

Name der Gesellschaft  
Magdeburg=Halberstädter Eisenbahn=Gesellschaft

会社名  
マクデブルグ=ハルベルシュタット鉄道会社

会計年度  
1850

業種  
鉄道会社

掲載文献等  
Original

ファイル名  
1850MHEG\_A.pdf

# Zehnter Geschäfts-Bericht

des

Directoriums der Magdeburg-Galberstädter Eisenbahn-Gesellschaft,

vorgetragen

in der am 30<sup>ten</sup> August 1851 zu Gross-Oschersleben  
abgehaltenen General-Versammlung der Actionaire.

Der von unserem Revisor geprüfte und beglaubigte Rechnungs-Abschluss unserer Haupt-Casse ist diesem Berichte als Anlage **A.** beigelegt.

## Der Betrieb

auf der Bahn hat auch in diesem Jahre im Allgemeinen wieder zugenommen; denn die Zahl der von unseren Locomotiven durchlaufenen Meilen beträgt nach der Zusammenstellung in der Anlage **B.**, welche zugleich eine Beschreibung der einzelnen Locomotiven, sowie die Angabe ihrer Leistungen seit dem Anfange ihrer Thätigkeit und den Betrag der auf ihre Instanderhaltung verwendeten Kosten enthält, —

33,525 1/2 Meilen,	
also gegen die im Jahre 1849	a) von unseren eigenen Maschinen durchlaufenen.... 27,117 M.
	b) von erborgten Maschinen durchlaufenen..... 4,276 1/2 .
	<u>31,393 1/2 .</u>
	mehr 2,131 3/4 Meilen.

Für jede Nutzmeile sind durchschnittlich an Coaks verbraucht worden 177,96 Pfund.

## Personen-Verkehr.

Im Jahre 1850 wurden befördert:

5,269 Personen in	I. Wagenklasse	gegen	4,213 Personen	im Jahre 1849;
66,604 . . .	II. . . . .	. . . . .	67,997 . . . . .	. . . . .
277,838 . . .	III. . . . .	. . . . .	290,005 . . . . .	. . . . .

überhaupt 349,711 Personen gegen 362,215 Personen im Jahre 1849.

Die beförderte Personenzahl ist hiernach zwar geringer gewesen als im vorigen Jahre, aber doch noch um 29,500 Personen stärker als im Jahre 1848.

Aus der Anlage **C.** ist der Verkehr von den einzelnen Stationen ersichtlich. Jede Person hat durchschnittlich 4,3001 Meilen auf der Bahn zurückgelegt und auf 1 Meile der Bahnlänge sind durchschnittlich 45,124 Personen gekommen.

Die Einnahme hat pro Person und Meile durchschnittlich betragen 2,8028 Silbergroschen.

Unter den beförderten Personen haben sich 33,135 Militairs befunden.

Die monatliche Beförderung betrug:

1) im Monat Januar	17,268 Personen	gegen	20,117 Personen	im Jahre 1849
2) . . . . . Februar	17,733 . . . . .	. . . . .	19,359 . . . . .	. . . . .
3) . . . . . März	20,944 . . . . .	. . . . .	28,022 . . . . .	. . . . .
4) . . . . . April	27,347 . . . . .	. . . . .	35,021 . . . . .	. . . . .
5) . . . . . Mai	31,106 . . . . .	. . . . .	39,073 . . . . .	. . . . .
6) . . . . . Juni	29,208 . . . . .	. . . . .	28,160 . . . . .	. . . . .
7) . . . . . Juli	32,764 . . . . .	. . . . .	37,234 . . . . .	. . . . .
8) . . . . . August	33,062 . . . . .	. . . . .	34,702 . . . . .	. . . . .
9) . . . . . September	39,407 . . . . .	. . . . .	39,846 . . . . .	. . . . .
10) . . . . . October	38,337 . . . . .	. . . . .	37,112 . . . . .	. . . . .
11) . . . . . November	33,915 . . . . .	. . . . .	22,399 . . . . .	. . . . .
12) . . . . . December	28,620 . . . . .	. . . . .	21,170 . . . . .	. . . . .

in Summa 349,711 Personen gegen 362,215 Personen im Jahre 1849.

## Güter-Verkehr.

Derselbe hat gegen das vorige Jahr wieder bedeutend zugenommen, denn es sind an Fracht- und Eilgütern überhaupt befördert worden:

1) im Januar	86,804 <sup>2</sup> / <sub>10</sub>	Ctr. gegen	96,333 <sup>2</sup> / <sub>10</sub>	Ctr. im Jahre 1849,
2) " Februar	88,051 <sup>2</sup> / <sub>10</sub>	"	101,758	"
3) " März	102,859 <sup>2</sup> / <sub>10</sub>	"	103,491 <sup>2</sup> / <sub>10</sub>	"
4) " April	86,756 <sup>2</sup> / <sub>10</sub>	"	72,527 <sup>2</sup> / <sub>10</sub>	"
5) " Mai	107,742 <sup>2</sup> / <sub>10</sub>	"	62,435 <sup>2</sup> / <sub>10</sub>	"
6) " Juni	124,426 <sup>2</sup> / <sub>10</sub>	"	87,977 <sup>2</sup> / <sub>10</sub>	"
7) " Juli	109,849 <sup>2</sup> / <sub>10</sub>	"	91,734 <sup>2</sup> / <sub>10</sub>	"
8) " August	101,172 <sup>2</sup> / <sub>10</sub>	"	81,459 <sup>2</sup> / <sub>10</sub>	"
9) " September	103,285 <sup>2</sup> / <sub>10</sub>	"	68,037 <sup>2</sup> / <sub>10</sub>	"
10) " October	119,561 <sup>2</sup> / <sub>10</sub>	"	80,822 <sup>2</sup> / <sub>10</sub>	"
11) " November	141,982 <sup>2</sup> / <sub>10</sub>	"	78,663 <sup>2</sup> / <sub>10</sub>	"
12) " December	126,102 <sup>2</sup> / <sub>10</sub>	"	64,686	"

Dazu die im Norddeutschen Eisenbahn-Verbande über die Bahn transportirten sowie die Auswanderer- und Postgüter über 40 Pfund.....

1,030,488<sup>2</sup>/<sub>10</sub> " " 1,107,727<sup>2</sup>/<sub>10</sub> " " "

giebt Summa 2,329,083<sup>2</sup>/<sub>10</sub> Ctr. gegen 2,097,654<sup>2</sup>/<sub>10</sub> Ctr. im Jahre 1849.

und zwar a) an Eilgütern..... 66,690 Ctr. gegen 67,124<sup>2</sup>/<sub>10</sub> Ctr. im Jahre 1849,

b) an Frachtgütern... 2,262,393<sup>2</sup>/<sub>10</sub> " " 2,030,529<sup>2</sup>/<sub>10</sub> " " "

Wie der Güter-Verkehr auf den einzelnen Stationen sich gestaltet hat, ist aus der Anlage **D.** zu ersehen.

Jeder Centner Gut hat im Durchschnitt 4,7823 Meilen auf der Bahn zurückgelegt, und die Einnahme pro Centner und Meile hat durchschnittlich 0,4683 Silbergroschen betragen.

Auf eine Meile der Bahnlänge sind durchschnittlich 300,527 Ctr. Güter gekommen.

## Die Betriebs-Einnahmen

haben betragen:

1) im Januar	19,088 Rthlr. 28 Sgr. 7 Pf.	gegen	19,240 Rthlr. 21 Sgr. 3 Pf.	im Jahre 1849
2) " Februar	18,486 " 25 " 5 "	"	20,338 " 22 " 8 "	"
3) " März	23,985 " 12 " 8 "	"	25,815 " 3 " 11 "	"
4) " April	25,815 " 14 " 5 "	"	28,428 " 16 " 11 "	"
5) " Mai	26,228 " 11 " 7 "	"	27,046 " 6 " 7 "	"
6) " Juni	28,507 " — " 3 "	"	25,418 " 25 " 2 "	"
7) " Juli	28,465 " 15 " 8 "	"	30,872 " 26 " 8 "	"
8) " August	28,920 " 25 " 11 "	"	30,851 " 13 " 9 "	"
9) " September	31,643 " 27 " 2 "	"	30,353 " 16 " 4 "	"
10) " October	32,163 " 8 " 3 "	"	30,131 " 14 " 10 "	"
11) " November	30,073 " 9 " 6 "	"	21,818 " 1 " 11 "	"
12) " December	25,516 " 15 " 10 "	"	20,017 " 28 " 8 "	"

in Summa 318,895 Rthlr. 15 Sgr. 3 Pf. gegen 310,333 Rthlr. 18 Sgr. 8 Pf. im Jahre 1849.

Nach dem beigefügten Abschlusse der Betriebs-Rechnung, Anlage **E.**, ist diese Einnahme, wie folgt, entstanden:

1) aus dem Personen-Verkehr	139,917 Rthlr. 27 Sgr. 10 Pf.	gegen	144,203 Rthlr. 27 Sgr. 10 Pf.	im Jahre 1849
2) " " Frachtgut-Verkehr	153,735 " 3 " 3 "	"	145,206 " — " 8 "	"
3) " " Eilgut-Verkehr	11,740 " 2 " 1 "	"	9,604 " 11 " 5 "	"
4) " " Passagier-Gepäck und Hunde-Transport	5,290 " 23 " — "	"	4,827 " 20 " — "	"
5) " " Equipagen-Transport	1,479 " 5 " 4 "	"	1,318 " 13 " 8 "	"
6) " " Vieh-Transport	6,622 " 8 " 9 "	"	5,173 " 5 " 1 "	"

in Summa 318,895 Rthlr. 15 Sgr. 3 Pf. gegen 310,333 Rthlr. 18 Sgr. 8 Pf. im Jahre 1849;

Dazu kommen noch an Miethen, Pächten, Zinsen und extraordinären

Einnahmen..... 890 " 1 " 7 " " 1,392 " 5 " 2 " " "

Mithin beträgt die Gesamteinnahme 319,785 Rthlr. 16 Sgr. 10 Pf. gegen 311,725 Rthlr. 23 Sgr. 10 Pf. im Jahre 1849.

### Die Betriebs-Ausgaben

haben nach der Anlage E., in welcher sie nach den einzelnen Titeln angegeben sind, überhaupt betragen 166,036 Rthlr. 26 Sgr. 5 Pf., und daher 51,921 pCt. der Gesamt-Einnahme absorbirt.

Im Jahre 1849 hatten dieselben 162,005 Rthlr. 21 Sgr. 11 Pf. oder 52,26 pCt. der Gesamt-Einnahme betragen.

Für die Unterhaltung der Bahn und für die allgemeine Verwaltung kommen von den Ausgaben auf jede Meile der Bahnlänge durchschnittlich 6,177 Rthlr. 25 Sgr. 3 Pf.

Die Transport-Verwaltung hat für jede von den Locomotiven durchlaufene Nutzmeile durchschnittlich gekostet 3 Rthlr. 15 Sgr. 9 Pf., und von sämmtlichen Ausgaben kommen auf jede durchlaufene Nutzmeile 4 Rthlr. 28 Sgr. 6 Pf.

Eine nähere Vergleichung der Betriebs-Ausgaben pro 1850 mit denen pro 1849 ergibt, dass solche im Jahre 1850

A. für die allgemeine Verwaltung.....	586 Rthlr. 6 Sgr. 10 Pf.	}	weniger
B. für die Bahn-Verwaltung.....	5,862 . 1 . 5 .		
C. für die Transport-Verwaltung aber.....	8,220 . — . 11 .		

als im vorigen Jahre betragen haben und liegt der Grund dieser Mehrausgabe hauptsächlich darin, dass an Miethe für fremde Wagen circa 6,000 Rthlr., und für An- und Abfuhrkosten der Güter circa 2,100 Rthlr. mehr als im vorigen Jahre ausgegeben worden sind. Diese Mehrausgaben stammen zum grössten Theile noch aus dem Jahre 1849, konnten aber wegen der schwebenden Abrechnung mit den fremden Bahnen erst im Jahre 1850 zur Zahlung angewiesen werden; zum Theil sind sie aber auch durch die um circa 50,000 Ctr. erhöhte Güter-Frequenz im letzten Jahre veranlasst worden.

### Die Transportmittel

sind durch Anschaffung von 3 neuen grossen Locomotiven, Cöln, Blücher und Scharnhorst, werauf jedoch 2 alte, für den Dienst auf unserer Bahn weniger geeignete Locomotiven, Francke und Oschersleben, angegeben worden, sowie von

2 bedeckten Personen-Wagen 3. Classe

15 Transport- und Viehwagen (mit Einschluss von 3 dazu umgearbeiteten Schneepflügen, welche sich nicht als practisch nützlich bewährt hatten)

vermehr. Diese Wagen sind in unserer eigenen Werkstatt angefertigt worden.

Am Schlusse des Jahres 1850 haben daher unsere Transportmittel bestanden in:

- 14 Locomotiven mit Tondern,
- 10 Personen-Wagen I. und II. Classe,
- 16 hedeckten Personen-Wagen 3. Classe,
- 6 unbedeckten dergl.,
- 25 achträdri-gen Güterwagen,
- 61 vierrädri-gen Transportwagen,
- 6 Gepäckwagen,
- 2 Pferdewagen,
- 6 Viehwagen,
- 5 Lowry's,
- 1 Draisine.

### Der Reserve-Fonds

betrug nach dem vorjährigen Abschlusse..... 32,082 Rthlr. 18 Sgr. 10 Pf.

Davon sind in Gemässheit der Bestimmungen über den Reservefonds im Laufe des

Jahres 1850 verwendet worden:

für den Ersatz von Schwellen..... 3,318 Rthlr. 1 Sgr. 10 Pf.

. . . . . Schienen..... 3,340 . 5 . 4 .

. die vollständige Erneuerung z zweier achträdri-gen Güter-  
wagen und eines vierrädri-gen Gepäckwagens..... 2,950 . — . — .

also überhaupt 9,608 Rthlr. 7 Sgr. 2 Pf. 9,608 . 7 . 2 .

blieben 22,474 Rthlr. 11 Sgr. 8 Pf.

Dagegen sind dem Reservefonds von dem Ueberschusse des Jahres 1850 anstatt der bestimmungsmässigen 17,000 Rthlr. als 1 pCt. von dem Actien-Capitale, überwiesen worden..... 17,235 . 5 . 11 .

so dass derselbe jetzt angewachsen ist auf..... 39,709 Rthlr. 17 Sgr. 7 Pf.

mit welchem Betrage derselbe auch in dem Rechnungs-Abschlusse, Anlage A., als Creditor aufgeführt steht.

Die Anlage **F.** enthält die tabellarische Uebersicht von dem Bau-Capitale, den Transportmitteln, dem Verkehr und den Einnahmen und Ausgaben,  
die Anlage **G.** die allgemeine Beschreibung der Bahn,  
die Anlage **H.** die Nachweisung von den Steigungs-Verhältnissen,  
die Anlage **I.** die Nachweisung von den graden Strecken und Curven, und  
die Anlage **K.** den Rechnungs-Abschluss der Beamten-Pensions- und Begrübniss-Casse.

Ueber die Ausführung der Beschlüsse der vorjährigen General-Versammlung haben wir Folgendes zu berichten:

1) Bei der Verhandlung über die Aufnahme einer Prioritäts-Anleihe von 700,000 Rthln. waren die Gesellschafts-Vorstände autorisirt, von den gestellten Bedingungen dieser Anleihe abzugehen, sobald die Genehmigung der Staats-Regierung von anderen Bedingungen abhängig gemacht werden sollte.

Diese hat hiernächst nur noch die eine Bedingung gestellt:

dass zu dem, gemäss §. 17. des Gesellschafts-Statuts zu bildenden Reservefonds alljährlich eine Summe zurückgelegt werden solle, welche ohne Genehmigung des Herrn Ministers für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten nicht weniger als 1 pCt. des gesammten Anlage-Capitals mit Einschluss der auszugehenden Prioritäts-Obligationen betragen dürfe.

Nach Hinzufügung dieser Bedingung, deren Annahme unbedenklich schien, hat das Privilegium unterm 10. März d. J. die Allerhöchste Genehmigung erhalten.

Dasselbe ist in No. 5 der diesjährigen Gesetzsammlung abgedruckt.

2) Von dem Prioritäts-Actien-Capitale sind bereits circa 450,000 Rthlr. zu günstigen Coursen ausgegeben. Wir behalten uns vor, darüber den Herren Actionairen einen ausführlichen mündlichen Bericht zu erstatten.

3) Mit der Legung des zweiten Geleises ist sogleich vorgeschritten. Dasselbe wird jedenfalls noch vor Eintritt des Winters vollendet sein.

Mit dem Bau von Güter- und Kohlenwagen wird noch immer fortgefahren, um die bisherige starke Ausgabe für die Miete fremder Wagen möglichst zu vermindern.

Ausserdem hat sich herausgestellt, dass die vorhandenen Locomotiven auch jetzt noch nicht ausreichen, um den sich fortwährend steigenden Anforderungen des Betriebes zwischen Oschersleben und Magdeburg mit Sicherheit zu genügen. Es sind daher wiederum zwei neue schwere Locomotiven anzuschaffen.

Die vorbereitenden Verhandlungen über den Bau einer grösseren Reparatur-Werkstatt sind noch nicht geschlossen. Einstweilen soll die Reparatur-Werkstatt zu Halberstadt, unter Anlage einer Dampfmaschine, eine solche Einrichtung erhalten, dass darin auch solche Reparaturen, welche bis jetzt fremden Werkstätten übertragen werden mussten, ausgeführt werden können. Es wird schon dadurch eine ansehnliche Kosten-Ersparniss erzielt werden.

Zum Schlusse dürfen wir nicht unerwähnt lassen, dass der Verkehr auf unserer Bahn sich auch in diesem Jahre wieder in erfreulicher Weise gehoben hat. Es ist bereits durch die Verwaltung in den öffentlichen Blättern bekannt gemacht, dass die Monate Januar bis Mai eine Mehreinnahme von über 19,000 Rthln. ergeben haben, und mit Sicherheit anzunehmen, dass auch die späteren Monate, von welchen die Berechnung noch nicht vorliegt, ein eben so günstiges Resultat liefern werden.

Magdeburg, den 14. August 1851.

**Das Directorium der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn-Gesellschaft.**  
**Behrens.**

**A.**

# Rechnungs-Abschluss

der

## Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn-Gesellschaft

für das Jahr 1850.

	Debitoren.			Creditoren.		
	R <sub>h</sub>	S <sub>g</sub>	P <sub>f</sub>	R <sub>h</sub>	S <sub>g</sub>	P <sub>f</sub>
<b>Actien-Capital-Conto</b> .....				1,700,000	—	—
<b>Actionaire</b> , Dividende aus früheren Jahren, welche noch unerhoben geblieben..... 369 Rthlr. 15 Sgr.						
Dividende aus 1850 17,000 Stück Actien à 8 Rthlr..... 136,000 Rthlr. wovon aber die der Gesellschaft gehörigen 480 Stück à 8 Rthlr. nicht zu zahlen sind..... 3,840						
				132,529	15	—
<b>Bahn-Conto</b> , ultimo December 1850.....	1,199,665	18	7			
<b>Ttl. VII. Gebäude</b>						
Ltrr. A. Bahnhof Halberstadt..... 78,171 Rthlr. 25 Sgr. 4 Pf.						
• B. • Oschersleben..... 41,670 • 23 • 4 •						
• C. Gebäude Magdeburg..... 89,035 • 6 • 8 •						
• D. Kleine Stationsgebäude..... 30,489 • 3 • 1 •						
	239,366	28	5			
<b>Ttl. VIII. Maschinen und Wagen</b> .....	423,816	21	1			
• <b>IX. D. Inventarium</b> .....	795	27	6			
• <b>XII. A. Reparatur-Werkstätten</b> (Ausrüstung).....	7,589	13	1			
• <b>XII. B.</b> • (fertige Vorräthe und Reservestücke).....	38,258	18	11			
<b>Depositen-Conto</b> , enthaltend:						
der Gesellschaft gehörige Stamm-Actien..... 48,000 Rthlr.						
der Beamten-Pensions- und Begräbniss-Casse gehörige Actien.. 14,100						
Cautionen und Deponate..... 17,200						
	79,300	—	—			
<b>Cautionen und Deponat-Conto</b> .....				17,200	—	—
<b>Beamten-Pensions- und Begräbniss-Casse</b> .....				14,100	—	—
<b>Magdeburg-Leipziger Eisenbahn-Gesellschaft</b> .....	294	10	6			
<b>Vorschuss-Conto</b> .....	2,221	28	8			
<b>Materialien-Magazin</b> , für Bestände ultimo December.....	1,199	7	1			
<b>An 3 Creditoren für Darlehne</b> .....				62,000	—	—
<b>Betriebs-Casse 1851</b> .....				27,000	—	—
<b>Reservefonds</b> .....				39,709	17	7
<b>Cassa-Bestand</b> am 31. December 1850.....	30	8	9			
<b>Summa</b>	1,992,539	2	7	1,992,539	2	7

Magdeburg, den 30. Juni 1851.

Directorium der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn-Gesellschaft.  
**Behrens.**

Die Richtigkeit des vorstehenden Rechnungs-Abschlusses und die Uebereinstimmung desselben mit dem Hauptbuche wird hierdurch von mir bescheinigt.

Magdeburg, den 4. August 1851.

**Köhler**, Revisor.

# Zusammenstellung

der

am Schlusse des Jahres 1850 vorhandenen Locomotiven und Nachweisung von deren Leistungen, von dem Brennmaterialien-Verbrauch und von den Reparaturkosten.

1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11.	12.	13.	14.	15.	16.	17.	18.	19.	20.	21.			
Laufende Nummer.	Name der Locomotive.	Cylinder.		Kessel.		Heizfläche zusammen $\square$ Fuss.	Überdruck des Dampfes pro $\square$ Zoll $\square$ Fuss.	Mit oder ohne Expansion.	Die Locomotiven sind beschafft im Jahre	An Nutzteilen haben die Locomotiven durchlaufen		An Brennmaterial ist dabei im Jahre 1850 pro Nutzteile verbraucht.		An Reparatur- resp. Instandsetzungs-Kosten sind verausgabt:			Bemerkungen.						
		Durchmesser.	Kolbenhub.	Durchmesser.	Zoll.					in den früheren Jahren überhaupt.	in dem Betriebs-Jahre 1850.	zusammen bis Ende 1850.	Holz.	Coaks.	in den früheren Jahren überhaupt.	in dem Betriebs-Jahre 1850.		zusammen bis Ende 1850.					
1	Borussia	15	24	42	13 1/4	818	80	6	mit	1840	1,449 1/2	3,105 1/2	4,555 1/2	184,51									
2	Teutonia	15	24	42	13 1/4	818	80	6	mit	1840	91	4,355 1/2	4,446 1/2	167,60									
3	Cöln	15	24	42	13 1/4	818	80	6	mit	1850		2,590 1/2	2,590 1/2	176,62									
4	Blücher	15	24	42	13 1/4	818	80	6	mit	1850		2,265 1/2	2,265 1/2	169,05									
5	Scharnhorst	15	24	42	13 1/4	818	80	6	mit	1850		2,247 1/2	2,247 1/2	161,51									
6	Concordia	14	22	39	12 1/2	689	60	6	mit	1844	14,945 1/2	2,267 1/2	17,213 1/2	197,17									
7	Mellin	14	22	39	12 1/2	689	75	6	mit	1844	13,102 1/2	1,782 1/2	14,885 1/2	197,16									
8	Constantia	14	22	39 1/2	12 1/2	673,12	60	6	mit	1847	5,107 1/2	1,725 1/2	6,833	189,51	73,232	3	16,341	18	89,573	18	3		
9	Braunschweig	13	18	39	8 1/2	452,03	60	6	ohne	1843	14,555 1/2	3,045 1/2	17,600 10/12	136,44									
10	Vorwärts	13	18	39	8 1/2	452,03	59	6	ohne	1843	10,296 1/2		10,296 1/2										
11	Hercynia	12	20	39	8 1/2	456,17	70	6	mit	1843	15,064 1/2	2,222 1/2	17,287 1/2	176,60									
12	Halberstadt	12	20	39	8 1/2	456,17	70	6	mit	1843	14,770 1/2	1,692 1/2	16,463	188,42									
13	Rhein	13	18	39	8 1/2	444,28	60	6	mit	1843	14,952 1/2	1,484 1/2	16,436 1/2	193,33									
14	Weser	13	18	39	8 1/2	444,28	60	6	mit	1843	16,141 1/2	2,881 1/2	19,022 11/12	177,97									
15	Franko	15	24	41 1/4	12 1/4	728	72	6	mit	1847	120,477 1/2	31,666 1/2	5,905 1/2	224,47									
16	Oschersleben	15	24	41 1/4	12 1/4	728	72	6	mit	1847	4,259 1/2	829 1/2	5,089 1/2	210,97									
											33,507 1/2	18	177,96	177,96									
											Giebt Summa		33,525 1/4										

Von fremden Maschinen wurden auf dieser Bahn noch durchlaufen

Die Maschinen Franke u. Scherff sind im Laufe des Jahres gegen die sub 4 und 5 gezeichneten Maschinen u. Scherff ver-tauscht.

# Personen-Frequenz

C.

## auf der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn

vom 1. Januar bis ult. December 1850.

Nach	Class.	Von Magdeburg.	Von Dedendorf.	Von Langenweddingen.	Von Blumenberg.	Von Hadmersleben.	Von Oschersleben.	Von Crottorf.	Von Niemhagen.	Von Halberstadt.	Von den fremden Bahnen.	Summa.
Magdeburg.....	I.	—	—	10	—	10	35	—	1	46	404	506
	II.	—	6	1,037	218	858	2,064	50	140	3,551	4,921	12,845
	III.	—	7,989	11,350	2,520	5,256	11,130	138	821	15,364	11,618	66,186
	Summa.	—	7,995	12,397	2,738	6,124	13,229	188	962	18,961	16,943	79,537
Dedendorf.....	I.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	II.	—	—	—	—	—	—	—	—	2	—	2
	III.	6,062	—	322	—	110	45	3	1	63	—	6,608
	Summa.	6,062	—	322	—	110	45	3	1	65	—	6,608
Langenweddingen.....	I.	16	—	—	—	—	12	—	—	2	—	30
	II.	904	—	—	79	30	173	2	1	88	—	1,277
	III.	11,287	146	—	1,154	995	1,626	15	51	899	—	16,173
	Summa.	12,207	146	—	1,233	1,025	1,811	17	52	989	—	17,480
Blumenberg.....	I.	—	—	1	—	7	—	—	—	—	—	8
	II.	340	3	32	—	26	31	—	—	25	—	457
	III.	3,023	253	742	—	535	477	10	21	243	—	5,304
	Summa.	3,363	256	775	—	568	508	10	21	268	—	5,769
Hadmersleben.....	I.	7	—	—	—	—	6	—	—	—	—	13
	II.	798	—	27	24	—	521	—	3	170	—	1,543
	III.	5,013	92	989	421	—	5,285	14	36	1,335	—	13,185
	Summa.	5,818	92	1,016	445	—	5,812	14	30	1,505	—	14,741
Oschersleben.....	I.	27	—	5	—	27	—	—	—	14	—	73
	II.	1,811	3	195	51	514	—	70	225	1,989	—	4,858
	III.	10,275	61	1,699	514	4,498	—	503	1,949	12,260	—	31,759
	Summa.	12,113	64	1,899	565	5,039	—	573	2,174	14,263	—	36,690
Crottorf.....	I.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	II.	33	—	—	—	—	70	—	3	148	—	254
	III.	76	1	12	2	21	292	—	77	1,512	—	1,993
	Summa.	109	1	12	2	21	362	—	80	1,660	—	2,247
Niemhagen.....	I.	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	1
	II.	125	—	—	2	2	218	1	—	458	—	806
	III.	819	7	70	17	68	2,039	33	—	4,822	—	7,875
	Summa.	944	7	70	19	70	2,257	34	—	5,281	—	8,682
Halberstadt.....	I.	63	—	2	—	—	12	—	—	—	124	201
	II.	3,751	4	103	32	155	2,168	79	462	—	2,340	9,094
	III.	15,702	94	1,337	277	1,542	12,831	1,212	4,392	—	7,227	44,614
	Summa.	19,516	98	1,442	309	1,697	15,011	1,291	4,854	—	9,691	53,909
den fremden Bahnen	I.	348	—	—	—	—	—	—	—	191	3,898	4,437
	II.	5,630	—	—	—	—	—	—	—	3,080	26,758	35,468
	III.	13,945	—	—	—	—	—	—	—	7,437	29,626	51,008
	Summa.	19,923	—	—	—	—	—	—	—	10,708	60,282	90,913
<b>Summa.....</b>		80,055	8,659	17,933	5,311	14,654	39,035	2,130	8,183	53,700	86,916	316,576
Hierzu Militair:											33,135	
Summa der beförderten Personen											349,711	



# NACHWEISUNG

**D.**

der auf der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn im Jahre 1850  
beförderten Fracht- und Eilgüter.

Stationen.			Stations- Gewicht.		Summarisches Gewicht.	
			Centner.	Centner.	Centner.	Centner.
			1/10.	1/10.	1/10.	1/10.
Von Magdeburg	nach	Dodendorf.....	782	6		
• Dodendorf	•	Magdeburg.....	2,542	7	3,325	3
• Magdeburg	•	Langenweddingen.....	3,769	2		
• Langenweddingen	•	Magdeburg.....	31,102	6	34,871	8
• Magdeburg	•	Blumenberg.....	1,161	—		
• Blumenberg	•	Magdeburg.....	4,838	5	5,999	5
• Magdeburg	•	Hadmersleben.....	43,705	1		
• Hadmersleben	•	Magdeburg.....	26,910	5	70,624	6
• Magdeburg	•	Oschersleben.....	173,058	6		
• Oschersleben	•	Magdeburg.....	213,982	6	389,041	2
• Magdeburg	•	Crottorf.....	645	2		
• Crottorf	•	Magdeburg.....	2,913	—	3,558	2
• Magdeburg	•	Nienhagen.....	1,092	1		
• Nienhagen	•	Magdeburg.....	3,570	8	4,662	9
• Magdeburg	•	Halberstadt.....	79,819	7		
• Halberstadt	•	Magdeburg.....	84,853	4	164,673	1
• Dodendorf	•	Langenweddingen.....	1	4		
• Langenweddingen	•	Dodendorf.....	2	—	3	4
• Hadmersleben	•	Dodendorf.....			5	2
• Dodendorf	•	Oschersleben.....			—	7
• Dodendorf	•	Halberstadt.....	7	7		
• Halberstadt	•	Dodendorf.....	1	4	9	1
• Langenweddingen	•	Blumenberg.....	26	8		
• Blumenberg	•	Langenweddingen.....	72	—	98	8
• Langenweddingen	•	Hadmersleben.....	234	1		
• Hadmersleben	•	Langenweddingen.....	732	9	967	—
• Langenweddingen	•	Oschersleben.....	12,641	4		
• Oschersleben	•	Langenweddingen.....	4,403	5	17,044	9
• Langenweddingen	•	Crottorf.....	6	3		
• Crottorf	•	Langenweddingen.....	12	7	19	—
• Langenweddingen	•	Nienhagen.....			6	4
• Langenweddingen	•	Halberstadt.....	595	—		
• Halberstadt	•	Langenweddingen.....	392	7	987	7
• Blumenberg	•	Hadmersleben.....	32	7		
• Hadmersleben	•	Blumenberg.....	241	6	274	3
• Blumenberg	•	Oschersleben.....	6,760	—		
• Oschersleben	•	Blumenberg.....	1,672	5	8,432	5
• Nienhagen	•	Blumenberg.....			2	—
• Blumenberg	•	Halberstadt.....	251	7		
• Halberstadt	•	Blumenberg.....	290	6	542	3
			Latus		705,149	9

Stationen.		Stations-Gewicht.		Summarisches Gewicht.	
		Centner.		Centner.	
		1/2.	1/10.	1/2.	1/10.
<b>Transport</b>				705,149	9
Von Hadmersleben	nach Oschersleben.....	11,294	9		
• Oschersleben	• Hadmersleben.....	20,306	7		
• Hadmersleben	• Crottorf.....	124	9	31,601	6
• Crottorf	• Hadmersleben.....	194	6		
• Hadmersleben	• Nienhagen.....	2	9	319	5
• Nienhagen	• Hadmersleben.....	2	5		
• Hadmersleben	• Halberstadt.....	1,528	5	5	4
• Halberstadt	• Hadmersleben.....	1,839	5		
• Oschersleben	• Crottorf.....	501	9	3,353	—
• Crottorf	• Oschersleben.....	1,137	6		
• Oschersleben	• Nienhagen.....	4,585	3	1,639	5
• Nienhagen	• Oschersleben.....	4,164	7		
• Oschersleben	• Halberstadt.....	92,199	9	8,750	—
• Halberstadt	• Oschersleben.....	32,339	1		
• Halberstadt	• Crottorf.....	2,982	6	124,539	—
• Crottorf	• Halberstadt.....	3,408	4		
• Halberstadt	• Nienhagen.....	1,074	6	6,391	—
• Nienhagen	• Halberstadt.....	7,440	—		
<b>Schwere Bergprodukte.</b>				8,514	6
Von Wolfenbüttel	nach Magdeburg.....			2,243	7
• Vienenburg	• do.....			8,173	6
<b>Gemeinschaftlicher Verkehr.</b>					
Von Magdeburg	nach Braunschweig.....	27,207	—		
• Braunschweig	• Magdeburg.....	41,516	5	68,723	5
• Halberstadt	• Braunschweig.....	7,869	5		
• Braunschweig	• Halberstadt.....	20,063	8	27,933	3
• Halberstadt	• Wolfenbüttel.....	735	8		
• Wolfenbüttel	• Halberstadt.....	625	1	1,360	9
• Magdeburg	• den Rheinischen Stationen und zurück.....	240,373	7		
• Berlin	• do. do. do.....	438,932	5		
• Leipzig	• do. do. do.....	535,400	2		
• Halle	• do. do. do.....	44,712	5	1,259,418	9
• Vienenburg	• Berlin und Genthin.....			2,779	5
• Halberstadt	• den Rheinischen Stationen und zurück.....			63,659	4
Auswanderergut von den Thüring'schen Stationen	• Bremen und Harburg.....			4,512	—
		<b>Summa</b>		<b>2,329,083</b>	<b>3</b>

# ABSCHLUSS

des

## Betriebs-Manuals der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn pro 1850.

		Rth.	Sgr.	Pf.	Rth.	Sgr.	Pf.
<b>EINNAHMEN.</b>							
<b>A. Aus dem Personen-Verkehre.</b>							
Tit. I. Verkaufte Billets für die Bahnstrecke und deren Zwischenstationen .....	Rth. Sgr. Pf.	131,916	13	—			
• II. Requisitionsscheine und andere Beförderungen ohne Billets .....	Rth. Sgr. Pf.	8,001	14	10			
• IV. Nebenerträge des Personen-Verkehrs:	Rth. Sgr. Pf.						
1. Gepäck-Ueberfracht .....	Rth. Sgr. Pf.	5,090	11	4			
2. Equipagen .....	Rth. Sgr. Pf.	1,589	10	4			
3. Hundebillets .....	Rth. Sgr. Pf.	200	11	8			
	Rth. Sgr. Pf.	6,880	3	4			
Summa Abtheilung A.		146,798	1	2			
<b>B. Aus dem Güter-Verkehre.</b>							
Tit. I. Fracht-Güter .....	Rth. Sgr. Pf.	153,735	3	3			
• II. Eilgüter .....	Rth. Sgr. Pf.	11,740	2	1			
• III. Viehtransporte:	Rth. Sgr. Pf.						
1. Pferde .....	Rth. Sgr. Pf.	1,315	11	8			
2. Rindvieh (incl. Kälber) .....	Rth. Sgr. Pf.	1,630	16	11			
3. Schweine .....	Rth. Sgr. Pf.	3,409	22	—			
4. Schaaflvieh .....	Rth. Sgr. Pf.	252	13	2			
5. Federvieh .....	Rth. Sgr. Pf.	14	5	—			
	Rth. Sgr. Pf.	6,622	8	9			
Summa Abtheilung B.		172,097	14	1			
<b>C. Diverse Einnahmen.</b>							
Tit. I. Miethe, Pächte, Zinsen .....	Rth. Sgr. Pf.	698	22	9			
• II. Extraordinaria .....	Rth. Sgr. Pf.	191	8	11			
Summa Abtheilung C.		890	1	7			
Summa der Einnahmen .....					319,785	16	10
Hierzu treten um die Balance herzustellen:							
1. der Bestand der Maschinen- und Wagen-Werkstatt an Reservestücken und Vorräthen am 1. Januar 1850 .....		26,510	21	8			
2. die Bestände des Materialien-Magazins am 1. Januar 1850 mit .....		881	19	2			
3. die aus dem Jahre 1849 auf dem Conto des Abrechnungs-Büreaus zu Cöln verbliebenen Differenzen .....		44	22	6	27,437	3	4
Summa					347,222	20	2

		<i>Mk.</i>	<i>Sgr.</i>	<i>Pf.</i>	<i>Mk.</i>	<i>Sgr.</i>	<i>Pf.</i>
<b>AUSGABEN.</b>							
<b>A. Allgemeine Verwaltung.</b>							
Tit. I.	Dien- und Reise-Entschädigungen der Directoren und Ausschussmitglieder, Gehälter der Central-Verwaltungs-Beamten und Verwaltungskosten an die Berlin-Potsdam-Magdeburger Gesellschaft.....	6,982	20	—			
•	II. Bürobedürfnisse, Heizung, Erleuchtung und Reinigung der Bureau-Localen.....	203	2	8			
•	III. Porto, Stempel und Gerichtskosten.....	24	24	6			
•	IV. Druck- und Insertionskosten.....	964	5	8			
•	V. Anschaffung und Ergänzung von Inventarstücken, Bücher, Karten etc.....	19	27	—			
•	VI. Insgemein.....	11	8	—			
Summa Abteilung A.					8,206	6	10
<b>B. Bahn-Verwaltung.</b>							
Tit. I.	Bahnhofsverwaltung.	<i>Mk.</i>	<i>Sgr.</i>	<i>Pf.</i>			
1.	Gehalte der Inspectoren, Aufscher und Wagenmeister.....	926	20	—			
2.	Gehalte der Portiers, Nachtwächter und Bahnarbeiter (Wagenschieber).....	6,615	2	—			
3.	Bekleidung der Bahn-Beamten.....	683	29	5			
4.	Unterhaltung der Bahnanlagen (Weichen, Drehscheiben, versenkte Geleise) und Befriedigungen.....	1,096	21	8			
5.	Unterhaltung der Gebäude und Inventar-Stücke.						
	a) Bahnhof Magdeburg.....	889	16	7			
	b) . Langenweddingen.....	158	3	11			
	c) . Hadmersleben.....	211	19	5			
	d) . Oschersleben.....	737	2	7			
	e) . Halberstadt.....	326	24	3			
	f) . Anhaltepunkte.....	67	9	9			
	aa) . Buckau.....	117	11	5			
		2,507	27	11			
6.	Feuerversicherung.....	648	16	8			
7.	Heizung, Erleuchtung und Reinigung der Bahnhöfe, Dienst-locale und Dienstwohnungen.	<i>Mk.</i>	<i>Sgr.</i>	<i>Pf.</i>			
	a) Heizung.....	929	12	8			
	b) Erleuchtung.....	820	5	9			
	c) Reinigung.....	182	15	1			
		1,932	3	6			
8.	Insgemein.....	332	6	11			
		14,743	8	1			
Tit. II.	Unterhaltung der Brücken und Durchlässe.....	168	29	2			
•	III. Bahnbewachung und Unterhaltung des Bahnkörpers.						
1.	Gehalte und Löhne.	<i>Mk.</i>	<i>Sgr.</i>	<i>Pf.</i>	<i>Mk.</i>	<i>Sgr.</i>	<i>Pf.</i>
	a) der Ingenieure.....	1,234	15	—			
	b) der Bahn- und Brückenmeister.....	1,680	—	—			
	c) der Bahn- und Brückenwärter, Weichen-steller.....	8,934	11	—			
	d) der Hülfswärter.....	2,909	6	—			
	e) der Bahnarbeiter.....	5,560	14	2			
		20,318	16	2			
3.	Materialien zur Unterhaltung des Bahnkörpers und Oberbaues.	<i>Mk.</i>	<i>Sgr.</i>	<i>Pf.</i>			
	a) Kiebsbeschaffung.....	856	24	2			
	d) Ersatz der Chairs.....	3	11	3			
	e) . der Schrauben und Nägel.....	650	14	4			
	f) . der Keile.....	17	11	8			
		1,528	1	5			
Latus					21,846	17	7
		14,912	7	3	8,206	6	10

						Rth.	Sgr.	Sfr.	Rth.	Sgr.	Sfr.
Transport Rthlr. 21,846 17 7						14,912	7	3	8,206	6	10
4. Unterhaltung der Nebenanlagen: Wegetübergänge, Barrieren, Warnungstafeln.....	Rth.	Sgr.	Sfr.	Rth.	Sgr.	Sfr.					
	273	27	3								
5. Telegraphen, incl. der Kosten der Lichtsignale und der Erleuchtung der Wärterbuden.	Rth.	Sgr.	Sfr.								
a) Optischer Telegraph.....	567	21	8								
b) Electromagnetischer Telegraph.....	240	28	1								
				808	19	9					
7. Unterhaltung der Wärterbuden.....				94	3	3					
8. Inventarienstücke zur Bahnunterhaltung.....				447	16	9					
9. Heizung der Wärterbuden.....				415	5	—					
10. Insgemein.....				101	6	2					
							23,987	5	9		
Summa Abtheilung B.									38,899	13	—
<b>C. Transport-Verwaltung.</b>											
<b>Tit. I. Maschinen-Wesen.</b>											
1. Gehalte und Löhne.											
a) des Maschinenmeisters, der Werkführer, des Maschinenwärters und der Rechnungsbeamten.....											
	Rth.	Sgr.	Sfr.	Rth.	Sgr.	Sfr.					
	2,227	15	6								
b) der Maschinisten.....	3,632	19	7								
c) Lehrlinge.....	2,946	12	7								
d) Maschinenputzer.....	2,503	14	11								
e) Wasserpumper.....	2,045	3	—								
				13,355	5	7					
2. Bekleidung der Transportbeamten.....				1,189	20	4					
3. Reinigungsmaterial.....				1,078	2	1					
4. Schmierölen der Maschinen und Tender.....				4,223	21	2					
5. Unterhaltung der Vorwärmer, Wasserkrähne etc.....				544	3	10					
6. Maschinen-Reparaturen.....				16,341	18	—					
7. Befuerung der Locomotiven.....				31,375	13	9					
9. Erleuchtung der Locomotiven.....				490	8	4					
10. Insgemein.....				301	21	6					
							68,899	24	7		
<b>Tit. II. Unterhaltung der Transportwagen.</b>											
1. der Personenwagen.											
a) Reparatur.....	Rth.	Sgr.	Sfr.	Rth.	Sgr.	Sfr.					
	5,664	—	8								
b) Erleuchtung.....	560	8	10								
				6,224	9	6					
2. der Güter-, Gepäck-, Viehwagen und Lorrys.....				4,398	7	6					
3. Schmierölen der Wagen.....				1,323	3	5					
5. Inventarienstücke zum Gebrauch bei den Zügen.....				52	28	2					
6. Reinigungsmaterial für die Wagen.....				38	8	5					
7. Wagenmiethe (freunder Wagen).....				12,089	16	1					
							24,126	13	1		
<b>Tit. III. Wagenbegleiter.</b>											
1. Gehalte der Oberschaffner.....	Rth.	Sgr.	Sfr.	Rth.	Sgr.	Sfr.					
	1,300	—	—								
2. „ der Packmeister.....	1,087	17	1								
3. „ der Schaffner.....	2,834	20	—								
5. Aushülfekosten.....	150	10	—								
				5,372	17	1					
							5,372	17	1		
<b>Tit. IV. Billetwesen.</b>											
1. Gehalte der Einnnehmer.....	Rth.	Sgr.	Sfr.								
	2,303	10	—								
3. Druck der Billets, Stempelkosten und Ersatz der Inventarienstücke.....				251	16	6					
							2,554	26	6		
Latus						100,953	21	3	47,105	19	10

	Th.	Sgr.	Pf.	Th.	Sgr.	Pf.
Transport	100,953	21	3	47,105	19	10
<b>Tit. V. Güter- und Gepäckwesen.</b>						
<b>1. Gehalte und Löhne in der Güter- und Gepäckexpedition.</b>						
a) in Magdeburg	4,847	16	10			
b) in Oschersleben	1,029	18	—			
c) in Halberstadt	1,995	25	7			
	7,873	—	5			
<b>3. Kosten der An- und Abfuhr der Güter incl. der Erhaltung der Roll- und Stadtgüterwagen.</b>						
a) in Magdeburg	3,592	4	5			
b) in Oschersleben	—	7	6			
c) in Halberstadt	2,952	3	8			
	6,544	15	7			
4. Entschädigungen	55	17	6			
5. Feuerversicherung	636	14	10			
6. Inventariestücke	428	8	3			
7. Insgesamt	990	21	2			
	16,528	17	9			
<b>Tit. VI. Extraordinaria</b>	89	15	8			
<b>Summa Abteilung C.</b>				117,571	24	8
<b>D. Abgesonderte Titel.</b>						
<b>Tit. IV. Entschädigungen und Gratificationen an Beamte.</b>						
b) Arznei und Arztlohn	85	11	9			
c) Unterstützungen	40	—	—			
d) Gratificationen	928	—	—			
	1,053	11	9			
	1,053	11	9			
<b>Tit. V. Abgaben, Lasten und Renten.</b>						
	306	—	2			
<b>Summa Abteilung D.</b>				1,359	11	11
<b>Summa der Ausgaben</b>				166,036	26	5
Hierzu treten zur Herstellung der Balance:						
1. Materialien-Magazin-Bestand pro 1851	1,199	7	1			
2. Maschinen- und Wagenwerkstatt-Bestände an Reservestücken und Vorräthen pro 1851	38,258	18	11			
3. Differenzen auf dem Abrechnungs-Conto Cöln	58	24	6			
<b>Cassen-Bestand</b>				141,689	3	3
<b>Rüblr.</b>				347,222	20	2

# TABELLARISCHE ÜBERSICHT

von

dem Baucapitale, den Transportmitteln, dem Verkehre und den Einnahmen und Ausgaben  
im Jahre 1850.

1.	2.	3.	4. Anlage-Capital				5. An Transportmitteln sind vorhanden			11. Die Locomotiven haben an Nutzmeilen durchlaufen	12. Für die Nutzmeile ist dabei an Heizmaterial verbraucht	13. Es sind transportirt im Ganzen		15. An Meilen haben dabei durchschnittlich durchfahren.		16. Es ist dabei einge-kommen		19. Auf eine Meile Sechslange komme im Durchschnitt		
			in Ganzen	davon in Stamm-Action	davon kommen auf die Transport-Mittel	pro Meile Bahnlänge	Locomotiven Stück.	Personenwagen Stück.	Güter- und Viehwagen Stück.			Per-sonen	Güter	jede Per-son	jeder Cent-ner Gut	für die Person und für die Meile	für den Centner Gut und für die Meile	Per-sonen.	Güter	
																				Centner.
	Bezeichnung der Bahn.	Länge derselben Meilen.	in Ganzen	davon in Stamm-Action	davon kommen auf die Transport-Mittel	pro Meile Bahnlänge	Locomotiven Stück.	Personenwagen Stück.	Güter- und Viehwagen Stück.	Meilen.	Bolz Klfnz.	Centner.	Centner.	Meilen.	Meilen.	Centner.	Centner.	Anzahl.	Centner.	
	Magdeburg-Halberstadt.	7 1/2	1,700,000	1,700,000	375,569	219,496	14	32	105	33,525 1/2	—	177,00	349,711	2,329,095	4,300 1/2	4,102 1/2	2,002 1/2	0,000 1/2	43,124	300,327

21. Die Einnahmen haben betragen:				25. Die Ausgaben haben betragen:				29. Von diesen Ausgaben sind aus dem Reserve-Fonds gedeckt	30. Von den Aus-gaben kommen nach Procenten auf			33. Die Ausgaben betragen für die Bahn und die allgemeine Verwaltung (Thl. A. und C.) pro Meile	36. Von dem Ausgabebetrage kon-men auf jede durchlaufene Meile	37. Der Reservefond beträgt am Schlusse des Jahres 1850	38. Bemerkungen.						
dem Per-sonen-Verkehr	aus dem Güter-Verkehr, den Vieh- und Equipagen-Transporten	an sonstigen Einnahmen	zusammen	Thl. A. für die Bahn-Verwaltung	Thl. B. für die Transport-Verwaltung	Thl. C. für die allgemeine Verwaltung	zusammen		Thl. A.	Thl. B.	Thl. C.										
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17					
173,887	890	310,785	30,366	118,158	8,512	166,036	25 5	23,100	71,100	5,100	51,000	6,177	25	3	15	9	4	25	6	30,700	17 7

## Allgemeine Beschreibung der Bahn.

1. Die **Magdeburg-Halberstädter** Bahn ist 7,715 Meilen (15,490 Ruthen) lang.
2. Die Bahn hat in der ganzen Länge, also auf..... 15,490 Ruthen  
einfaches Geleise, zwischen Magdeburg und Gr. Oschersleben ist indess das Planum zum Doppelgeleise angelegt. Ausserdem sind auf den Bahnhöfen an Reservegeleisen und Ausweichen 2,145 1/2  
es sind also zusammen..... 17,635 1/2 laufende  
Ruthen oder nahe 8 1/3 Meilen Bahngeleise vorhanden.

3. Hier von liegen:

- a) 16,626 1/2 laufende Ruthen Vignolschienen, wovon der laufende Fuss 18 Pfl. wiegt. Die schmiedeeisernen Unterlagsplatten sind mit 2 aufgenieteten Rändern und wiegt das Stück inclusive der beiden Deckbleche 10 Pfl.
- b) 357 laufende Ruthen Bagnalschienen, wovon der laufende Fuss 20 Pfl. wiegt. Die gusseisernen Chairs unter den Stössen wiegen 22 Pfl. und die Mittelchairs 18 Pfl.
- c) 652 1/2 laufende Ruthen Plattschienen, von denen der laufende Fuss 4 1/2 Pfl. wiegt.

Die Schienen sub a) liegen auf eichenen, 3 Fuss von Mitte zu Mitte entfernten Querschwellen, welche 7 1/4 Fuss lang, 9 Zoll breit, 6 Zoll hoch sind; unter den Stössen sind eichene Langschwellen von 5 1/2 Fuss Länge, 12 Zoll Breite, 6 Zoll Höhe, welche in ihrer ganzen Stärke 2 Zoll tief in die Querschwellen eingelassen sind.

Bei der Unterhaltung der Bahn sind indess die abgängig gewordenen Langschwellen nicht wieder erneuert, sondern statt dessen Querschwellen von 9 Fuss Länge, 12 Zoll Breite, 6 Zoll Höhe eingebracht.

Die sub b) gedachten Schienen liegen auf 9—12 Zoll breiten, 6 Zoll hohen, 9 Fuss langen kiefernen, gleichfalls 3 Fuss von Mitte zu Mitte entfernten Querschwellen, auf welche die Chairs mit 1/2 Pfl. schweren Nägeln festgenagelt sind.

Die Plattschienen sub c) liegen auf 6 und 7 Zoll im □ starken eichenen Langschwellen, welche in 3füssiger Entfernung von Mitte zu Mitte durch 10 Zoll breite, 6 Zoll starke eichene Querschwellen unterstützt werden; die Langschwellen sind in diese eingelassen und mit eichenen Keilen darin befestigt.

An **Telegraphen** sind 61 Stück auf der Bahn. Sie bestehen ein jeder aus der 36 Fuss langen, 7 1/2 Zoll am oberen Ende starken tannenen Stange, welche unten in einer 6 Fuss tief eingegrabenen, 6 Fuss über der Erde vorstehenden Zange von 8 und 9 Zoll im Geviert starken eichenen Holze, mittelst eiserner Schraubenbolzen befestigt ist.

Die Signalvorrichtung besteht aus 2 Armen von 5 Fuss Länge, welche mit einem schmiedeeisernen Rahmen und jalonsartig durchbrochener Blechtafel dazwischen gefertigt sind und in 2 Schlitzten der Signalstangen hängen. Die Arme sind nach unten durch eine Drathschnur mit einem doppelarmigen Hebel mit Kurbelgriff, Sperrrad und Klinke verbunden.

In der Richtung von Magdeburg nach Halberstadt werden sämtliche Signale mit einem und in umgekehrter Richtung mit beiden Armen gegeben; ihre schräge Stellung unter 45° gegen die horizontale nach oben bezeichnet: „den Abgang des Zuges oder einer Maschine von der nächsten Station“; ihre wagerechte Stellung fordert eine Hilfsmaschine und ihre schräge Stellung unter 45° gegen die horizontale nach unten bedeutet: „das Ausbleiben des erwarteten Zuges.“

Ausser den Armen hängt an dem oberen Ende der Signalstangen an einer Drathleine noch ein aus Drath eiförmig geflochtener Korb, von dessen Stellungen die unmittelbar unter dem Aufhängepunkte das Signal: „die Bahn ist fahrbar“ und in der Mitte der Signalstange, wenn der Wärter das Signal nicht verlässt, das Zeichen: „es muss langsam gefahren werden“, wenn er aber im Geleise steht und dem Zuge entgegen eine winkende Bewegung macht, das Signal: „der Zug soll halten“ bedeutet.



Die Lichtsignale zur Nachtzeit werden aus den Wärterhäusern gegeben. Es sind darin nach jeder Seite 3, im Ganzen also 6 Fenster mit Laden und Lampen angebracht, von denen die mittleren etwas grösser sind.

Eine und zwar die mittlere Lampe hinter weisser Scheibe dem Zuge entgegen brennend, bedeutet: „dass die Bahn fahrbar ist“; eine Lampe hinter rother Scheibe brennend, ist das Signal: „zum Anhalten des Zuges“; eine Lampe und zwar die mittlere hinter der grösseren grünen Scheibe brennend, ist das Zeichen: „zum Herbeiruf einer Hilfsmaschine.“ Zur sicherern und schnelleren Erkennung dieses letzten Signals wird dasselbe mit einer Lampe mit Argand'schem Brenner und parabolisch geformtem grossen Blinder gegeben.

Zwei Lampen hinter weisser Scheibe brennend, bezeichnen: „die Abfahrt eines Zuges etc. von einer Station zur andern“; zwei Lampen und zwar die eine hinter einer rothen Scheibe zunächst der Bahn und eine hinter einer weissen dem Zuge entgegen brennend, bedeuten: „dass langsam gefahren werden soll.“

Ausserdem ist auch noch ein electro-magnetischer Telegraph angelegt, durch welchen aber bis jetzt noch keine Signale gegeben werden.

Die auf den Stationen befindlichen Apparate desselben sind von Siemens & Halske, die Leitung ist von Kupferdrath, der auf den Bahnhöfen mit Gutta percha überzogen in der Erde, ausserhalb derselben aber in Porzellan-Kapseln befestigt auf Stangen liegt.

# NACHWEISUNG

## von den Steigungs-Verhältnissen

der

### Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn.

In der Richtung von Magdeburg nach Halberstadt.

Lau- fende Nro.	Beseichnung nach den in 20 Ruthen Entfernung stehenden Bahnnummer-Steinen		Horizontal- Strecken und Längen derselben. Ruthen.	steigend.			fallend.			Bemerkungen.
	von	bis		Länge in Ruthen.	Stei- gungs- Verhält- nisse.	Die Erhe- bung beträgt in Fussen.	Länge in Ruthen.	Stei- gungs- Verhält- nisse.	Das Fallen beträgt in Fussen.	
1.	0,00	0,07 + 15	.....	.....	.....	.....	155,0	1: 944	1	Bahnhof Magdeburg.
2.	0,7 + 15	0,22 + 8,5	.....	293,5	1: 419	9	.....	.....	.....	.....
3.	0,22 + 8,5	0,35	.....	251,5	1: 407	7	.....	.....	.....	.....
4.	0,35	0,67	.....	640	1: 300	26	.....	.....	.....	.....
5.	0,67	0,78	.....	220	1: 400	7	.....	.....	.....	.....
6.	0,78	1,16	.....	760	1: 300	30	.....	.....	.....	.....
7.	1,16	1,42	.....	520	1: 400	16	.....	.....	.....	.....
8.	1,42	1,56	280	.....	.....	.....	.....	.....	.....	Bei 1,37 Anhaltestelle Do- dendorf.
9.	1,56	1,86	.....	600	1: 343	21	.....	.....	.....	.....
10.	1,86	2,05 + 10	.....	390	1: 319	15	.....	.....	.....	.....
11.	2,05 + 10	2,07 + 10	40	.....	.....	.....	.....	.....	.....	Bahnhof Langenweddingen.
12.	2,07 + 10	2,30	.....	450	1: 312	17	.....	.....	.....	.....
13.	2,30	2,62	.....	640	1: 1012	25	.....	.....	.....	.....
14.	2,62	2,75	.....	.....	.....	.....	260	1: 317	10	Bei 2,75 Anhaltestelle Blu- menberg.
15.	2,75	3,14	.....	.....	.....	.....	780	1: 430	28	.....
16.	3,14	3,20	.....	120	1: 720	2	.....	.....	.....	.....
17.	3,20	3,50	.....	.....	.....	.....	600	1: 300	24	.....
18.	3,50	3,62	.....	.....	.....	.....	240	1: 1016	3	.....
19.	3,62	3,64	40	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
20.	3,64	3,77	.....	.....	.....	.....	260	1: 435	7	.....
21.	3,77	3,88	220	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
22.	3,88	4,78 + 15	.....	1815	1: 1628	13	.....	.....	.....	Von 4,08 bis 4,11 Station Hadmersleben.
23.	4,78 + 15	5,00	.....	425	1: 350	15	.....	.....	.....	.....
24.	5,00	5,07	140	.....	.....	.....	.....	.....	.....	Bahnhof Oschersleben.
25.	5,07	7,28 + 10	.....	.....	.....	.....	430	1: 480	11	.....
<b>Latus</b>			720	7125	.....	203	2725	.....	84	.....

**In der Richtung von Magdeburg nach Halberstadt.**

Lau- fende Nro.	Bezeichnung nach den in 20 Ruthen Entfernung stehenden Bahnnummer-Steinen		Horizontal- Strecken und Längen derselben. Ruthen.	steigend.			fallend.			Bemerkungen.
	von	bis		Länge in Ruthen.	Steig- gangs- Verhält- nisse.	Die Erhe- bung beträgt in Fussen.	Länge in Ruthen.	Steig- gangs- Verhält- nisse.	Das Fallen beträgt in Fussen.	
	<b>Transport</b>		720	7125		203	2725	84		
26.	5,28 + 10	5,41 + 10	260							
27.	5,41 + 10	5,76		690	1:1307	6				
28.	5,76	6,04 + 10		570	1:805	8				
29.	6,04 + 10	6,27 + 10		460	1:1299	4			Bei 6,05 Anhaltestelle Crottorf.	
30.	6,27 + 10	6,42		290	1:557	6			Bei 6,41 Anhaltestelle Nienhagen.	
31.	6,42	6,71 + 10		590	1:500	14				
32.	6,71 + 10	5,82		210	1:504	5				
33.	6,82	7,14		640	1:459	17				
34.	7,14	7,22		160	1:303	6				
35.	7,22	7,46 + 10		490	1:346	7				
36.	7,46 + 10	7,69 + 10		460	1:341	16				
37.	7,69 + 10	7,74 + 10	100						Bahnhof Halberstadt.	
	<b>Summa</b>		1080	11685		292	2725	84		

**Recapitulation.**

Länge { Horizontal..... 1080  
Steigen..... 11685  
Fallen..... 2725

Summa 15,490 Ruthen = 7,745 Meilen.

Höhe { Steigen..... 292  
Fallen..... 84  
Summa 208

14 Anfangspunkt

Endpunkt 222 Fuss über Nr. 0 des Magdeburger  
Elbpegels.

# Nachweisung

## von den geraden Strecken und Curven

der

## Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn.

Lau- fende Nro.	Bezeichnung nach den in 20 Ruthen Entfernung stehenden Bahnnummer-Steinen		Gerade Bahnstrecken und Längen derselben.  Ruthen.	In Curven liegende Bahn- strecken.		Bemerkungen.
	von	bis		Längen derselben.  Ruthen.	Länge der Radien mit denen die Curven gebildet sind. Ruthen.	
1.	0,00	0,07 + 14	.....	154	.....	In Serpentinau liegender Bahnhof Magdeburg. Serpentinau.
2.	0,07 + 14	0,13	.....	106	.....	
3.	0,13	0,22 + 6	186	.....	.....	
4.	0,22 + 6	0,32	.....	194	250	
5.	0,32	0,35 + 13	73	.....	.....	
6.	0,35 + 13	0,39 + 8	.....	75	300	
7.	0,39 + 8	0,66 + 16	548	.....	.....	
8.	0,66 + 16	0,78 + 5	.....	229	300	
9.	0,78 + 5	1,16 + 3	758	.....	.....	
10.	1,16 + 3	1,34 + 12	.....	369	300	
11.	1,34 + 12	1,42 + 18	166	.....	.....	
12.	1,42 + 18	1,46 + 19	.....	81	600	
13.	1,46 + 19	1,82 + 10	711	.....	.....	
14.	1,82 + 10	1,87 + 15	.....	105	600	
15.	1,87 + 15	2,65 + 6	1561	.....	.....	
16.	2,65 + 6	2,79 + 6	.....	280	600	
17.	2,79 + 6	3,02 + 19	473	.....	.....	
18.	3,02 + 19	3,13 + 14	.....	215	600	
19.	3,13 + 14	3,17 + 2	68	.....	.....	
20.	3,17 + 2	3,28 + 15	.....	233	600	
21.	3,28 + 15	3,32 + 14	79	.....	.....	
22.	3,32 + 14	3,42 + 18	.....	204	300	
23.	3,42 + 18	3,64 + 10	432	.....	.....	
24.	3,64 + 10	3,70 + 1	.....	111	600	
25.	3,70 + 1	3,90 + 3	402	.....	.....	
		<b>Latus</b>	5447	2356	.....	

Lau- fende Nro.	Bezeichnung nach den in 20 Ruthen Entfernung stehenden Bahnummer-Steinen		Gerade Bahnstrecken und Längen derselben. Ruthen.	In Curven liegende Bahn- strecken.		Bemerkungen.
	von	bis		Längen derselben. Ruthen.	Länge der Radien, mit denen die Curven gebildet sind. Ruthen.	
	<b>Transport</b>		5447	2356	.....	
26.	3,90 + 3	4,05 + 11	.....	308	600	
27.	4,05 + 11	4,39 + 16	685	.....	.....	
28.	4,39 + 16	4,44 + 19	.....	103	600	
29.	4,44 + 19	4,94 + 7	988	.....	.....	
30.	4,94 + 7	5,03 + 16	.....	189	350	
31.	5,03 + 16	5,06 + 14	58	.....	.....	
32.	5,06 + 14	5,16 + 9	.....	195	202	
33.	5,16 + 9	5,91 + 8	1499	.....	.....	
34.	5,91 + 8	6,06 + 8	.....	300	600	
35.	6,06 + 8	6,40 + 4	676	.....	.....	
36.	6,40 + 4	6,73 + 14	.....	670	500	
37.	6,73 + 14	6,75 + 7	33	.....	.....	
38.	6,75 + 7	6,89 + 6	.....	279	600	
39.	6,89 + 6	6,91 + 14	48	.....	.....	
40.	6,91 + 14	7,00 + 3	.....	169	600	
41.	7,00 + 3	7,30 + 9	606	.....	.....	
42.	7,30 + 9	7,43 + 3	.....	254	600	
43.	7,43 + 3	7,69 + 13	530	.....	.....	
44.	7,69 + 13	7,73 + 2	.....	69	300	
45.	7,73 + 2	7,74 + 10	28	.....	.....	
	<b>Summa</b>		10598	4892	.....	

### Recapitulation.

10,598 Ruthen oder 5,299 Meilen gerade Bahnstrecken,

4,892 „ „ 2,446 „ in Curven liegende Bahnstrecken.

Summa 15,490 Ruthen oder 7,745 Meilen Bahnstrecken.

# RECHNUNGS-ABSCHLUSS

der

Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn-Beamten-Pensions- und Begräbniss-Casse  
für das Jahr 1850.

		Rth.	Sgr.	Pf.	Rth.	Sgr.	Pf.
<b>EINGAHME.</b>							
Tit. I.	An Bestand vom Jahre 1849 baar .....	86	18	5			
• IV.	• • • • • in Prioritäts-Actien .....	12,700	—	—			
• V.	• Zinsen .....	575	7	6			
• VI.	• Strafgeldern .....	52	5	—			
• VII.	• Erlös für gefundene Sachen .....	8	4	9			
• VIII.	• Gewinn für verkaufte Fahrpläne .....	9	9	1			
• XA.	• Ertrag der Grasnutzung .....	447	10	—			
• XB.	• • • Weidennutzung .....	238	23	—			
• XI.	• Beiträgen der Theilnehmer .....	725	21	1			
• XII.	• Antrittsgelder der neuen Theilnehmer .....	114	15	—			
• XIII.	• Gehalts-Verbesserungen .....	14	2	6	14,971	26	4
<b>AUSGABE.</b>							
Tit. III.	An Agio und Zinsen auf neubelegte Capitalien .....	38	4	6			
• IV.	• Pensionen der Beamten .....	60	—	—			
• V.	• Pensionen der Wittwen und Waisen .....	212	—	—			
• VI.	• zurückgezahlten Beiträgen .....	51	3	6			
• VII.	• Begräbnissgeldern .....	155	—	—			
• VIII.	• sonstigen Ausgaben (Bücher, Druckkosten etc.) .....	30	7	6			
• IX.	• Unterhaltung der Böschungen:						
	A. Grasnutzung .....	16	22	6			
	B. Weidennutzung .....	39	2	6	602	10	6
	Bleibt Bestand .....				14,309	15	10
Derselbe ist vorhanden in:							
79 Stück	Magdeburg-Leipziger Prioritäts-Actien 4% à 100 Rth. ....	7,900	—	—			
4 •	Berlin-Anhalter • • • • • 4% à 100 Rth. ....	400	—	—			
2 •	Berlin-Hamburger • • • • • 4% à 200 Rth. ....	400	—	—			
18 •	• • • • • 4½% à 50 Rth. ....	900	—	—			
2 •	Berlin-Potsd.-Magdeb. • • • • • 5% à 100 Rth. ....	200	—	—			
3 •	Cöln-Mindener • • • • • 4½% à 500 Rth. ....	1,500	—	—			
11 •	• • • • • 4½% à 200 Rth. ....	2,200	—	—			
6 •	• • • • • 4½% à 100 Rth. ....	600	—	—			
Baar .....		269	15	10			
	Summa	14,369	15	10			
	An Schlusse des vorigen Jahres betrug der Bestand .....	12,786	18	5			
	Folglich hat sich der Vermögenszustand verbessert um .....	1,582	27	5			

Magdeburg, den 31. December 1850.

Das Curatorium.  
Eichel sen.

Revidirt und richtig befunden.

Magdeburg, den 18. Mai 1851.

Seeger, Rechnungs-Rath.