jahres 1848 fast gleichkommt, die Befuerung im letztverfloffenen Jahre aber um ein Bedeutendes, nämlich circa 16,700 Thlr. billiger war, so ist das erhaltene Resultat gewiß ein sehr günstiges zu nennen.

In gleicher Weise stellt sich das Ergebnis des Tit. VI. als ein sehr erfreuliches heraus; denn auch hier ist die Ausgabe, gegen die pro 1848 um etwa 10,000 Thlr. geringer, während nicht allein die Dienstleistungen der Locomotiven, wie schon gesagt, in beiden Jahren fast gleich, sondern die von den Transportwagen insgesamt durchlaufene Meilenzahl im Jahre 1849 sogar um beinahe 150,000 Meilen größer ist, als im Jahre zuvor.

Außerdem ist zu bemerken, daß außer den Neubaufößen mehrerer Güterwagen auch die Beschaffung zweier neuen Locomotiven — in Ermangelung eines zureichenden Reservefonds — unter diesem Titel mit verausgabt wurden.

Litt. D. Vergütung für Benutzung fremder Eisenbahnwagen.

Dieser Posten ist gegen den Etat freilich um ein Erhebliches überschritten worden; doch ist die Mehrausgabe gerechtfertigt durch den bedeutenden Güterverkehr in den Monaten September bis December v. J., zu dessen Bewältigung, da unsere eigenen Wagen nicht ausreichten, die Medlenburgische Eisenbahngesellschaft, mit dankenswerther Bereitwilligkeit, eine Anzahl ihrer Wagen auf längere Zeit gegen angemessene Vergütung aus vorlieh.

Litt. K. Insgemein.

Unter diesem Abschnitt, für welchen im Voranschlag keine Summe ausgeworfen war, sind diejenigen Quoten verausgabt worden, welche wir der Magdeburg-Bitterbergischen Eisenbahngesellschaft aus dem directen Verkehr zwischen Hamburg und Magdeburg, aus den Frachtantheilen diesseitiger Bahn vertragmäßig als Rabatt gewährten. Außerdem enthält derselbe andere extraordinäre Entschädigungen, Kurkosten im Dienst erkrankter Beamte, Ablosungen und Einnahme-Ausfälle.

Die generellen Ausgaben sub Litt. M. N. und O, stehen zu der Erweiterung des Verkehrs und namentlich des Gütertransports in unmittelbarer Beziehung und mußten mit diesem verhältnismäßig sich steigern.

Wie günstig sich das Resultat der Verwaltung im letztverfloffenen Jahre überhaupt gestaltete, geht noch deutlicher aus der Vergleichung der Betriebs-Ausgaben mit den Einnahmen hervor.

Die Einnahmen betragen nämlich überhaupt 1,363,214 Thlr. — Sgr. 5 Pf.

Rechnet man hiervon ab die in der Anlage K.

sub N. verausgabten Transitбилle mit 144,870 Thlr. 1 Sgr. 4 Pf.

und O. gezahlten Centnergelber für

An- und Abfuhr der Güter nach

und von den Bahnhöfen, mit 76,119 „ 13 „ 4 „

zusammen 220,989 „ 14 „ 8 „

(welche Summe mit den Frachten erhoben wurde und folglich nur als durchlaufender Posten in Einnahme und Ausgabe erscheint), so

bleibt reine Einnahme 1,142,224 Thlr. 15 Sgr. 9 Pf.

von der die Betriebs-Ausgabe, mit 529,204 Thlr. 17 Sgr. 4 Pf.

nur 46,33 pCt.

beträgt, und zwar 16,17 pCt. weniger, als im Jahre 1848, ein Ergebnis, dessen sich wenige Bahn-Verwaltungen zu erfreuen haben dürften und welches um so mehr befriedigen muß, als gerade bei unserer Bahn die verschiedenen Territorial- und Zoll-Verhältnisse nicht ohne Einfluß auf die Erhöhung der Betriebs-Kosten bleiben.

Die Gesamtkosten für jede Betriebs-Meile betragen durchschnittlich 4 Thlr. 14 Sgr. 2 Pf.; also pro Meile 11 Sgr. 2 Pf. weniger, als im Jahre 1848.

Zu den in unserm letzten Jahresberichte erwähnten Verbindungen mit den Anschlußbahnen ist seit dem Monat August 1849 auch noch ein directer Verkehr mit der Magdeburg-Wittenbergischen Eisenbahn getreten, der zwar noch keine bedeutende Einwirkung auf unsere Betriebs-Ertragnisse ausgeübt, sich aber doch bereits in ziemlich lebendiger Weise entwickelt hat und mit der Vollendung der Elbbrücke bei Wittenberge zu noch größeren Hoffnungen berechtigt.

Ein Verzeichniß der bei unserer Eisenbahn in diesem Jahre angestellten Beamten fügen wir sub Litt. N. diesem Berichte bei.

Bau-Ausführung.

Die Bau-Ausführung der Hauptbahn ist, wie schon in dem vorjährigen General-Bericht bemerkt wurde, im Allgemeinen als ganz vollendet anzusehen. Die einzige Arbeit von einiger Belang, welche rückständig ist, betrifft die Herstellung des zweiten Geleises auf 3 Meilen Länge, wozu aber die Materialien aller Art vorhanden sind. Diese Ausführung wurde ausgesetzt, weil der jetzige Verkehr auch ohne dieses Doppelgeleise noch zu bewältigen ist, und dann, weil bei etwaniger Aenderung des Fahrplans, welche möglicher Weise nach Vollendung der Zweigbahn von Wittenberge nach

Magdeburg, der Mecklenburgischen Bahnen und der Lübeck-Büchener Bahn geboten werden könnte, es wünschenswerth sein möchte, den Rest des Doppelgleises auf einer anderen Strecke auszuführen, als auf derjenigen, wo es ursprünglich geschehen sollte. Die Ausführung dieser 3 Meilen Doppelgleise wird daher auch in der nächsten Zeit nicht beabsichtigt.

Der Bau der Büchen-Lauenburger Zweigbahn hat auch in dem vergangenen Jahre geruht und ist mit den theilhaftigen Communen ein Vertrag zu Stande gekommen, nach welchem die Vollendung einstweilen auf 5 Jahre ausgesetzt wird. Dieser Vertrag kann jedoch Seitens der Commune Lauenburg gekündigt werden und muß die Ausführung geschehen, wenn diese Kündigung erfolgt. Es läßt sich daher nicht bestimmen, ob und wann dieser Bau wieder aufgenommen werden muß. Nur das scheint unbedingt festzustehen, daß dann mit demselben weiter vorgeschritten werden muß, wenn eine Anschlußbahn von Lüneburg nach Lauenburg gesichert ist. Sobald diese Eventualität eintritt, ist aber auch die Büchen-Lauenburger Zweigbahn für den Verkehr von der Ostsee nach dem westlichen Deutschland nicht ohne Interesse. — Der Ausbau des Bahnhofes zu Hamburg, welcher contractlich der Hamburg-Bergedorfer Eisenbahn-Gesellschaft obliegt, ist auch jetzt noch nicht ganz vollendet. Das Werkstätten-Gebäude ist zwar im vorigen Jahre errichtet und gegenwärtig schon in Benutzung genommen; dagegen hat der Ausbau des Güterschuppens fast ganz geruht und wird erst in diesem Augenblicke wieder aufgenommen. Der Kanal zum Güterschuppen ist bis jetzt erst zur Hälfte fahrbar, die andere Hälfte, sowie die Schleuse zu demselben sind aber noch nicht für den Verkehr eröffnet und wir bisher mit dem ansehnlichen Güter-Verkehr auf die von uns errichteten provisorischen Anlagen beschränkt. Die Hamburg-Bergedorfer Gesellschaft hat indeß die Zusage gemacht, die Vollendung der Bauwerke mit dem größten Nachdruck im Laufe dieses Jahres zu betreiben und hoffen wir somit, baldigst auch zu dem Gebrauche des vollendeten Hamburger Bahnhofes zu gelangen.

Die Rechnung für die Bau-Ausführung des gesammten Unternehmens ist mit dem 1. April d. J. abgeschlossen worden. Die Ausgaben, welche von da ab der Baufonds noch zu tragen hat und die sich insbesondere auf Grund-Entschädigungen, auf die Herstellung des zweiten Gleises auf drei Meilen Länge, auf die Anschaffung von Betriebsmitteln, auf die Herstellung des electro-magnetischen Telegraphen und auf die Vollendung der Zweigbahn beziehen, werden in Zukunft jährlich in einer Stück-Rechnung nachgewiesen werden. Ueber den Rechnungs-Abschluß legen wir den Rapport unseres technischen Dirigenten sub Litt. A. hier bei und fügen zugleich einen Abschluß des Hauptkassens-Conto's vom 31. März 1850 sub Litt. P. hinzu, woraus sowohl der Stand des Bau-Conto's als auch der Vermögenszustand der Gesellschaft näher hervorgeht.

Der Rapport über die Bau-Ausführung weist in erster Colonne die ursprüngliche Ab-

Schlupfsumme laut Anschlag vom 8. November 1845 mit . . .	11,907,613 Rthlr. 28 Sgr. 3 Pf.
nach. Hierzu treten noch die Kosten für die nachträglich beschlossenen und genehmigten Anlagen als: das Doppelgleise für 21½ Meilen, die circa 1½ Meilen lange Bächen-Lauenburger Zweigbahn, die Zweigbahn nach dem Padohse zu Wittenberge, die Ryanisirung der Schwellen, die Kuppelung der Schienen, die Vervollständigung der Betriebsmittel und der Werkstatts-Geräthe, die Erweiterung der Cokerfen und Bahnhof-Anlagen, die Thausen und Zubehörswege nach verschiedenen Bahnhöfen, die Anlegung des electro-magnetischen Telegraphen u. s. w. genau nach den Grundsätzen des ursprünglichen Anschlages berechnet mit	2,969,473 „ 23 „ 8 „
wie dies Colonne 2 nachweist, so daß die Gesamtsumme des Anschlages sich herausstellt auf	14,877,087 Rthlr. 21 Sgr. 11 Pf.

Die gesammte Ausführung hat nach Colonne 4 bis jetzt gekostet, mit Einschluß des Ausfalls bei dem Betriebe in der Zeit bis zum 1. April 1847, jedoch nach Abzug der stattgehabten Bau-Einnahmen 13,369,693 Rthlr. 24 Sgr. — Pf.

Die Ausführung wird noch kosten für die Hauptbahn und insbesondere für die Berichtigung der Grundentschädigung, für die Herstellung des zweiten Gleises auf 3 Meilen Länge, für Anschaffung von Betriebsmitteln und Arbeitsmaschinen der Werkstatt und für den electro-magnetischen Telegraphen und einige sonstige unbedeutendere Anlagen, wie Colonne 5 näher nachweist 336,396 „ 19 „ 5 „

Latus 13,706,090 Rthlr. 13 Sgr. 5 Pf. 14,877,087 Rthlr. 21 Sgr. 11 Pf.

Transport 13,706,090 Rthlr. 13 Sgr. 5 Pf. 14,877,087 Rthlr. 21 Sgr. 11 Pf.

Die Vollendung der Bismarck-Lauenburger Zweigbahn erfordert nach Colonne 6 noch einen Kostenaufwand von . . .

189,929 „ 25 „ 7 „

Die Gesamt-Ausführung wird also in Anspruch nehmen

die Summe von 13,896,020 „ 9 „ — „

mithin wird gegen die Anschlagssumme weniger ausgegeben 981,067 Rthlr. 12 Sgr. 11 Pf.

Das Gesellschafts-Vermögen beträgt 14,000,000 Rthlr. — Sgr. — Pf.

Die Gesamtausgabe nach Vollendung aller Anlagen nach Colonne 7 13,896,020 Rthlr. 9 Sgr. — Pf.

Es verbleibt also ein Bestand von 103,979 Rthlr. 21 Sgr. — Pf.

über welchen nicht disponirt ist.

Der Rapport weist in den Colonnen 8 und 9 die eingetretenen Ersparungen und Mehrausgaben gegen die einzelnen Anschlagstitel nach. Ueber die wesentlichsten Unterschiede führen wir hier das Folgende an:

Titel II. „Administrationskosten“ ist mit 159,081 Rthlr. 3 Sgr. 5 Pf. überschritten. Dies hat seinen Grund hauptsächlich darin, daß die beim Eintritt der Direction vorgefundenen Vorarbeiten für den Zweck sich als nicht tauglich erwiesen und ganz neue, auch in Bezug auf die Wahl der Richtungslinie, angefertigt werden mußten, eine Ausgabe, die in diesem Titel berechnet ist, weil jene Arbeiten von den angestellten Beamten der Gesellschaft ausgeführt wurden.

Titel III. „Grund-Entschädigung“ weist dagegen eine Minder-Ausgabe von 267,462 Rthlr. 23 Sgr. 8 Pf. nach.

Auch

Titel IV. „Erd-Arbeiten“ hat eine Minder-Ausgabe von 301,563 Rthlr. 14 Sgr. 1 Pf. zugelassen, die besonders dadurch erreicht wurde, daß keine General-Entreprise ausgegeben, sondern Alles in kleinen Accorden an die erste Hand verbungen wurde, jeder weitere Erdtransport als auf 180 Ruthen aber meistens auf temporairer Bahn bewirkt ist.

Dagegen hat

Titel VI. „Brücken etc.“, nach Abzug der in den Unterabtheilungen dieses Titels erlangten Ersparungen von resp. 23,593 Rthlr. 27 Sgr. 7 Pf.

7,556 „ 18 „ 6 „

22,018 „ 10 „ 9 „

zusammen 53,168 Rthlr. 26 Sgr. 10 Pf.

eine Mehrausgabe von 250,415 Rthlr. 5 Sgr. 6 Pf. besonders deshalb verursacht, weil die Materialien-Beschaffung wegen des beschleunigten Baues und der erweichten Anfuhrwege während des Winters 1844 zu den veranschlagten Preisen nicht möglich war und das Arbeitslohn, theils wegen des Zunftzwanges auf den außerpreussischen Strecken, theils wegen des gesteigerten Arbeitslohnes bei den vielen gleichzeitig stattfindenden Bahnbauten, zu den Anschlagsätzen nicht hat beschafft werden können.

Im Titel VII. „Unterbettung des Gefänges und Befestigung der Bahnkrone“ sind Ersparungen von

114,571 Rthlr. 6 Sgr. 10 Pf.

9,219 „ 2 „ 10 „

118,881 „ 3 „ 9 „

in Summa von 242,671 Rthlr. 13 Sgr. 5 Pf.

dadurch möglich geworden, daß das Material hierzu, der Kies, möglichst nahe an der Bahn aufgesucht und aufgefunden und dann, je nach Vollenbung des Gefänges, mittelst Locomotiven an den Bestimmungsort gefahren wurde, wodurch meistens die theueren Fuhrkräfte der anwohnenden Grundbesitzer umgangen werden konnten.

„Titel VIII. „Verstellung des Bahngelänges“ ist eine Minder-Ausgabe eingetreten von

142,974 Rthlr. 4 Sgr. 11 Pf.

4,177 „ 5 „ 11 „

2,765 „ 3 „ 10 „

in Summa 149,916 Rthlr. 14 Sgr. 8 Pf.

und hauptsächlich dadurch herbeigeführt, daß die Bahnschwellen zu einem niedrigeren, als dem Anschlags-Preise beschafft werden konnten.

Titel IX. hat eine Ersparung von 98,312 Rthlr. 6 Sgr. 6 Pf. ergeben, theils weil weniger Uebergänge, als veranschlagt, angelegt, theils weil die Kosten für jeden Einzelnen in der Ausführung geringer als im Anschlage ausgefallen und endlich, weil die Reitschienen der Uebergänge in den Kosten des Titels VIII. mitbegriffen sind.

„Titel XI. „Einfriedigung der Bahn“ sind erspart

64,809 Rthlr. 6 Sgr. 6 Pf.

26,736 „ 20 „ 11 „

zusammen 91,545 Rthlr. 27 Sgr. 5 Pf.

Diese Minder-Ausgabe ist dadurch erzielt, daß die Einfriedigungen nicht in der veranschlagten Ausdehnung, die ausgeführten aber billiger, als veranschlagt, hergestellt sind.

Titel XII. „Gebäude“ weist eine Mehr-Ausgabe nach von	185,259 Rthlr.	2 Sgr.	3 Pf.
und von	122,933	11	7
zusammen	258,192 Rthlr.	13 Sgr.	10 Pf.

Dagegen eine Ersparung von

27,138 Rthlr. 24 Sgr. 8 Pf.

19,514 „ 15 „ 1 „

48,502 „ 6 „ 8 „

95,155 „ 16 „ 5 „

bleibt Mehr-Ausgabe 163,036 Rthlr. 27 Sgr. 5 Pf.

Sie ist herbeigeführt durch dieselben Umstände, welche zu Titel VI. erörtert sind und durch den schlechten Baugrund an mehreren Bahnhof-Anlagen, worauf im Voraus nicht gerechnet werden konnte, da die Baupläge bei Anfertigung des Anschlages noch nicht feststanden.

Titel XIII. „Baugeräthe“. Die Mehr-Ausgabe von 85,896 Rthlr. 13 Sgr. 10 Pf. ist insbesondere durch Anschaffung von Erd- und Kieswagen zur Erleichterung des Transports dieser Materialien entstanden, wodurch, wie in Titel IV. und VII. nachgewiesen, wesentliche Ersparungen erzielt worden, so wie dadurch, daß bei dem beschleunigten Baue mehr Geräthe, als im Anschläge angenommen, angeschafft werden mußten.

Titel XIV. „Maschinen und Wagen.“ Die Ersparung von 67,204 Rthlr. 10 Sgr. 2 Pf. ist durch billigere Beschaffung der einzelnen Gegenstände, als im Anschläge angenommen, eingetreten.

Titel XVII. „Insgemein“ hat eine Ersparung von 173,692 Rthlr. 2 Sgr. 9 Sgr. stattgefunden.

Titel XIX. „Zinsen des Anlagecapitals“ weist eine Ersparung von 72,801 Rthlr. 17 Sgr. 2 Pf. nach, die durch die beschleunigte Ausführung entstanden ist.

Die Bau-Einnahmen, worunter auch die Einnahmen aus dem Betriebe von Eröffnung der Bahn bis zum 1. April 1847 sich befinden, weil bis zu letzterem Termine aus dem Baufonds die Verzinsung des Baukapitals geschehen ist, sind in einer Summe am Schlusse des Rapportis von der Gesamt-Ausgabe abgezogen, ein Verfahren, welches eine klarere Uebersicht giebt, als die Absetzung der Einnahmen von den Ausgaben der einzelnen Titel. Hierdurch erscheinen aber auch die Ausgaben für manche Titel höher, als sie sich wirklich gestellt haben.

Schließlich haben wir noch des mit Ablauf des vorigen Jahres erfolgten Austrittes der Herren Costenoble und Borger aus unserer Direction zu gedenken, deren Ersterer, nachdem er unsern Bahnbetrieb auf eine Weise organisiert hat, worüber bis jetzt nur Eine Stimme der Anerkennung laut geworden, zur Königl. Verwaltung der Niederschlesisch-Märkischen Bahn berufen ist. Beide nehmen auf ihre neuen Lebenswege unsere dankbare und hochachtungsvolle Erinnerung mit.

Berlin, den 12. April 1850.

Die Direction der Berlin-Hamburger Eisenbahn-Gesellschaft.



Beilagen

zum

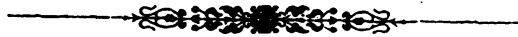
General - Bericht

der

Direction der Berlin-Hamburger Eisenbahn-Gesellschaft

für das Jahr

1849.



A.**Monatsweise Zusammenstellung**

der

Personenfrequenz und der Einnahme dafür

im Jahre 1849.

Monat.	Personen.				Geldbetrag.		
	I. Klasse.	II. Klasse.	III. Klasse.	Summa.	Rthlr.	Sgr.	Pf.
Januar	120	4,720	22,004	26,844	16,747	6	—
Februar	102	5,145	25,820	31,067	19,894	25	7
März	175	5,478	29,099	34,752	24,315	28	1
April	139	7,155	36,822	44,116	31,212	29	5
Mai	255	9,974	44,583	54,812	36,450	24	—
Juni	242	8,321	32,673	41,236	33,625	5	10
Juli	295	10,022	34,825	45,142	41,563	5	11
August	300	9,124	30,175	39,599	44,212	23	5
September	273	9,271	29,322	38,866	41,513	23	2
October	368	7,413	25,799	33,580	35,899	2	6
November	290	6,591	21,492	28,373	27,469	21	1
December	174	6,032	20,455	26,661	25,248	11	—
Summa	2,733	89,246	353,069	445,048	378,153	26	—
Hierzu Militair- und Extrasüge	237	1,170	38,269	39,676	*)92,284	22	1
Ueberhaupt	2,970	90,416	391,338	484,724	470,438	18	1

*) In diesen 92,284 Rthlr. 22 Sgr. 1 Pf. ist die Fracht für Geschütze, Bagage - Wagen und Militairpferde mit enthalten.

B.

Stationsweise Zusammenstellung

der

Personenfrequenz und der Einnahme dafür

im Jahre 1849.

No.	Station.	Personen.				Geldbetrag.		
		I.Klasse.	II. Klasse.	III.Klasse.	Summa.	Rthlr.	Sgr.	Pf.
1	Berlin	707	16,518	74,469	91,694	118,397	17	1
2	Spandan	33	3,589	32,514	36,136	7,906	4	—
3	Seefeld	—	—	1,709	1,709	327	9	6
4	Nauen	40	1,908	13,035	14,983	7,816	6	6
5	Paulinenaue	15	613	1,658	2,286	1,424	26	6
6	Friesack	38	2,014	9,217	11,269	7,983	25	—
7	Neustadt a. D.	71	2,061	9,376	11,508	9,211	1	6
8	Zernitz	33	892	4,235	5,160	4,376	6	—
9	Gloewen	19	1,398	10,298	11,715	9,874	10	—
10	Wilsnack	6	532	5,194	5,732	2,788	15	6
11	Wittenberge (incl. Magdeburg, Halle und Leipzig)	110	3,449	14,320	17,879	21,377	17	6
12	Warnow	—	479	1,591	2,070	512	13	—
13	Grabow	19	1,948	7,409	9,376	4,308	19	6
14	Ludwigslust	217	5,176	15,968	21,361	12,558	18	3
15	Hagenow (incl. Schwerin und Wismar)	453	9,825	24,861	35,139	34,051	26	4
16	Pritzler	13	34	93	140	23	26	10
17	Brahlsdorf	70	1,037	5,240	6,347	3,656	14	3
18	Boitzenburg	48	2,096	8,161	10,305	6,978	11	3
19	Büchen	9	349	2,138	2,496	1,178	29	3
20	Schwarzenbeck	23	2,470	8,313	10,806	5,511	18	—
21	Friedrichsruh	12	1,536	4,940	6,488	2,014	18	—
22	Reinbeck	20	1,936	4,239	6,195	1,327	3	9
23	Bergedorf	32	5,556	29,410	34,998	8,238	15	—
24	Hamburg	745	23,830	64,681	89,256	106,309	3	6
	Summa	2,733	89,246	353,069	445,048	378,153	26	—
25	Extrazüge	237	212	620	1,069	4,390	20	8
26	Command. Militairs	—	958	37,649	38,607	87,894	1	5
	Ueberhaupt	2,970	90,416	391,338	484,724	470,438	18	1

Nachweisung

der

im Jahre 1849 bewirkten Militär-Transporte.

Zwischen:		Mannschaften in II. III. Wagenklasse.		Fuhrwerke I. II. Klasse.		Pferde.	Effekten. Ctr.	Zwischen:		Mannschaften in II. III. Wagenklasse.		Fuhrwerke I. II. Klasse.		Pferde.	Effekten. Ctr.
								Transport	558	22,453	104	187	1397	19	
Berlin . . .	Spandau . . .	1	921	—	1	—	—								
"	Nauen . . .	—	97	—	—	—	—	Nauen . . .	Hamburg . . .	—	1	—	—	—	—
"	Paulinenaue . . .	—	13	—	—	—	—	Paulinenaue . . .	Glöwen . . .	—	5	—	—	—	—
"	Friefach . . .	10	1,257	—	—	—	—	"	Wilsonach . . .	—	5	—	—	—	—
"	Neustadt . . .	—	175	—	—	—	—	Friefach . . .	Neustadt . . .	—	5	—	—	—	—
"	Dernitz . . .	—	67	—	—	—	—	"	Wilsonach . . .	—	1	—	—	—	—
"	Glöwen . . .	—	157	—	—	—	—	"	Wittenberge . . .	—	1	—	—	—	—
"	Wilsonach . . .	—	20	—	—	—	—	Neustadt . . .	Glöwen . . .	—	1	—	—	—	—
"	Wittenberge . . .	—	176	—	—	—	—	"	Wittenberge . . .	—	3	—	—	—	—
"	Warnow . . .	—	1	—	—	—	—	"	Hagenow . . .	—	1	—	—	—	—
"	Grabow . . .	—	2	—	—	—	—	"	Hamburg . . .	—	1	—	—	—	—
"	Ludwigslust . . .	—	8	—	—	—	—	"	Dernitz . . .	—	1	—	—	—	—
"	Hagenow . . .	—	13	—	—	—	—	Glöwen . . .	Wittenberge . . .	—	89	—	—	—	—
"	Prahlsdorf . . .	—	1	—	—	—	—	"	Hamburg . . .	—	2	—	—	—	—
"	Hamburg . . .	546	19,294	104	180	1352	19	Wilsonach . . .	Wittenberge . . .	—	2	—	—	—	—
Spandau . . .	Nauen . . .	—	7	—	—	—	—	Wittenberge . . .	Warnow . . .	—	3	—	—	—	—
"	Friefach . . .	—	12	—	—	—	—	"	Hagenow . . .	—	1	—	—	—	—
"	Neustadt . . .	—	3	—	—	—	—	"	Büchen . . .	—	1	—	—	—	—
"	Dernitz . . .	—	1	—	—	—	—	"	Hamburg . . .	284	10,619	—	64	278	—
"	Glöwen . . .	—	3	—	—	—	—	Ludwigslust . . .	Hagenow . . .	28	971	—	—	6	24
"	Wittenberge . . .	—	7	—	—	—	—	"	Prahlsdorf . . .	—	1	—	—	—	—
"	Hagenow . . .	—	4	—	—	—	—	"	Boitzenburg . . .	—	8	—	—	—	—
"	Hamburg . . .	1	137	—	6	45	—	"	Hamburg . . .	—	7	—	—	2	—
Nauen . . .	Paulinenaue . . .	—	1	—	—	—	—	"	Boitzenburg . . .	—	157	—	—	—	—
"	Friefach . . .	—	62	—	—	—	—	"	Hamburg . . .	87	3285	1	28	33	—
"	Glöwen . . .	—	8	—	—	—	—	"	Prahlsdorf . . .	—	2	—	—	—	—
"	Wilsonach . . .	—	2	—	—	—	—	Boitzenburg . . .	Hamburg . . .	—	4	—	—	—	—
"	Wittenberge . . .	—	2	—	—	—	—	Bergedorf . . .	Hamburg . . .	1	19	—	—	—	—
	Latus	558	22,453	104	187	1397	19		Summa	958	37,649	105	279	1716	43

Monatsweise Zusammenstellung

D.

der transportirten

Frachtgüter, Eilgüter und Gepäck

im Jahre 1849.

Im Monat	Frachtgut.		Eilgut.		Zusammen an Fracht-u. Eilgut.		Gepäcke.	
	† Ctr.	† ⁺	† Ctr.	† ⁺	† Ctr.	† ⁺	† Ctr.	† ⁺
Januar	158,046	9	1,350	—	159,396	9	3,525	7
Februar	190,592	1	2,207	2	192,799	3	3,431	—
März	214,073	1	3,096	8	217,169	9	4,680	7
April	169,456	8	3,245	—	172,701	8	5,650	7
Mai	125,123	1	2,262	2	127,385	3	5,628	3
Juni	155,531	2	1,674	5	157,205	7	5,194	—
Juli	135,871	9	1,843	1	137,715	—	6,024	5
August	202,899	7	2,125	4	205,025	1	6,487	8
September	245,144	8	4,352	9	249,497	7	6,444	3
October	240,649	5	5,432	9	246,082	4	6,303	9
November	251,646	7	5,506	3	257,153	—	4,919	1
December	225,946	7	5,143	2	231,089	9	4,140	3
Summa	2,314,982	5	38,239	5	2,353,222	—	62,430	3

Stationsweise Zusammenstellung

E.

der transportirten

Fracht- und Eilgüter

im Jahre 1849.

No.	Von, resp. nach Station.	Es sind versandt von den Stationen:				Es sind angekommen auf den Stationen:				Im Versand u. Empfang sind überhaupt expedirt:			
		Frachtgut.		Eilgut.		Frachtgut.		Eilgut.		Frachtgut.		Eilgut.	
		† Ctr.	1/2	† Ctr.	1/2	† Ctr.	1/2	† Ctr.	1/2	† Ctr.	1/2	† Ctr.	1/2
1	Berlin	359,174	9	9,239	—	1,223,098	6	15,345	5	1,589,273	5	24,584	5
2	Spandau	11,263	1	128	7	21,933	5	120	3	33,196	6	249	—
3	Seegefeld	1,029	3	—	—	—	—	—	—	1,029	3	—	—
4	Nauen	51,667	2	152	1	33,546	5	340	1	85,213	7	492	2
5	Paulinenaue	19,249	4	20	7	1,817	8	59	9	21,067	2	80	6
6	Friesack	34,568	4	297	7	15,049	5	220	7	49,617	9	518	4
7	Neustadt	79,107	1	386	6	30,728	9	361	6	109,836	—	748	2
8	Zernitz	29,666	9	152	1	11,737	1	143	9	41,404	—	296	—
9	Glöwen	30,492	5	813	7	20,233	5	250	3	50,726	—	1,064	—
10	Wilsnack	21,102	4	46	5	8,956	5	142	7	30,058	9	189	2
11	Wittenberge (incl. Magdeburg, Halle und Leipzig).	89,233	5	3,057	7	235,191	2	2,026	9	324,424	7	5,084	6
12	Warnow	4,055	9	63	5	1,043	7	23	8	5,099	6	87	3
13	Grabow	15,485	4	195	9	12,112	3	269	2	27,597	7	465	1
14	Ludwigslust	13,325	2	222	4	33,880	3	1,144	7	47,205	5	1,367	1
15	Hagenow (incl. Schwerin und Wis- mar	148,884	7	2,582	7	122,303	5	4,638	7	271,188	2	7,221	4
16	Brahlsdorf	22,673	3	20	5	5,057	5	370	3	27,730	8	390	8
17	Boltzenburg	41,205	5	243	2	16,188	4	499	6	57,393	9	742	8
18	Büchen	19,095	5	14	4	3,075	1	251	—	22,170	6	265	4
19	Schwarzenbeck	26,160	6	66	4	4,881	7	679	1	31,042	3	745	5
20	Friedrichsruh	21,316	7	207	—	1,031	6	293	6	22,348	3	500	6
21	Reinbeck	2,277	4	171	9	729	8	194	4	3,007	2	366	3
22	Bergedorf	13,839	5	924	4	17,232	8	405	—	31,072	3	1,329	4
23	Hamburg	1,260,108	1	19,232	4	495,152	7	10,458	2	1,755,260	8	29,690	6
Summa		2,314,982	5	38,239	5	2,314,982	5	38,239	5	4,629,965	—	76,479	—

Nachweisung

der

im Jahre 1849 beförderten Vieh-Stücke und Equipagen,
sowie der dafür erhobenen Frachtbeträge.

Versendungs-Station.	I. Vieh.							II. Equipag.		Erhobene Fracht für Vieh.		Erhobene Fracht für Equipagen.	
	Pferde.	Rindvieh.	Küher.	Schweine.	Schaafe.	Hunde.	Geflügel.	I. Klasse.	II. Klasse.	Rthlr.	Sgr.Pf.	Rthlr.	Sgr.Pf.
	Stck.	Stck.	Stck.	Stck.	Stck.	Stck.	Stück.						
Berlin	123	151	36	3,855	397	330	56 Gänse zc.	24	45	3,910	27 9	1,264	14
Spandau	—	1	1	—	4	80	5	—	—	—	27 6	—	—
Nauen	16	164	129	133	1,767	109	—	2	3	375	6 3	108	6
Paulinenane	—	9	5	25	2	22	—	—	—	19	29 3	—	—
Friesack	8	617	5,172	1,529	716	148	—	—	—	2,923	27 9	—	—
Neustadt	71	628	6,438	3,052	1,120	71	9	—	1	4,632	8 6	8	—
Zernitz	9	33	1,366	2,472	181	40	—	—	—	1,319	24 7	—	—
Glöwen	27	100	1,980	5,219	790	83	8	—	3	3,613	20 6	27	—
Wilsnack	105	88	85	700	213	59	1445	—	—	679	18 9	—	—
Wittenberge	48	350	152	1,115	303	120	2395	1	9	1,948	4 3	78	29
Warnow	—	99	29	384	291	20	—	—	1	449	22 6	4	22
Grabow	6	83	5	780	217	21	1	—	—	760	2	—	—
Ludwigslust	23	240	29	3,259	1,032	69	—	8	9	2,365	21	190	23
Hagenow	298	358	179	13,008	2,765	128	2	12	61	3,924	13 2	1,019	23 10
Brahlsdorf	1	150	41	4,214	245	18	461	—	1	1,246	9	6	18
Bollsenburg	57	45	69	1,248	14	33	576	—	11	618	15 9	91	—
Büchen	—	27	858	1,187	69	8	4	—	—	528	17	—	—
Schwarzenbeck	10	30	353	2,573	222	23	6	—	1	636	4	3	8
Friedrichsruh	—	2	—	4	1	26	—	—	1	2	4	—	28
Retzbeck	—	3	2	10	2	47	—	—	—	2	25 6	—	—
Bergedorf	1	48	2,846	418	7	77	4	—	12	292	21	311	4
Hamburg	411	120	53	1,066	118	283	149	18	41	6,654	3 3	878	28
Summa	1,214	3,346	19,828	46,251	10,476	1,815	5121 Gänse zc.	65	199	36,905	23 3	3,993	23 10

Monatweise Zusammenstellung sämtlicher Betriebs-Einnahmen der Berlin-Hamburger Eisenbahn-Gesellschaft im Jahre 1849.

Im Monat:	A. Aus dem Personen-Verkehr.				B. Aus dem Frachtgut-Transport.				C. Für Vieh mit dem Güterzuge.				D. Für Eilgut.				E. Für Gepäck (incl. Vieh mit Personenz.)				F. Für Equipagen.				Haupt- Summen. Rblr. Sgr. Pf.																																	
	Im eigenen Verkehr (incl. Extrazug.)		Antheil an dem Verkehr mit anderen Bahnen.		Im eigenen Verkehr		Antheil an dem Verkehr mit anderen Bahnen.		Für Vieh mit dem Güterzuge.		Im eigenen Verkehr		Antheil an dem Verkehr mit anderen Bahnen.		Im eigenen Verkehr		Antheil an dem Verkehr mit anderen Bahnen.		Im eigenen Verkehr		Antheil an dem Verkehr mit anderen Bahnen.																																					
	Rblr.	Sgr.	Pf.	Summa.	Rblr.	Sgr.	Pf.	Summa.	Rblr.	Sgr.	Pf.	Summa.	Rblr.	Sgr.	Pf.	Summa.	Rblr.	Sgr.	Pf.	Summa.	Rblr.	Sgr.	Pf.	Summa.																																		
Januar . . .	15,853	2	—	16,911	12	—	—	39,391	1	6	10,243	28	2	49,634	29	8	1,872	23	3	731	22	—	173	26	7	895	18	7	1,206	7	3	113	29	5	1,319	6	8	25	10	3	85	9	—	25	10	3	110	19	3	70,744	19	5						
Februar . . .	18,734	5	4	1,298	25	7	19,963	—	11	—	51,355	28	—	63,255	4	7	2,460	19	—	1,501	13	6	1,766	1	—	174	17	6	3,412	3	5	99	24	8	6,411	18	1	5,412	3	5	99	24	8	6,411	18	1	145	16	—	8	10	3	153	26	3	88,240	9	10
März . . .	43,212	20	10	1,588	20	7	44,801	11	5	—	54,748	24	6	74,214	6	—	2,354	1	9	2,921	1	—	2,993	28	—	295	16	2	2,516	17	2	1,812	5	1	2,082	26	7	2,021	1	8	198	10	—	—	—	—	—	—	—	—	—	198	10	—	126,105	18	—	
April . . .	48,215	9	3	2,401	10	5	45,616	19	8	—	42,319	17	6	57,843	14	5	3,043	19	3	2,993	28	—	2,993	28	—	284	22	9	2,578	20	9	1,164	25	6	275	4	6	1,440	—	—	394	8	—	298	—	—	394	8	—	298	—	—	110,919	29	1			
Mai . . .	37,066	13	6	4,091	27	1	41,158	10	7	—	26,902	15	6	38,170	28	5	3,480	28	9	1,321	1	6	1,062	17	—	372	9	8	1,594	11	2	1,033	24	10	233	24	2	1,267	19	—	225	21	—	435	20	4	661	11	4	86,433	19	3						
Juni . . .	31,542	18	3	2,667	28	5	34,210	16	8	—	36,787	9	9	47,708	29	1	4,044	22	—	1,062	17	—	1,062	17	—	156	2	—	1,218	19	—	990	27	10	1,992	27	—	1,190	24	10	319	11	—	108	10	7	427	21	7	88,801	13	2						
Juli . . .	45,912	19	—	2,818	—	6	48,730	19	6	—	25,325	10	6	38,349	9	10	3,073	11	9	1,032	17	—	1,032	17	—	226	14	4	1,259	1	4	1,032	5	7	248	10	1	1,280	15	8	288	—	—	21	14	4	309	14	4	93,002	12	5						
August . . .	69,092	31	5	5,370	14	4	74,470	5	9	—	57,327	27	—	75,125	25	3	3,273	13	9	1,264	12	—	1,264	12	—	298	13	11	1,562	25	11	1,156	24	10	329	11	11	1,486	6	9	291	8	—	53	15	8	344	23	8	155,363	11	1						
September . . .	38,797	10	4	5,721	12	—	44,518	22	4	—	57,237	2	7	87,623	13	6	3,739	24	1	1,915	8	—	1,915	8	—	1,153	4	—	3,068	12	—	1,187	—	5	358	6	6	1,545	6	11	254	28	—	89	13	5	344	11	5	140,840	—	—						
October . . .	40,319	17	5	4,666	13	8	44,986	1	1	—	61,729	18	5	29,433	29	—	4,423	22	5	3,136	1	—	3,136	1	—	999	7	1	4,135	8	1	1,259	22	—	357	25	10	1,617	17	10	383	20	—	46	3	5	429	23	5	145,755	—	—						
November . . .	26,417	14	9	3,178	2	3	29,595	17	—	—	55,904	10	8	29,467	9	4	3,631	14	3	3,434	20	—	3,434	20	—	919	6	8	4,353	26	8	926	22	4	210	13	7	1,131	5	11	366	20	—	92	15	7	459	5	7	124,542	29	5						
December . . .	22,900	13	7	2,575	17	7	25,476	1	2	—	49,442	16	6	25,553	13	4	2,208	3	—	3,546	23	—	3,546	23	—	553	14	5	4,102	7	5	679	25	10	200	15	6	880	11	4	140	1	—	17	—	—	157	1	—	107,919	23	9						
Summa	453,071	15	8	37,367	2	5	470,438	18	1	558,472	2	5	223,965	15	7	782,457	16	—	28,541	14	—	28,541	14	—	5,510	5	1	29,051	19	1	12,966	4	11	2,835	9	9	15,821	14	8	3,093	2	—	9,002	10	—	3,993	2	—	1,338,668	26	11							

Stationsweise Zusammenstellung sämtlicher Betriebs-Einnahmen der Berlin-Hamburger Eisenbahn-Gesellschaft im Jahre 1849.

Station:	A. Aus dem Personen-Verkehr.			B. Aus dem Frachtgut-, Eilgut- und Vieh-Transport.			C. Aus dem Gepäck- und Equipagen-Transport.			Haupt-Summen.							
	Rthlr.	Sgr.	Pf.	Im eigenen Verkehr.		Summa.	Antheil an dem Verkehr mit den Anschluss-Bahnen.		Rthlr.	Sgr.	Pf.	Summa.					
				Rthlr.	Sgr. Pf.		Rthlr.	Sgr. Pf.				Rthlr.	Sgr. Pf.				
Berlin	118,397	17	1	411,825	1	6	535,470	9	8	7,862	9	31	13	4	661,761	19	1
Spandau	7,906	4	6	2,707	19	6	2,707	19	6	73	15	—	—	—	10,687	8	6
Seegräfen	327	9	6	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	327	9	6
Nauen	7,816	6	6	5,013	8	3	5,013	8	3	298	26	—	—	—	13,128	11	3
Paulinenaue	1,494	26	6	916	24	3	916	24	3	17	18	—	—	—	2,359	9	3
Frisenack	7,983	25	—	5,155	8	9	5,155	8	9	147	16	—	—	—	15,286	20	3
Neustadt	9,211	1	6	11,332	9	6	11,332	9	6	151	26	—	—	—	20,695	7	—
Zermitz	4,376	6	—	4,150	18	7	4,150	18	7	77	28	—	—	—	8,604	22	3
Gliwicz	9,874	10	6	7,920	17	6	7,920	17	6	205	20	—	—	—	18,000	18	3
Wittenack	2,788	15	6	1,900	23	9	1,900	23	9	27	9	—	—	—	4,806	18	3
Wittenberge (incl. Magdeburger etc. Verkehr)	21,377	17	6	50,797	12	9	54,874	5	3	376	18	129	1	—	76,257	12	6
Warrow	312	13	—	723	15	—	723	15	—	38	9	—	—	—	1,274	7	9
Gradow	4,308	19	6	2,619	5	—	2,619	5	—	83	8	—	—	—	7,011	3	3
Andersstadt	12,558	18	3	8,524	24	3	8,524	24	3	588	26	10	—	—	21,672	9	4
Magdenow (incl. Mecklenburger Verkehr)	34,051	26	4	8,786	18	—	8,786	18	—	580	—	—	—	—	82,313	15	9
Hrahisdorf (incl. Pritzlar)	3,680	11	1	2,102	19	3	2,102	19	3	95	5	2	—	—	5,878	5	6
Hollensdorf	6,978	11	3	3,231	23	3	3,231	23	3	257	27	5	—	—	10,468	1	11
Büchen	1,178	29	3	1,532	11	—	1,532	11	—	15	5	7	—	—	2,726	15	10
Schnarsenbeck	5,014	18	—	1,718	12	6	1,718	12	6	156	—	—	—	—	7,886	1	5
Friedrichshagen	2,014	18	—	265	13	6	265	13	6	15	3	8	—	—	2,295	5	2
Reinbeck	1,327	3	9	191	9	—	191	9	—	10	14	9	—	—	1,528	27	6
Bergdorf	8,238	15	6	1,422	24	6	1,422	24	6	352	22	8	—	—	10,014	2	2
Hamburg	106,309	3	6	108,374	9	—	145,340	17	7	4,646	23	—	—	—	256,517	7	7
Summa	378,153	26	—	611,302	28	7	841,031	14	10	16,079	6	11	3,736	1	1,239,000	19	4
Extrazüge und ausserordentliche Einnahmen	4,390	20	8	1,674	11	3	2,097	24	10	—	—	—	—	—	6,488	15	6
Für befördertes Militär	87,894	1	5	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	87,894	1	5
Für beförderte Postgüter und Postwagen	—	—	—	5,285	20	8	5,285	20	8	—	—	—	—	—	5,285	20	8
Total	470,438	18	1	618,263	—	6	848,415	—	4	16,079	6	11	3,736	1	1,338,668	26	11

Einnahmen

im Betriebs-Jahre 1849.

Lit.	Tit.	Benennung.	Speciell.			Summarisch.		
			Rthlr.	Sgr.	Pf.	Rthlr.	Sgr.	Pf.
A.		Aus der Personen-Beförderung:						
	I.	Tarifmässige Einnahmen für Personen	378,153	26	—			
	II.	Extraordinaire „ „ „	92,284	22	1			
	III.	Für Gepäck, Hunde und Vieh mit den Personen- Zügen	15,821	14	8			
	IV.	Für Equipagen	3,993	23	10			
						490,253	26	7
B.		Aus dem Gütertransport:						
	I.	Tarifmässige Einnahmen für Frachtgüter	775,074	2	6			
	II.	Extraordinaire „ „ „	2,097	24	10			
	III.	Für Eilgüter	29,051	19	1			
	IV.	Für Vieh mit den Güterzügen	36,905	23	3			
						843,129	9	8
C.		Einnahmen aus dem Transport der Postgüter, über 40 Pfd. schwere etc.				5,285	20	8
		Aus dem Betriebe überhaupt				1,338,668	26	11
D.		Wohnungsgelder derjenigen Beamten, welche Dienstwohnungen gegen Vergütung inne haben, Postlokal-Miethen etc.				6,445	25	4
E.		Einnahmen für Verpachtungen				359	24	6
F.		Für verauslagte Assecuranzprämien auf höhere Versicherungen und sonstige Assecu- ranz-Restitutionen				801	—	11
G.		Vergütung für Benutzung unserer Wagen auf anderen Bahnen				140	21	6
H.		Zinsen				1,483	29	6
I.		Transitzölle , welche nicht in den Frachtsätzen enthalten sind und daher besonders erhoben wurden (für Mecklenburg-Hamburger Güter und für Vieh)				13,204	9	6
K.		Uncorhergesehene Einnahmen				2,109	12	3
		Einnahme überhaupt				1,363,214	—	5

A U S

im Betriebs-

Lit.	Tit.	Benennung.	Soll-Ausgabe laut Etat.		
			Rthlr.	Sgr.	Pf.
Abtheilung I. Betriebs-Ausgaben.					
A. Allgemeine Verwaltungskosten.					
	I.	Gehalte	29,940	—	—
	II.	Diäten und Reisekosten	3,000	—	—
	III.	Hülffschreibereien	800	—	—
	IV.	Schreib- und Zeichen-Material etc.	2,000	—	—
	V.	Heizung und Erleuchtung	2,000	—	—
	VI.	Porto-, Insertions- und Druck-Kosten	4,000	—	—
	VII.	Gerichtskosten und Stempel	300	—	—
	VIII.	Bücher, Karten, Pläne und öffentliche Blätter	200	—	—
	IX.	Reinigungskosten	100	—	—
	X.	Sonstige unvorhergesehene Ausgaben	300	—	—
B. Unterhaltung der Bahn und der Gebäude.					
	I.	Besoldung der Bahn-Aufsichts-Beamten	92,646	26	—
	II.	Instandhaltung des Unterbaues, incl. Materialien	12,944	6	—
	III.	Instandhaltung des Oberbaues, incl. Materialien	60,720	—	—
	IV.	Instandhaltung der Nebenanlagen der Bahn, als Barrieren, Warnungstafeln, Telegraphen, Pflastern der Uebergänge etc.	1,620	—	—
	V.	Instandhaltung der Bahnhofs-Gebäude, der Wärter-Häuser, Nebenanlagen, der mechanischen Vorrichtungen etc. auf den Bahnhöfen	10,855	—	—
	VI.	Unterhaltung und Ergänzung der Geräthschaften	5,000	—	—
	VII.	Unvorhergesehene Ausgaben, als: Hinwegsaffung des Schnee's etc.	3,000	—	—
C. Kosten des Transport-Betriebes.					
	I.	Besoldung des Betriebs-Personals	69,652	9	1
	II.	Kosten des Bahnhofs-Aufsichts-Personals	12,249	7	—
	III.	Kosten des Güter- und Gepäck-Transports	43,718	—	—
	IV.	Kosten des Billetwesens	7,850	—	—
	V.	Kosten der Transportkräfte	116,500	—	—
	VI.	Unterhaltung der Transportmittel	110,000	—	—
	VII.	Kosten für Erleuchtung der Bahn, Bahnhöfe, Personenwagen, incl. Laternen, Reparaturen und Heizung sämtlicher Bahnhofslokale und Wärterhäuser	20,000	—	—
	VIII.	Kosten für Bekleidung der Beamten	5,500	—	—
Latus			614,895	18	1

gaben

Jahre 1849.

K.

Ist-Ausgabe.			Nach dem Etat speciell.				Nach dem Etat in Summa.							
Speciell.		Summarisch.		Mehr.		Weniger.		Mehr.		Weniger.				
Rthlr.	Sgr. Pf.	Rthlr.	Sgr. Pf.	Rthlr.	Sgr. Pf.	Rthlr.	Sgr. Pf.	Rthlr.	Sgr. Pf.	Rthlr.	Sgr. Pf.			
29,715	26	3				224	3	9						
2,192	17	1				807	12	11						
476	25					323	5							
1,969	12	1				30	17	11						
1,511	23	5				488	6	7						
4,121	4	7			121	4	7							
246	5	3				53	24	9						
112	1					87	29							
13	1	6				86	28	6						
31	1	6				268	28	6						
			40,389	27	8	121	4	7			2,250	2	4	
88,771	21	9				3,875	4	3						
3,007	29	3				9,936	6	9						
17,943	11	8				42,776	18	4						
928	26	7				691	3	5						
10,042	1	4				812	28	8						
997	25	3				4,002	4	9						
1,162	28	8				1,837	1	4						
			122,854	24	6				63,931	7	6			
62,393	17	8				7,258	21	5						
12,513	13				264	6								
45,155	29	2			1,437	29	2							
9,534	27	9			1,684	27	9							
98,712	8	5							17,787	21	7			
92,878	23	3							17,121	6	9			
17,181	28	2							2,818	1	10			
2,479	17	8							3,020	12	4			
			340,850	15	1	3,387	2	11	48,006	3	11			
			504,095	7	3							44,619	1	
												110,800	10	10

Lit.	Tit.	Benennung.	Soll-Ausgabe laut Etat.		
			Rthlr.	Sgr.	Pf.
		Transport	614,895	18	1
D.		Entschädigungen und Miethen, so wie Vergütung für Benutzung fremder Eisenbahnwagen	1,000	—	—
E.		Oeffentliche Abgaben	1,200	—	—
F.		Feuerversicherungen	5,000	—	—
G.		Inventarium, Ergänzung und Unterhaltung desselben . .	5,000	—	—
H.		Gratifikationen	—	—	—
I.		Unterstützungen an im Dienste verungl. Beamte od. deren Fam.	600	—	—
K.		Insgemein	—	—	—
		Summa I. Betriebs-Ausgaben.	627,695	18	1
		Abtheilung II. Generelle Ausgaben.			
L.		Zinsen.			
	I.	Für Prioritäts-Obligationen:			
		a) für 5,975,000 Rthlr. erster u. zweiter Emission pro I. Semester 1849.	134,437	15	—
		b) für 5,945,000 „ erster und zweiter Emission (nach Abzug der amortisirten 30,000 Rthlr.) pro II. Semester 1849	133,762	15	—
	II.	Für die Hamburg-Bergedorfer Bahnhofs-Anlagen	50,000	—	—
M.		Der Hamburg-Bergedorfer Eisenb.-Gesellschaft			
		Antheil aus den Betriebs-Einnahmen pro 1849	36,000	—	—
N.		Transito-Zölle für Güter- und Vieh-Transporte	124,000	—	—
O.		Centnergelder für Bringen und Hölen der Güter etc. . .	68,000	—	—
P.		Amortisation der Prioritäts-Obligationen	30,000	—	—
		Ausgabe überhaupt	1,203,895	18	1
		Verglichen mit der Ist-Ausgabe	1,134,506	29	—
		Ergiebt Minder-Ausgabe	69,388	19	1

Ist-Ausgabe.				Nach dem Etat speciell.				Nach dem Etat in Summa.			
Speciell.		Summarisch.		Mehr.		Weniger.		Mehr.		Weniger.	
Rthlr.	Sgr. Pf.	Rthlr.	Sgr. Pf.	Rthlr.	Sgr. Pf.	Rthlr.	Sgr. Pf.	Rthlr.	Sgr. Pf.	Rthlr.	Sgr. Pf.
—	—	504,095	7 3	—	—	—	—	—	—	110,800	10 10
—	—	6,379	24 —	—	—	—	—	5,379	24 —	—	—
—	—	976	14 6	—	—	—	—	—	—	223	15 6
—	—	6,065	21 6	—	—	—	—	1,065	21 6	—	—
—	—	5,897	4 5	—	—	—	—	897	4 5	—	—
—	—	427	12 6	—	—	—	—	427	12 6	—	—
—	—	45	—	—	—	—	—	—	—	555	—
—	—	5,317	23 2	—	—	—	—	5,317	23 2	—	—
—	—	529,204	17 4	—	—	—	—	13,087	25 7	111,578	26 4
134,437	15 —	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
133,762	15 —	—	—	—	—	1,564	17 —	—	—	—	—
48,435	13 —	—	—	—	—	1,564	17 —	—	—	1,564	17 —
—	—	316,635	13 —	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	37,677	14 —	—	—	—	—	1,677	14 —	—	—
—	—	144,870	1 4	—	—	—	—	20,870	1 4	—	—
—	—	76,119	13 4	—	—	—	—	8,119	13 4	—	—
—	—	30,000	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	1,134,506	29 —	—	—	—	—	43,754	24 3	113,143	13 4
										43,754	24 3
										43,754	24 3
										69,388	19 1

Hiervon ab die Mehr-Ausgabe

Bleibt Ersparung

Abschluss
der
Betriebs-Rechnung
für das Jahr 1849.

Die **Einnahme** beträgt laut Anlage **J.** überhaupt . 1,363,214 Rthlr. — Sgr. 5 Pf.

Die **Ausgabe** beträgt laut Anlage **K.** überhaupt . . 1,134,506 „ 29 „ — „

bleibt Ueberschuss . 228,707 Rthlr. 1 Sgr. 5 Pf.

Berlin, am 12. März 1850.

Direction der Berlin-Hamburger Eisenbahn-Gesellschaft.

Zusammenstellung

L.

der von den

einzelnen Maschinen

im Jahre 1849 durchlaufenen Meilen.

Namen der Locomotiven.	Gefahrene Meilen.						Verbrauch an Coaks. Pfund.	
	a. Planmäs- sige Fahr- ten.	b. Extrafahrten.		c. Hülf- Locomo- tiven.	d. Leere Locomo- tiven.	e. Materia- lien- Züge.		Summa.
		Perso- nenzüge.	Güter- züge.					
Augustus	4,394 ₁₅	33 ₁₅	21 ₁₅	542 ₁₅	410 ₁₅	97 ₁₅	5,499 ₁₅	700,900
Atalante	1,102 ₁₄	142 ₁₅	350 ₁₆	731 ₁₅	585 ₁₆	299 ₁₇	3,211 ₁₅	332,200
Amazon	3,637 ₁₆	—	—	—	—	—	3,637 ₁₆	663,500
Alexandria	172 ₁₇	16 ₁₅	28 ₁₆	727 ₁₅	431 ₁₆	807 ₁₅	2,183 ₁₅	269,200
Berlin	2,550 ₁₅	82 ₁₅	—	191 ₁₅	136 ₁₅	4 ₁₅	2,966 ₁₆	350,300
Borcas	2,301 ₁₆	7 ₁₆	8 ₁₅	326 ₁₁	210 ₁₅	18 ₁₇	2,872 ₁₅	390,300
Borsig	4,162 ₁₄	443 ₁₅	—	214 ₁₅	26 ₁₁	3 ₁₆	4,849 ₁₆	754,300
Borussia	3,292 ₁₅	725 ₁₄	2 ₁₅	275 ₁₁	196 ₁₅	—	4,492 ₁₆	740,600
Cerberus	—	—	—	817 ₁₇	629 ₁₁	110 ₁₅	1,557 ₁₁	186,500
Comet	4,332 ₁₅	372 ₁₅	—	105 ₁₅	56 ₁₆	—	4,867 ₁₆	771,000
Concordia	84 ₁₅	44 ₁₆	0 ₁₅	942 ₁₅	502 ₁₁	356 ₁₅	1,930 ₁₅	256,400
Dannebrog	3,103 ₁₅	20 ₁₅	0 ₁₅	57 ₁₁	69 ₁₇	—	3,251 ₁₆	563,100
Dioscurus	2,828 ₁₄	28 ₁₇	—	191 ₁₆	195 ₁₇	3 ₁₆	3,247 ₁₆	472,000
Fortuna	2,936 ₁₆	137 ₁₆	17 ₁₆	476 ₁₅	366 ₁₅	71 ₁₄	4,004 ₁₆	478,200
Gazelle	3,389 ₁₅	75 ₁₆	18 ₁₄	498 ₁₁	439 ₁₆	62 ₁₅	4,482 ₁₆	595,700
Germania	36 ₁₁	—	—	468 ₁₅	306 ₁₇	84 ₁₄	896 ₁₆	133,000
Hammonia	189 ₁₅	47 ₁₆	—	201 ₁₅	136 ₁₄	9 ₁₆	583 ₁₅	69,300
Hansa	—	—	—	48 ₁₁	23 ₁₁	1,388 ₁₅	1,459 ₁₇	95,500
Hannover	239 ₁₅	1 ₁₅	—	122 ₁₇	128 ₁₅	45 ₁₄	538 ₁₄	94,000
Helios	1,766 ₁₅	3 ₁₆	—	163 ₁₅	118 ₁₆	18 ₁₄	2,069 ₁₆	273,900
James-Watt	190 ₁₅	25 ₁₅	—	889 ₁₇	467 ₁₆	27 ₁₅	1,601 ₁₇	214,200
Kosmos	2,226 ₁₆	51 ₁₄	3 ₁₅	2 ₁₁	37 ₁₅	3 ₁₆	2,324 ₁₄	402,200
Kunowsky	3,861 ₁₁	67 ₁₅	38 ₁₆	59 ₁₅	51 ₁₆	—	4,077 ₁₄	666,386
Lucifer	2,268 ₁₄	38 ₁₆	0 ₁₅	28 ₁₆	40 ₁₅	3 ₁₅	2,379 ₁₂	413,300
Lübeck	2,991 ₁₅	64 ₁₅	1 ₁₅	445 ₁₁	200 ₁₅	35 ₁₆	3,738 ₁₅	385,500
Magdeburg	275 ₁₆	2 ₁₁	—	68 ₁₄	28 ₁₁	21 ₁₅	395 ₁₅	54,800
Niclot	—	150 ₁₆	12 ₁₇	1,430 ₁₄	1,029 ₁₄	22 ₁₄	2,644 ₁₅	312,300
Obotrit	2,756 ₁₆	51 ₁₁	3 ₁₅	693 ₁₇	346 ₁₅	60 ₁₁	3,911 ₁₂	444,500
Pegasus	3,605 ₁₇	6 ₁₅	12 ₁₆	411 ₁₅	310 ₁₆	40 ₁₇	4,386 ₁₁	528,700
Pluto	3,416 ₁₅	110 ₁₂	39 ₁₄	288 ₁₄	252 ₁₆	78 ₁₆	4,185 ₁₇	522,800
Ponny	—	63 ₁₄	—	68 ₁₆	78 ₁₆	1,725 ₁₅	1,934 ₁₆	112,400
Prometheus	2,539 ₁₆	2 ₁₁	—	82 ₁₅	46 ₁₅	3 ₁₅	2,674 ₁₅	499,400
Salamander	2,503 ₁₅	—	—	16 ₁₅	33 ₁₆	—	2,553 ₁₆	475,000
Schwerin	2,121 ₁₄	68 ₁₅	0 ₁₇	273 ₁₅	205 ₁₅	21 ₁₆	2,690 ₁₁	286,100
Sirocco	616 ₁₆	—	—	1,382 ₁₆	834 ₁₅	80 ₁₅	2,914 ₁₅	357,400
Sirius	3,192 ₁₆	56 ₁₁	—	153 ₁₄	172 ₁₁	55 ₁₁	3,628 ₁₇	419,500
Triest	2,983 ₁₅	107 ₁₅	1 ₁₁	507 ₁₄	358 ₁₅	32 ₁₇	3,991 ₁₅	441,400
Vindine	381 ₁₆	89 ₁₆	—	992 ₁₅	534 ₁₅	136 ₁₆	2,133 ₁₄	267,800
Vorwärts	20 ₁₆	—	5 ₁₅	2,306 ₁₂	1,106 ₁₆	321 ₁₆	3,759 ₁₁	447,000
Vandalia	3,231 ₁₅	87 ₁₅	—	218 ₁₅	179 ₁₄	75 ₁₅	3,792 ₁₅	443,900
Summa	79,700₁₅	3,223₁₆	565₁₂	17,421₁₁	11,283₁₅	6,125₁₂	118,318₁₆	15,884,486

Summarische Uebersicht

M.

der von
sämmtlichen Locomotiven monatlich
 im Jahre 1849 durchlaufenen Meilen.

Im Monat:	Gefahrene Meilen.						Verbrauch an Coaks. Pfund.	
	a. Planmäs- sige Fahr- ten.	b. Extrafahrten.		c. Hülf- Locomo- tiven.	d. Leere Locomo- tiven.	e. Materia- lien- Züge.		Summa.
		Perso- nenzüge.	Güter- züge.					
Januar	6,689,,	27,,	3,,	1,741,,	1,112,,	238,,	9,812,,	1,435,800
Februar	6,080,,	22,,	—	1,502,,	1,058,,	483,,	9,147,,	1,235,800
März	6,747,,	354,,	38,,	3,184,,	1,573,,	373,,	12,269,,	1,705,400
April	6,460,,	441,,	38,,	2,028,,	1,155,,	213,,	10,336,,	1,388,200
Mai	6,749,,	213,,	—	220,,	343,,	532,,	8,058,,	1,028,900
Juni	6,535,,	113,,	—	452,,	545,,	675,,	8,322,,	1,027,400
Juli	6,688,,	348,,	3,,	252,,	471,,	823,,	8,587,,	998,700
August	6,764,,	1,016,,	—	1,247,,	798,,	761,,	10,588,,	1,364,100
September	6,481,,	260,,	13,,	1,382,,	932,,	698,,	9,769,,	1,285,300
October	6,764,,	279,,	386,,	1,844,,	998,,	687,,	10,961,,	1,518,100
November	6,825,,	134,,	64,,	1,619,,	1,272,,	540,,	10,456,,	1,419,986
December	6,917,,	10,,	18,,	1,945,,	1,019,,	97,,	10,008,,	1,476,800
Summa	79,700,,	3,223,,	565,,	17,421,,	11,283,,	6,125,,	118,318,,	15,884,486

Nachweis

der
 von den Personen-, Gepäck-, Post- und Güter-Wagen im Jahre 1849
 durchlaufenen Meilen.

1. Personenwagen, combinirte I. und II. Klasse	90,554,,	Meilen.
" " II. " III. "	28,945,,	"
" " III. Klasse	164,321,,	"
	<hr/>	283,821,, Meilen.
2. Gepäckwagen	69,465,,	"
3. Postwagen	55,638,,	"
4. Güterwagen, 8-rädrige	635,693,,	Meilen.
" 4- und 6-rädrige	251,890,,	"
	<hr/>	887,584,, "

Zusammen 1,296,509,, Meilen.

Uebersicht

des

Verwaltungs - Personals und der angestellten Beamten für das Jahr 1850.

1. **Der Gesellschafts-Ausschuss** besteht aus 20 Mitgliedern und 10 Stellvertretern.
(Ohne Gehalt).
2. **Die Direction** besteht aus 4 Mitgliedern.
3. **Bei der allgemeinen Verwaltung** sind angestellt:
 - 2 Syndici.
 - 1 Betriebs-Inspector.
 - 1 Hauptkassen-Rendant.
 - 3 Kassen-Assistenten.
 - 1 Kalkulator.
 - 1 Rechnungs-Revisor (im Interesse des Gesellschafts-Ausschusses).
 - 3 expedirende Secretaire, incl. 1 im technischen Bureau.
 - 5 Bureau-Assistenten und Kanzelisten.
 - 1 Haupt-Controleur.
 - 7 Controleurs und Assistenten.
 - 6 Bureaudiener, Kassendiener und Boten.
4. **Bei Beaufsichtigung und Unterhaltung der Bahn:**
 - 4 Abtheilungs-Ingenieure.
 - 4 Schreiber.
 - 27 Bahnmeister.
 - 342 Bahnwärter.
 - 121 Reservewärter, welche mit zur Unterhaltung der Bahn verwendet werden.
5. **Beim Güter- und Personen-Transport-Betriebe:**
 - 2 Maschinenmeister.
 - 3 Rechnungsführer für Werkstätten und Koaksbrennereien.
 - 2 Bureau-Assistenten.
 - 2 Materialien-Verwalter.
 - 5 Werkführer.

- 1 Wagenmeister.
- 1 Koaks-Verwalter.
- 2 Koaks-Aufseher (davon einer am 1. April entlassen).
- 4 Bahnhofs-Inspectoren.
- 3 Bahnhofs-Aufseher.
- 22 Einnahmer.
- 4 Gepäck-Expedienten.
- 2 Gepäck-Expeditions-Assistenten.
- 5 Wiegemeister.
- 2 Güter-Dirigenten.
- 1 Kassirer.
- 7 Güter-Expedienten.
- 13 Güter-Expeditions-Assistenten.
- 4 Bodenmeister.
- 4 Boten.
- 24 Locomotivführer.
- 20 Heizer.
- 10 Zugführer.
- 9 Packmeister.
- 42 Schaffner.
- 1 Kastellan.
- 23 Perrondiener.
- 81 Weichenzieher, incl. 2 Pförtner.
- 29 Nacht- und Tagewächter.

Rapport und Rechnungs-Abschluss

über

den Bau

der

Berlin-Hamburger Eisenbahn

am

1. April 1850.



Nr. der Titel.	Benennung der Titel.	Baukosten nach den Anschlägen und Genehmigungen.					
		1.		2.		3.	
		Nach dem ursprünglichen Anschlage vom 8. November 1845.		Nach den nachträg- lichen Anschlägen und Genehmigun- gen, namentlich für Doppel-Geleise, Zweigbahn und vermehrte Betriebs- mittel.		Summa der veranschlagten und genehmigten Baukosten.	
Rthlr.	Sgr.Pf.	Rthlr.	Sgr.Pf.	Rthlr.	Sgr.Pf.		
I.	<i>Vorarbeiten</i>	72,070	3	802	—	72,872	3
II.	<i>Administrationskosten</i>	252,245	10 6	4,010	—	256,255	10 6
III.	<i>Grund- und Nutzungs-Entschädigung:</i>						
	a) Grundentschädigung	1,200,848	12 1	47,429	22 8	1,248,278	4 9
	b) Nutzungsentschädigung	49,510	8 2	1,133	18 6	50,643	26 8
	c) Für abzubrechende Gebäude	54,657	1	8,935	10	63,592	11
	d) Abschätzungsgebühren	26,100	9 6	1,149	29 3	27,250	8 9
IV.	<i>Erdarbeiten:</i>						
	a) Erdarbeiten	1,833,600	10 3	109,760	29 7	1,943,361	9 10
	b) Grabenarbeiten	49,291	20	246	20	49,538	10
	c) Rodungsarbeiten	11,412	3	402	7 6	11,814	10 6
	d) Verlegung von Wegen	45,933	25 3	4,160	—	50,093	25 3
V.	<i>Befestigung der Böschungen:</i>						
	a) durch Rasenbelag und Besaamung	118,159	19 6	4,079	— 9	122,238	20 3
	b) durch Futtermauern	660	—	—	—	660	—
	c) durch Schutzpflanzungen	12,766	13 9	854	10	13,620	23 9
VI.	<i>Brücken und Durchlässe:</i>						
	a) Brücken durch die Bahn	983,525	19	33,462	—	1,016,987	19
	b) Seitendurchlässe	54,380	—	1,484	—	55,864	—
	c) Brücken durch Seitenwege	11,525	—	20,408	—	31,933	—
	d) Ueberbrückungen	91,092	—	540	—	91,632	—
	e) Verdeckte Kanäle	400	—	—	—	400	—
VII.	<i>Unterbettung des Gestänges und Befesti- gung der Bahnkrone:</i>						
	a) Unterbettung des Gestänges	327,460	18	134,306	28 3	461,767	16 3
	b) Anlegung der Sickerkanäle	8,359	11 7	5,399	25 10	13,759	7 5
	c) Befestigung der Bahnkrone	161,592	9 6	6,597	16 4	168,189	25 10
VIII.	<i>Herstellung des Bahngestänges:</i>						
	a) Kosten der Schwellen und Pfähle	520,904	7	269,981	7 10	790,885	14 10
	b) Kosten der Schienen, Platten, Nägel und Kuppelung	1,598,017	5 6	1,068,398	16 9	2,666,415	22 3
	c) Arbeitslohn	133,728	17	99,401	23 11	233,130	10 11
IX.	<i>Wege-Uebergänge</i>	123,167	2 1	30,166	3 2	153,333	5 3
X.	<i>Bewegliche Schienen, Drehscheiben etc.</i>	82,270	—	14,600	—	96,870	—
XI.	<i>Einfriedigung der Bahn:</i>						
	a) durch lebendige Hecken	72,070	18	58	20	72,129	8
	b) durch Barrieren	65,598	22 6	4,659	17 1	70,258	9 7
XII.	<i>Gebäude:</i>						
	a) auf der Hauptstation	524,917	—	92,200	—	617,117	—
	Latus	8,486,263	26	2,196,628	7 5	10,450,892	3 7

B a u - A u s g a b e n .						Gegen den Anschlag.					
4.		5.		6.		7.		8.		9.	
Nach den Rechnungen ist bis zum 1. April 1850 verausgabt.		Zur gänzlichen Vollendung ist noch erforderlich:				Summa der Bauausgaben nach der gänzlichen Vollendung.		erspart.		mehr verausgabt.	
		zur Hauptbahn.		zur Büchen-Lauenburger Zweigbahn.							
Rthlr.	Sgr.Pf.	Rthlr.	Sgr.Pf.	Rthlr.	Sgr.Pf.	Rthlr.	Sgr.Pf.	Rthlr.	Sgr.Pf.	Rthlr.	Sgr.Pf.
76,851	3 11	—	—	—	—	76,851	3 11	—	—	—	—
412,856	13 11	2,000	—	480	—	415,336	13 11	—	—	3,979	11
886,349	S 3	69,067	28 5	25,398	4 5	980,815	11 1	267,462	23 8	—	—
57,832	1 7	1,000	—	383	10	59,215	11 7	—	—	8,571	14 11
24,679	26 8	—	—	3,505	10	28,185	6 8	35,407	4 4	—	—
62,173	14 5	5,000	—	585	22 1	67,759	6 6	—	—	40,508	27 9
1,559,779	4 3	2,132	15	79,884	6 6	1,641,795	25 9	301,565	14 1	—	—
71,341	28 6	—	—	—	—	71,341	28 6	—	—	21,803	18 6
16,373	10 9	—	—	—	—	16,373	10 9	—	—	4,559	— 3
34,483	13 9	—	—	340	—	34,823	13 9	15,270	11 6	—	—
102,047	28 6	700	—	1,301	23	104,049	21 6	18,188	28 9	—	—
206	26 9	—	—	—	—	206	26 9	453	3 3	—	—
7,590	19 9	—	—	555	—	8,145	19 9	5,475	4	—	—
1,302,771	21 4	—	—	17,800	—	1,320,571	21 4	—	—	303,584	2 4
32,136	2 5	—	—	134	—	32,270	2 5	23,593	27 7	—	—
4,376	11 6	—	—	20,000	—	24,376	11 6	7,556	18 6	—	—
69,613	19 3	—	—	—	—	69,613	19 3	22,018	10 9	—	—
690	3 1	—	—	—	—	690	3 1	—	—	290	3 1
342,412	23 5	3,423	6	1,360	10	347,196	9 5	114,571	6 10	—	—
4,453	19 1	86	15 6	—	—	4,540	4 7	9,219	2 10	—	—
47,679	8 9	886	20	742	23 4	49,308	22 1	118,881	3 9	—	—
644,696	23 5	2,914	16 6	300	—	647,911	9 11	142,974	4 11	—	—
2,616,459	6 4	44,812	10	967	—	2,662,238	16 4	4,177	5 11	—	—
222,080	4 1	7,578	13	706	20	230,365	7 1	2,765	3 10	—	—
52,570	7 5	2,204	15	246	6 4	55,020	28 9	98,312	6 6	—	—
99,357	8 10	—	—	2,440	—	101,797	8 10	—	—	4,927	8 10
7,320	1 6	—	—	—	—	7,320	1 6	64,809	6 6	—	—
43,242	15 4	—	—	279	3 4	43,521	18 8	26,736	20 11	—	—
749,376	2 3	3,000	—	—	—	752,376	2 3	—	—	135,259	2 3
9,551,801	19	144,806	19 5	157,409	19	9,854,017	27 5	1,279,437	28 5	682,563	22 3

Nr. der Titel.	Benennung der Titel.	Baukosten nach den Anschlägen und Genehmigungen.					
		1.		2.		3.	
		Nach dem ursprünglichen Anschlage vom 8. November 1845.		Nach den nachträg- lichen Anschlägen und Genehmigun- gen, namentlich für Doppel-Geleise, Zweigbahn und vermehrte Betriebs- mittel.		Summa der veranschlagten und genehmigten Baukosten.	
Rthlr.	Sgr.Pf.	Rthlr.	Sgr.Pf.	Rthlr.	Sgr.Pf.		
	Transport	8,486,263	26 2	1,964,628	7 5	10,450,892	3 7
	b) auf den Zwischenstationen	524,435	20 —	193,034	10 —	717,470	—
	c) auf der Bahnlinie	76,000	—	1,200	—	77,200	—
	d) Anlage der Coaksöfen	40,100	—	42,500	—	82,600	—
	e) Pflaster und Einfriedigung der Bahnhöfe	115,632	—	14,550	—	130,182	—
XIII.	<i>Baugeräthe</i>	237,070	28 —	29,016	18 6	266,087	16 6
XIV.	<i>Maschinen und Wagen</i>	1,040,000	—	425,914	8 —	1,465,914	8 —
XV.	<i>Betriebs-Einrichtung</i>	80,000	—	45,579	10 6	125,579	10 6
XVI.	<i>Neben-Anlagen</i>	22,046	20 —	39,671	10 —	61,718	—
XVII.	<i>Insgemein</i>	531,077	13 8	146,302	9 3	677,379	22 11
XVIII.	<i>Rendanturgebühren</i>	28,231	17 —	4,621	20 1	32,853	7 1
XIX.	<i>Zinsen des Anlagekapitals</i>	726,755	23 5	62,455	19 11	789,211	13 4
	Summa	11,907,613	28 8	3,296,473	23 8	14,877,087	21 11

Hierzu treten die Ausgaben für die Betriebsperiode bis zum 1. April 1847 mit
Summa

und kommen in Abzug die Bau-Einnahmen bis 1. April 1850 (incl. der Einnahme aus oben
erwähnter Betriebsperiode)

Es bleibt daher Ausgabe

B a u - A u s g a b e n .							Gegen den Anschlag.					
4.		5.			6.		7.		8.		9.	
Nach den Rechnungen ist bis zum 1. April 1850 verausgabt.		Zur gänzlichen Vollendung ist noch erforderlich:					Summa der Bausausgaben nach der gänzlichen Vollendung.		erspart		mehr verausgabt	
		zur Hauptbahn.		zur Büchen-Lauenburger Zweigbahn.								
Rthlr.	Sgr.Pf.	Rthlr.	Sgr.Pf.	Rthlr.	Sgr.Pf.	Rthlr.	Sgr.Pf.	Rthlr.	Sgr.Pf.	Rthlr.	Sgr.Pf.	
9,551,801	19	144,806	19 5	157,409	19	9,854,017	27 5	1,279,437	28 5	682,563	22 3	
825,603	11 7	1,000	—	13,800	—	840,403	11 7	—	—	122,933	11 7	
44,861	5 4	4,000	—	1,200	—	50,061	5 4	27,138	24 8	—	—	
63,085	14 11	—	—	—	—	63,085	14 11	19,514	15 1	—	—	
74,769	23 4	6,910	—	—	—	81,679	23 4	48,502	6 8	—	—	
347,951	— 10	1,000	—	3,032	29 6	351,984	— 4	—	—	85,896	13 10	
1,289,709	27 10	109,000	—	—	—	1,398,709	27 10	67,204	10 2	—	—	
139,940	20 1	8,680	—	2,500	—	151,120	20 1	—	—	25,541	9 7	
37,946	3 5	37,000	—	381	20	75,327	23 5	—	—	13,609	23 5	
473,844	11 —	24,000	—	5,843	9 2	503,687	20 2	173,692	2 9	—	—	
14,498	25 2	—	—	429	24 5	14,928	19 7	17,924	17 6	—	—	
711,077	12 8	—	—	5,332	13 6	716,409	26 2	72,801	17 2	—	—	
13,575,089	25 2	336,396	19 5	189,929	25 7	14,101,416	10 2	1,706,216	2 5	930,544	20 8	
172,468	6 8	—	—	—	—	172,468	6 8	—	—	172,468	6 8	
13,747,558	1 10	—	—	—	—	14,273,884	16 10	—	—	1,103,012	27 4	
377,864	7 10	—	—	—	—	377,864	7 10	377,864	7 10	—	—	
13,369,693	24 —	—	—	—	—	13,896,020	9 —	2,084,080	10 3	1,103,012	27 4	
Hiervon ab: Mehrausgabe								1,103,012	27 4			
Bleibt Ersparung								981,067	12 11			

Berlin, den 1. April 1850.

Neuhaus.

Haupt-Rechnungs-Abschluss

Einnahme.

	Rthlr.	Sgr.	Pf.
Actien-Kapital Conto Litt. A	5,000,000	—	—
Actien-Kapital Conto Litt. B.	3,000,000	—	—
Prioritäts-Obligationen-Kapital Conto 1ster Emission . . .	4,950,000	—	—
Prioritäts-Obligationen-Kapital Conto 2ter Emission	995,000	—	—
Amortisations-Fond	55,000	—	—
Strafgelder-Fond	9,780	—	—
Reserve-Fond	4,972	4	7
Rückstände von verloseten Prioritäts-Obligationen	10,502	18	9
Rückstände von fälligen Coupons und Dividendenscheinen . .	154,913	20	—
	14,180,168	13	4

vom 31. März 1850.

P.

Ausgabe.

	Rthlr.	Sgr.	Pf.
Bau-Conto	13,369,693	24	—
Verschiedene Debitoren nach Abzug der Creditoren	15,296	5	1
Bestände :			
Banco-Obligationen 30,605 Rthlr. 9 Sgr. — Pf.			
Cassa in Hamburg und Berlin . 187,773 „ 5 „ 3 „			
Berl. Hamb. Prior. Oblig. 2. Emis. 576,800 „ — „ — „	795,178	14	3
	14,180,168	13	4

Berlin; den 1. April 1850.

Die Haupt-Kasse der Berlin-Hamburger Eisenbahn-Gesellschaft.

Schubart.