

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
1843

業種
鉄道会社

掲載文献等
Original

ファイル名
1843MHEG_A.pdf

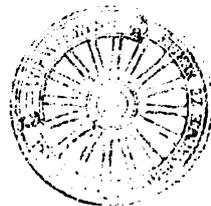
Dritter Geschäfts-Bericht

des

Directoriums der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn-Gesellschaft,

vorgetragen

in der am 29^{ten} Mai 1844 zu Gross Oschersleben
abgehaltenen General-Versammlung.



V o r w o r t.

Unser letzter der vorjährigen General-Versammlung vorgelegte Geschäfts-Bericht umfasste den Zeitraum vom 30. Mai 1842 bis zum 22. Mai 1843.

Was über unser Unternehmen seit jener Zeit zu melden ist, soll gegenwärtiger Bericht enthalten.

Wir stellten im letzten Bericht in Aussicht, bis zum 15ten Juli 1843 unsere ganze Bahnstrecke dem öffentlichen Verkehr übergeben zu können. Im Monat Juni v. J. trat indessen unerwartet eine überaus ungünstige Witterung und ein in solcher Jahreszeit seltenes Hochwasser der Bode und der Holtemme ein, so dass wir in Gefahr geriethen, unsere Zusage auch bei dem besten Willen nicht erfüllen zu können. Die Hindernisse wurden indessen doch noch — freilich nicht ohne ungewöhnliche Anstrengungen und ohne einige Geldopfer — glücklich beseitigt, und es ist wohl noch erinnerlich, dass am 15ten Juli v. J. die Festfahrt in glücklicher Eintracht mit der Herzoglich-Braunschweigischen-Eisenbahn-Commission Statt fand, und dass seitdem der Betrieb auf unserer ganzen Bahn und auch bis Braunschweig eröffnet ist. Der Bahnkörper hatte schon damals und ungeachtet der vorangegangenen sehr ungünstigen Witterungs-Verhältnisse überall ein freundliches Ansehen, und nur die Bahnstrecke an unserer Festung und einige Baulichkeiten in Halberstadt, Gross-Oschersleben und Magdeburg hatten noch nicht vollendet werden können, was aber dem Betrieb selbst nicht wesentlichen Eintrag that, sondern nur einige Unbequemlichkeiten veranlasste.

Der Betrieb ging vom ersten Augenblick an mit wünschenswerther Regelmässigkeit von Statten. Diesen namhaften Vortheil verdanken wir dem Umstande, dass der Betrieb vertragsmässig und sofort in die Hand des eben so erfahrenen als bewährten Directoriums der Magdeburg-Leipziger-Gesellschaft gelegt wurde, das unser Unternehmen von Anfang an mit mit geübten Betriebsbeamten versah, und sich des Verkehrs auf unserer Bahn mit gleicher Liebe und Sorgfalt annahm, als des längst geordneten Betriebes auf der eigenen Bahn. So wurde man es gewiss zur allgemeinen Zufriedenheit nirgendwo auf unserer Bahn gewahr, dass darauf etwas Neues und Ungewohntes vorgehe; vielmehr war überall Ordnung und Pünktlichkeit bemerkbar. Die rege Sorgfalt für unsere Bahn und für den Verkehr auf derselben ist bei dem verehrlichen Directorium der Magdeburg-Leipziger-Gesellschaft zu unserer grossen Genugthuung immer dieselbe geblieben, so dass wir es jetzt mit noch mehr Ueberzeugung als einen sowohl in administrativer als finanzieller Beziehung sehr wesentlichen Vortheil für unser Unternehmen betrachten müssen, dass der Vertrag, wonach die Magdeburg-Leipziger-Eisenbahn-Direction unsere Bahn mitverwaltete, unter für beide Theile angemessenen Bedingungen zu Stande gebracht ist. Die Eintracht zwischen unserer Verwaltung und uns hat desshalb niemals gestört werden können, noch ist sie gestört, und wir benutzen die Gelegenheit, die uns dieser Bericht an die Hand giebt, gern, jenem Directorium im Namen unserer Gesellschaft die dankbarste Gesinnung für die treue und umsichtige Verwaltung unserer Bahn auszusprechen.

Dieselbe Eintracht hat sich auch zwischen der Herzoglich-Braunschweigischen Eisenbahn-Commission und uns und unserer Verwaltung von Hause aus gebildet und erhalten, was um so wichtiger und erfreulicher ist, als wir mit jener Behörde in so vielfachen und nahen Verhältnissen stehen. Ueberall hat sich das freundlichste Entgegenkommen bei Regulirung der Fahrpläne des gemeinschaftlichen Betriebs und anderer wichtigen Beziehungen zu Tage gelegt, und es liegt kein Grund vor, an der Fortdauer dieses glücklichen Verhältnisses, das von so wesentlichem Einfluss auf den Verkehr selbst ist, zu zweifeln, da überall Wohlwollen, Vertrauen und der beste Wille vorhanden sind.

Wenn wir im Vorwort zum vorjährigen Geschäftsbericht die Aussicht gaben, dass sich die Städte Stettin und Hannover binnen Jahresfrist der bereits bestehenden Eisenbahn-Verbindung anschliessen würden: so sehen wir gegenwärtig unsere damalige Aussage gerechtfertigt. Die Berlin-Stettiner Bahn ist schon seit geraumer Zeit in Betrieb gesetzt, und auch die Bahn von Braunschweig nach Hannover ist vor wenigen Tagen eröffnet. Letztere Bahnstrecke ist besonders von Wichtigkeit für unser Unternehmen, und von um so grösserer Bedeutung, als die Fortsetzung der Bahnen sowohl nach Minden und Cöln, als auch nach Bremen und nach Haaburg sicher gestellt ist, und als sich die überaus grosse Verkehrsvermehrung, die dadurch unserer Bahn zuwachsen wird, mit Gewissheit absehen, wenn auch noch nicht völlig übersehen lässt.

Dass übrigens das gewaltige Verkehrsmittel der Eisenbahnen sich in neuester Zeit überall, und besonders in unserm Vaterlande, geltend zu machen weiss, dessen gedenken wir hier nur beiläufig. Eine ausführlichere Behandlung dieses Gegenstandes würde weit über die Grenzen des Zweck's eines Geschäftsberichts hinaus gehen, und auch überflüssig sein, da die öffentlichen Blätter, und selbst eigene Eisenbahnzeitungen, das Publikum davon genügend in Kenntniss erhalten.

Nach diesem Vorwort gehen wir zum eigentlichen Bericht über, und folgen dabei zur bessern Uebersicht den Gegenständen in derselben Ordnung, wie der vorjährige Bericht sie enthielt

I. Bahulinie.

Diese war bei Abfassung unseres vorjährigen Berichts schon so fest gelegt, dass sich bei der weiteren Ausführung darin nichts geändert hat.

II. Erwerbung des Grundeigenthums.

Wenn wir uns gleich schon seit geraumer Zeit im Besitz der zu unserm Unternehmen nöthig gewesenen Grundstücke befinden, so hat es uns aller Mühwaltung ungeachtet doch noch nicht gelingen wollen, das Grundentschädigungs-Geschäft ganz zu beendigen, und alle Zahlungen zu leisten. Wir sind auch in mehrere Rechtsstreite verwickelt worden, die durch Vergleiche nicht haben beendigt werden können, und welche noch schweben.

Besondere Schwierigkeiten erhoben sich bei Feststellung des Werths der Grundstücke, welche nicht zum Bahnkörper selbst, sondern nur zur Gewinnung der nöthigen Erde oder zur Ablagerung der überflüssigen Erde verwendet sind, und welche die Unternehmer der Erdarbeiten so weit möglich, sich selbst zu beschaffen contractmässig gehalten waren.

Alle desshalb noch obschwebenden Geschäfte sind indessen im Gange, und sind wir auch vor kurzer Zeit endlich dahin gekommen, unsere Grenzen versteinen zu können.

III. Erdarbeiten, Brücken und Durchlässe.

Diese sind seit dem vorjährigen Geschäftsbericht sämmtlich vollendet, und kann gegenwärtig nur von Unterhaltungs- und Reparatur-Arbeiten die Sprache sein.

IV. Oberbau der Bahn.

Der Oberbau der Bahn ist schon seit Eröffnung der Bahn als vollendet zu betrachten. Einige Einrichtungen auf den Bahnhöfen, welche der Betrieb nothwendig gemacht hat, sind kaum nennenswerth.

V. Bahnhöfe.

Ebenfalls sind die Bauten auf den Bahnhöfen als vollendet zu betrachten, und ist mit den meisten Unternehmern bereits abgerechnet. In Gross-Oschersleben fehlt an Restaurations-Gebäude noch der äussere Putz.

Dagegen ist das von der Militair-Behörde selbst erbaute neue Militair-Bäckerei-Gebäude erst zu Anfang dieses Monats bezogen. Früher konnte uns die bisherige Bäckerei am innern Brückthor nicht übergeben werden. Jetzt haben wir sofort die Einrichtung dieses Gebäudes zu unsern Zwecken und den Bau des grossen Güterschuppens, der bereits zugerichtet da liegt, in Angriff genommen, und hoffen, solche Baulichkeiten in möglichst kurzer Zeit zu vollenden.

VI. Betriebsmittel.

Solche sind beschafft. Es wird davon bei den Nachrichten weiter die Rede sein, die wir über die Verwaltung geben werden.

VII. Kassen- und Rechnungswesen.

Das Kassen- und Rechnungswesen befindet sich nach wie vor in guter Ordnung.

Der von uns aufgestellte und gehörig nachgesehene und beglaubigte Kassen-Abschluss pro 1843 ist diesem Bericht beigelegt.

Einen gleichen Rechnungs-Abschluss legen wir vom 1. Mai dieses Jahres bei. Derselbe ergibt einen Bestand von 213,800 Rthlr., wobei die geldwerthen Papiere nur nach dem Nominalwerth gerechnet sind. Wird deren jetziger Börsen-Cours zum Grunde gelegt, so erhöht sich der Bestand um etwa 40,000 Thlr. Von diesem Bestande sind aber für Grundentschädigungen, die noch nicht haben bezahlt werden können, für noch rückständige Zahlungen, für Oberbau und Gebäude, die noch nicht liquide gemacht werden konnten, für die Beamten-Unterstützungs-Kasse und für noch andere kleinere Gegenstände noch etwa 40,000 Thlr. in Abrechnung zu bringen, so dass der Gesellschaft wahrscheinlich nach Leistung aller Ausgaben ein Reserve-Fonds von 200,000 Thlr. übrig bleiben wird, wenn nämlich die geldwerthen Papiere nach dem jetzigen Cours berechnet werden, und wenn die schwebenden Prozesse keinen ungünstigen Ausgang nehmen. Das Directorium nimmt übrigens für diese günstige Beschaffenheit unsers Geldwesens kein Verdienst für sich in Anspruch. Denn abgesehen davon, dass ein Theil des Gesellschafts-Vermögens in der Coursdifferenz unserer Actien besteht, so ist anzuführen, dass beim ursprünglichen Kosten-Ueberschlag absichtlich reichlich gerechnet wurde, um bei dem Umstande, dass die Bahn fast 4 Meilen durch ein der Ueberschwemmung ausgesetztes Terrain geht, und bei einer etwanigen ungünstigen Bauzeit mit dem Baufonds nicht in Verlegenheit zu gerathen, und um überall unvorhergesehenen Mehrausgaben, woran es bei einem so grossen Unternehmen fast niemals fehlt, beizugehen zu können.

Diese Vorsicht ist auch ganz an ihrem Orte gewesen. Wäre nämlich unser Hauptbaujahr 1842, das durch seine ungewöhnliche Trockenheit so viel Leiden über die Welt gebracht hat, nicht unserm Unternehmen und unserm Bau durch die Niederungen so durchaus günstig gewesen, und wären wir statt dessen mit dem Bau in einen so nassen und so mit Ueberschwemmungen begleiteten Sommer gefallen, als ihn das vorige Jahr darbot, so würden wir auch mit den reichlich gerechneten Fonds kaum im Stande gewesen sein, die Bahn nebst allem Zubehör fertig herzustellen. Und an bedeutenden und nicht vorher zu sehen gewesenen Mehrausgaben hat es auch nicht gefehlt, namentlich sind die Erdarbeiten und die Gebäude auf den Bahnhöfen um eine namhafte Summe theurer zu stehen gekommen, als überschläglich angenommen werden konnte, wogegen beim Oberbau durch günstige Conjunctionen in den Eisen-Preisen und bei der Grundentschädigung, so wie auch bei Anschaffung der Maschinen und Wagen und bei den Brücken und Durchlässen noch namhaftere Summen erspart sind. Das Glück hat unserm Unternehmen wohl gewollt; und wenn wir auch bemüht gewesen sind, durch sorgsame Aufsicht von der Gesellschaft jeden Nachtheil abzuwenden, so mügte die dadurch ersparte Summe gegen die Glückszufälle doch kaum neunenswerth sein. Nach einem Beschluss des Gesellschafts-Ausschusses sollen diese ersparten Summen den jedem soliden Actien-Unternehmen schlechthin erforderlichen Reserve-Fonds bilden, welcher dann durch Theilnahme an den jährlichen Dividenden um so geringfügiger bedacht zu werden braucht, und dadurch den Actionairs wieder zu Gute kommt. Die Existenz eines solchen Reserve-Fonds ist bereits jetzt schon von Wichtigkeit, wo wegen des vermehrten Verkehrs zwei neue Locomotiven nebst Zubehör für den Gütertransport und 15 neue Wagen zum Holz- und Kohlen-Transport haben in Bestellung gegeben werden müssen, welche etwa 40,000 Thlr. kosten werden. Ein solcher Fonds wird auch der Gesellschaft sehr zu Statten kommen, wenn, was unausbleiblich scheint, nach Vollendung der Bahnen nach dem Rhein und den Hansestädten, ein zweites Schienengeleis auf der grossen Hauptstrasse zwischen Gross-Oschersleben und Magdeburg gelegt werden muss, und wo es denn vielleicht ganz ohne Creirung von Prioritäts-Actien abgehen, oder doch mit einer nicht bedeutenden Quantität solcher Actien abgethan werden kann. Auf alle Fälle aber hat eine Gesellschaft in einem so ansehnlichen Reserve-Fonds eine solide Basis.

Was nun den wichtigsten Gegenstand dieses Berichts

den Betrieb

auf unserer Bahn betrifft, so hat sich solcher nach den uns von der Verwaltung gemachten Mittheilungen seit Eröffnung der Bahn bis zum 31. December v. J. folgendermassen gestaltet.

Die Zahl der durchlaufenen Meilen mit Einschluss der Probefahrten vor Eröffnung der Bahn betrug 5618. Davon durchlief

die Maschine Weser	1398 Meilen
" " Hercynia	1380 "
" " Halberstadt	1330 "
" " Vorwärts	770 "
" " Rhein.....	740 "
	5618 Meilen.

Die Maschine Braunschweig hatte zu Ende des vorigen Jahres noch keinen Dienst gethan.

Befördert wurden **111,894 Personen**, und ist der Verkehr auf den einzelnen Stationen aus der beigefügten Tabelle

A. ersichtlich.

Berechnet man die Zahl der Personen auf die Entfernung einer Meile, so sind 447,210 Personen befördert; berechnet man dieselbe auf die ganze Länge der Bahn von $7\frac{3}{4}$ Meilen, so stellt sich das Facit auf 57,704 Personen. Durchschnittlich hat jede Person eine Entfernung 3,99 Meilen zurückgelegt.

Von diesen Reisenden sind in der ersten Wagenklasse 1845

" " zweiten "	31,514
" " dritten "	78,535 befördert.

Was den Güterverkehr betrifft, so konnte ein solcher in vorigen Jahre noch nicht als ein regelmässiger eingerichtet werden, weil es sowohl hier als in Braunschweig noch an den erforderlichen Gebäuden zu diesem Verkehr ermangelte. Des ungeachtet hatte die Verwaltung dafür gesorgt, dass Eilgüter auf der Bahn transportirt werden konnten, was auch in nicht geringem Umfange benutzt wurde.

Die unter **B.** beigefügte General-Uebersicht des Eilgut-Verkehrs ergibt die Zahl von 22,957 Centner 100 Pfund, die auf unserer Bahn befördert sind, und zugleich die Verkehrs-Verhältnisse auf den einzelnen Stationen.

Die Einnahmen aus dem Personen-Verkehr betragen nach der unter **C.** beigefügten General-Uebersicht

	45,788 Thlr. 2 Sgr. 9 Pf.
und aus dem Eilgut und Gepäck-Verkehr	9,729 " 14 " 7 "
Für nicht Zwangspflichtige über 40 Pfund schwere Poststücke etc. sind noch eingenommen	347 " 3 " 6 "
so dass sämmtliche Einnahmen	55,864 Thlr. 20 Sgr. 10 Pf. betragen.

Danach hat eine jede durchfahrene Meile 9 Thlr. 27 Sgr. 4,95 Pf. eingetragen, ein Resultat, womit man sehr zufrieden sein kann, wenn bemerkt wird, dass die Magdeburg-Leipziger-Eisenbahn im vorigen Jahre für jede durchfahrene Meile 10 Thlr. 2 Sgr. also nur 4 Sgr. 7 Pf. mehr eingenommen hat.

Weniger zufriedenstellend erscheint auf den ersten Anblick das Resultat der Ausgaben, welche nach der Uebersicht **D.** 41,385 Thlr. 20 Sgr. 3 Pf. also für jede durchfahrene Meile 7 Thlr. 10 Sgr. 1,198 Pf. betragen, während die Magdeburg-Leipziger Bahn im Jahre 1843 nur 4 Thlr. 14 Sgr. $5\frac{1}{2}$ Pf. dafür gebraucht hat.

Betrachtet man den Gegenstand indessen genau, so liegt in diesem anscheinlichen Missverhältniss nichts Befremdliches und Entnuthigendes.

Denn einmal hatten wir im vorigen Jahre bloss 2 Personenzüge täglich, während auf der Magdeburg-Leipziger Bahn täglich 5 Züge nach beiden Richtungen gingen. Der bei weitem grösste Theil der Ausgaben, namentlich das Gehalt der grossen Zahl der Beamten und die Kosten für Unterhaltung der Bahn, ist aber derselbe, ob täglich 2 oder 5 Züge gehen, wodurch sich denn das Verhältniss der Kosten gegen die durchlaufene Meilenzahl ganz natürlich sehr zum Nachtheil der Bahnen stellt, die wenige Züge abgehen lassen können. So kostet uns für jede durchfahrene Meile das Brennmaterial nur 1 Thlr. 3 Sgr. 8 Pf. und für Unterhaltung der Locomotiven und Tender für jede Meile 11 Sgr. 11 Pf., zusammen also 1 Thlr. 15 Sgr. 7 Pf., mithin nur den fünften Theil des Gesamtbetrages der Ausgaben. Desshalb sollten in Rechenschafts-Berichten Vergleiche der Art mit ältern Bahnen ganz vermieden und erst dann angestellt werden, wenn sich die Verkehrs-Verhältnisse erst gehörig entwickelt haben, was bei unserer Bahn durchaus noch nicht der Fall war. Wir haben diesen Vergleich mit unsrer Nachbarbahn, deren Verwaltung hier ebenfalls ihren Sitz hat, aber absichtlich gezogen, weil er sonst doch wohl von Einzelnen angestellt und nicht erläutert wäre. Dazu kommt noch der Umstand, dass die Unterhaltung der Bahn, welche seit ihrer Eröffnung schon aus dem Betriebs-Fonds bestritten ist, vom 16. Juli bis 31. December v. J. über 12,000 Thlr., also eine ganz unverhältnissmässige Summe gekostet hat, die wir dafür fortan jährlich nicht auszugeben hoffen. Der Grund der unerwartet grossen Ausgabe liegt einfach vor. Einmal ist es eine ganz allgemeine Erfahrung, dass neue Bahnen anfänglich, wo sich der Bahnkörper da, wo Aufschüttungen Statt finden, stets um Etwas setzt, viel Unterhal-

tungskosten erfordern. Zweitens war dieser Erfolg bei unsrer Bahn von Hause aus besonders zu vermuthen, weil der Bahnkörper fast auf der Hälfte seiner ganzen Länge von leichtem Wiesenboden aufgeschüttet ist, und drittens, weil eben diese aus leichterm Boden bestehende und durchweg aufgeschüttete Hälfte im vorigen Sommer ganz ungewöhnlichen Ueberschwemmungen der Bode und Holtemme ausgesetzt gewesen ist, die auf das Sacken des durchgängig höher liegenden und aus leichterer Erde bestehenden Bahnkörpers nothwendig von bedeutendem Einfluss sein mussten. Die dadurch bedingten grossen Ausgaben durften aber nicht angesehen werden, wenn das Niveau aufrecht erhalten und wenn die Bahn in sicherem, ja selbst fahrbarem Zustande erhalten werden sollte, was fortwährend gelungen ist.

Wenn, was auch hätte geschehen können, diese Kosten aus dem Baufonds bestritten wären, so würde das Verhältniss des Betriebs-Fonds und die Berechnung der Ausgaben auf jede durchlaufene Meile sich um vieles günstiger gestellt haben; wir haben aber diese Berechnungsweise absichtlich und um so mehr unterlassen, als die Verzinsung der Actien für die letzte Hälfte des Jahres 1843 noch aus dem Haupt-Actien-Fonds geschehen ist, und es somit im Geldresultat gleichgültig war, ob jene Unterhaltungs-Kosten beim Baufonds oder beim Betriebsfonds verausgabt wurden.

So viel steht fest, dass sich der Kostenaufwand für jede durchfahrene Meile bei ausgebildetem Verkehr bedeutend vermindern wird, und dass dazu für das laufende Jahr bereits gegründete Aussicht vorhanden ist, wo schon ein Güterzug besteht, und wo die bereits Statt gefundene Eröffnung der Bahnstrecke von Hannover nach Braunschweig einen lebhaften Verkehr verspricht. Sehr bedeutend aber muss der Verkehr ohne alle Frage zunehmen, wenn nach wenigen Jahren die Verbindungen mit dem Rhein und mit den beiden Hansestädten hergestellt ist.

Im laufenden Jahre sind befördert im Januar	13,309 Personen	und	33,806 Centner Güter	
	• Februar 12,599	•	• 30,822½	•
	• März 14,902	•	• 43,325	•
	• April 20,349	•	• 38,736	•

Zusammen in den ersten 4 Monaten 61,159 Personen und 146,689½ Centner Güter.

Die Einnahmen davon betragen im Januar	8013 Thlr.	15 Sgr.	7 Pf.	
	• Februar	• 7298	• 11	• 7
	• März	• 9271	• 12	• 1
	• April	• 11,541	• 13	• —

Zusammen 36,124 Thlr. 22 Sgr. 3 Pf.

Diese Resultate sind nichts weniger, als ungünstig und geben zu folgenden Betrachtungen und Voraussetzungen Veranlassung:

Die Magdeburg-Leipziger-Eisenbahn, die bekanntlich so ausgezeichnete, ja von allen deutschen Bahnen von einiger Bedeutung sogar die besten Geldresultate liefert, beförderte nach Ausweis des letzten bereits gedruckt vorliegenden Rechenschafts-Berichts vom 8. April d. J. in den vier ersten Monaten des ersten ganzen Betriebsjahres (1841)

101,575 Personen und 111,734 Centner Güter und nahm dafür ein 86,940 Thlr. 1 Sgr. 3 Pf.

Zieht man nun in Erwägung, dass diese Bahn noch einmal so lang ist, als die unsrige, dass zwischen Magdeburg und Leipzig schon lange vor den Eisenbahnen ein sehr lebhafter Handels-Verkehr bestand, während der Verkehr zwischen Magdeburg und Braunschweig sehr gering war, so giebt das vorerwähnte Resultat des Verkehrs auf unserer Bahn während der ersten 4 Monate des laufenden Jahres gewiss zu den besten Aussichten Veranlassung; obgleich zur Ehre der Wahrheit nicht verschwiegen werden darf, dass ein sehr grosser Theil der in dieser Zeit auf unserer Bahn transportirten Güter aus Landes-Producten, namentlich aus Getreide und Kartoffeln bestand, die vielleicht nicht nachhaltig in so grossen Quantitäten auf die Bahn gebracht werden.

Dagegen ist unserer Bahn aber auch ein offenbarer Nachtheil durch die mit Anfang dieses Jahres eingetretene unerwünschte Lage, in welcher sich die Verkehrs-Verhältnisse zwischen Hannover und den Zollvereinsstaaten und insonderheit zwischen Hannover und Braunschweig befinden, erwachsen, weil in Folge der erschwerten Zoll-Revision und der erhöhten Durchgangsabgaben namhafte Transporte von der mit unserer Bahn in Verbindung stehenden alten Frachtstrasse entfernt und in andere Richtungen geleitet wurden.

Sind diese Missverhältnisse beseitigt, wozu nahe Hoffnung vorhanden sein soll, und sind dann die Eisenwege nach dem Rhein und den Hansestädten erst vollendet, so ist zu erwarten, dass sich unserer Bahn ein sehr ausgezeichneter Verkehr zuwenden wird. Die dann gewiss lebhafte Verbindung mit Bremen ist fast als eine ganz neue Zugabe zu betrachten, und von Cöln und Elberfeld her wird ein grosser Zuwachs des Verkehrs entstehen. Werden nun die Geldresultate, die der Verkehr auf unserer Bahn in den ersten drei Monaten dieses Jahres lieferte, genau in Erwägung gezogen, so sehen

die Einnahmen, die sich für Januar, Februar und März nur auf 24,583 Thlr 9 Sgr. 3 Pf. belaufen, allerdings gering aus. Deshalb unterlassen wir nicht, darauf aufmerksam zu machen, dass nach den genau geprüften Erfahrungen, die bisher mehrjährig auf der Magdeburg-Leipziger Bahn eingesammelt sind, der Verkehr in den letzten 9 Monaten des Jahres durchschnittlich mehr als das Sechsfache von dem beträgt, was die ersten drei Monate nachweisen. Danach würden wir also schon in diesem Jahre eine Einnahme zu erwarten haben, von welcher sich eine angemessene Dividende absehen lässt.

Die Ordnung des Betriebes auf unserer Bahn hat, so viel wir, ohne selbst zu verwalten, haben beobachten können, allen billigen Anforderungen entsprochen, und der Mehrzahl der Beamten kann das Zeugniß gewissenhafter Pflichterfüllung nicht versagt werden.

Die Bahn selbst ist im guten Stande. Das sind auch die Böschungen, mit Ausnahme dorer nahe der hiesigen Feste auf der Westseite, welche durch das anhaltende Hochwasser bedeutend gelitten haben, und eben des Hochwassers wegen bis jetzt noch nicht wieder hergestellt werden konnten. Die Einleitungen dazu sind indessen bereits getroffen. Um sie dauernd herzustellen, wird die nicht unbedeutende Summe von 700 Thlr. verwendet werden müssen.

In nicht minder gutem Stande befinden sich unsere Transportmittel, und behaupten unsere Wagen noch immer einen ausgezeichneten Ruf. Zu leugnen ist indessen nicht, dass die zur ersten Wagenklasse bestimmten halben Coupés bei allen Annehmlichkeiten und Vorzügen in der warmen Jahreszeit für den Winter doch ihre Nachteile haben, indem sie der Kälte viel mehr zugänglich sind, als die vollen Coupés der zweiten Klasse.

Unsere Betriebsmittel bestehen gegenwärtig aus:

- 6 Locomotiven und Tenders
- 10 Personen-Wagen erster und zweiter Klasse
- 7 „ „ dritter Klasse (bedeckt)
- 15 „ „ „ (offen)
- 7 achträdri gen Güterwagen (bedeckt)
- 12 vierrädri gen offenen Güterwagen, von welchen 5 Stück auch zum Vieh-Transport eingerichtet sind.
- 2 vierrädri gen Gepäckwagen
- 2 Pferde-Transport-Wagen
- 3 Schneepflügen.

Ausserdem besitzen wir gemeinschaftlich mit der Herzoglich-Braunschweigischen Eisenbahn-Commission

- 10 achträdri ge Güterwagen
- 16 vierrädri ge bedeckte Güterwagen
- 4 vierrädri ge Gepäckwagen
- 2 vierrädri ge offene Transport-Wagen
- 2 Pferde-Transport-Wagen.

Endlich sind kürzlich noch für unsere alleinige Rechnung in Bestellung gegeben

- 2 Locomotiven und Tender
- 2 achträdri ge Wagen zum Transport von Bauhölzern und
- 13 vierrädri ge Wagen zum Transport von Kohlen,

indem sich von dem Holz- und Kohlen-Transport ein nicht unwichtiger Verkehr absehen lässt, und dem Publikum dadurch zugleich ein grosser Gefallen geschieht.

Eine gartenartige Bepflanzung der Bahnhöfe bei Halberstadt und Gross-Oschersleben, da wo sie ohne Störung des Betriebs anzubringen war, ist gegenwärtig vollendet. Wir haben eine Ausgabe von wenigen hundert Thalern nicht scheuen dürfen, um zwei Bahnhöfen die 110,000 Thlr. zu erbauen kosten, ein angenehmes und würdiges Aeussere zu geben.

Schliesslich wird noch bemerkt, dass der unterzeichnete Vorsitzende den wöchentlichen Sitzungen des Directorii der Magdeburg-Leipziger-Gesellschaft, wo die Geschäfts-Angelegenheiten unserer Bahn mit gleicher Sorgfalt berathen werden, regelmässig beiwohnt.

Magdeburg, den 29. Mai 1844.

Directorium der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn-Gesellschaft.

Francke, Vorsitzender.

General-Übersicht des Personen-Verkehrs A.

auf der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn, in der Zeit vom 16. Juli bis 31. December 1843.

Nach	Classe.	Von	Von	Von	Von	Von	Von	Von	Von	Summa.
		Magdeburg.	Langenweddingen.	Blumenberg.	Hadmersleben.	Öfersleben.	Nienhagen.	Halberstadt.	Braunschweig.	
Magdeburg	I.	•	35	•	24	107	•	160	388	714
	II.	•	734	•	447	2429	•	3536	4188	11,334
	III.	•	4051	•	1761	5411	•	6539	4132	21,894
	=	•	4820	•	2232	7947	•	10,235	8708	33,942
Langenweddingen ...	I.	33	•	19	—	1	•	3	•	56
	II.	723	•	337	16	98	•	60	•	1234
	III.	4076	•	1307	268	347	•	233	•	6231
	=	4832	•	1663	284	446	•	296	•	7521
Blumenberg	I.	•	16	•	3	•	•	•	•	19
	II.	•	365	•	142	•	•	•	•	507
	III.	•	1500	•	650	•	•	•	•	2150
	=	•	1881	•	795	•	•	•	•	2676
Hadmersleben	I.	12	3	5	•	19	•	—	•	39
	II.	411	18	143	•	390	•	107	•	1069
	III.	1568	289	601	•	1483	•	523	•	4464
	=	1991	310	749	•	1892	•	630	•	5572
Öfersleben	I.	94	8	•	26	•	12	60	•	209
	II.	2116	143	•	385	•	332	1791	•	4767
	III.	4678	480	•	1565	•	1527	5589	•	13,839
	=	6888	631	•	1976	•	1871	7440	•	18,806
Nienhagen	I.	•	•	•	•	3	•	21	•	24
	II.	•	•	•	•	333	•	720	•	1053
	III.	•	•	•	•	1346	•	4426	•	5772
	=	•	•	•	•	1682	•	5167	•	6849
Halberstadt	I.	166	1	•	8	53	80	•	37	345
	II.	3405	76	•	101	1966	734	•	648	6930
	III.	6533	344	•	471	5943	3990	•	1300	18,581
	=	10,104	421	•	580	7962	4804	•	1985	25,856
Braunschweig	I.	415	•	•	•	•	•	33	•	448
	II.	3938	•	•	•	•	•	682	•	4620
	III.	4172	•	•	•	•	•	1432	•	5604
	=	8525	•	•	•	•	•	2147	•	10,672
Summa	32,340	8063	2412	5867	19,929	6675	25,915	10,693	111,894	

General-Übersicht des Eilgut-Verkehrs B.

auf der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn, in der Zeit vom 16. Juli bis 31. December 1843.

Nach	Von		Von		Von		Von		Von		Von		Von		Summa.		
	Magdeburg.		Langenweddingen.		Blumenberg.		Hadmersleben.		Öfersleben.		Nienhagen.		Halberstadt.		Braunschweig.		
	Stk.	Ed.	Stk.	Ed.	Stk.	Ed.	Stk.	Ed.	Stk.	Ed.	Stk.	Ed.	Stk.	Ed.	Stk.	Ed.	
Magdeburg	•	•	3	40	73	102	153	41	1740	38	•	•	1368	86	4677	11	8016 98
Langenweddingen ...	68	96	•	•	•	•	•	•	22	43	•	•	•	•	•	•	91 29
Blumenberg	39	26	•	•	•	•	•	•	7	41	•	•	22	63	•	•	69 20
Hadmersleben	413	18	•	•	•	•	•	•	14	8	•	•	69	11	•	•	496 37
Öfersleben	2935	70	15	55	12	93	27	76	•	•	•	•	1769	101	•	•	4761 65
Nienhagen	41	44	•	•	•	•	•	•	5	101	•	•	109	45	•	•	156 80
Halberstadt	1731	14	•	52	32	—	1	66	1102	105	9	73	•	•	330	13	3207 103
Braunschweig	5960	94	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	197	14	•	•	6157 108
Summa	11,190	32	19	37	118	85	182	73	2893	6	9	73	3536	100	5007	24	22,957 100

C.

General-Übersicht

der

Einnahmen aus dem Personen-, Eilgut- und Gepäck-Verkehr
auf der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn,
in der Zeit vom 10^{ten} Juli bis 31^{ten} December 1843.

A. Einnahme aus dem Personen-Verkehr auf den Stationen

im Monat	Magdeburg.	Langenweddingen.		Hämmerleben.		Oschersleben.		Halberstadt.		Zwischen-Station Blumenberg.		Zwischen-Station Rienhagen.		Antheil aus dem Verkehr mit Braunschweig.		Summa.	
		N.	Gr. Pf.	N.	Gr. Pf.	N.	Gr. Pf.	N.	Gr. Pf.	N.	Gr. Pf.	N.	Gr. Pf.	N.	Gr. Pf.	N.	Gr. Pf.
Juli	2236 17	161 22 6	193 20	1148 15	1961 15	22 18	94 2	} 4347 28 6	18,110 18 6								
August	2992 6 6	290 16	266 5	1454 21	2701 13 6	39 11 6	199 17		18,110 18 6								
September	2768 9	287 21 6	262 16	1411 7 6	2381 9	39 15	150 4		9495 4 3								
October	2089 9	294 26 6	298 11 6	1223 20	1791 8 6	48 20 6	133 10		7868 10 2								
November	1393 21 6	210 7 6	211 28	773 6 6	1125 12 6	42 6 6	101 20		5039 19 5								
December	1639 26	246 16	198 14	683 27 6	1104 24 6	36 25	107 21		5274 10 5								
Summa	13,099 29	1491 20	1431 4 6	6695 7 6	11,065 23	229 6 6	786 14	10,988 18 3	45,788 2 9								

B. Einnahme aus dem Eilgut- und Gepäck-Verkehr auf den Stationen

im Monat	Magdeburg.	Langenweddingen.		Hämmerleben.		Oschersleben.		Halberstadt.		Antheil aus dem Verkehr mit Braunschweig.		Summa.	
		N.	Gr. Pf.	N.	Gr. Pf.	N.	Gr. Pf.	N.	Gr. Pf.	N.	Gr. Pf.	N.	Gr. Pf.
Juli	39 4 11	5	22 29 6	26 7 3	} 915 — 2	1302 21 10							
August	107 5 4	1 17 10	3 7 3	80 22 4		106 12 3	1302 21 10						
September	137 8 5	2 28 2 10	23 7	96 1 10		199 2 6	1128 10						
October	421 — 10	15 25 1 16	26 2	225 7 6		304 — 3	1669 23 3						
November	616 6 9	28 8 9 15	11 6	849 19 3		233 9 9	2256 2 3						
December	630 27 11	11 20 3 14	6 6	1710 24 9		405 2 6	3372 17 3						
Summa	1951 24 2	60 15 1 60 15	2985 15 2	1274 4 6	3397 — 8	9729 14 7							

ABSCHLUSS

D.

der
Betriebs-Rechnung der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn-Verwaltung
pro 1843.

EINNAHME.

Benennung.	Ist eingenommen					
	im Einzelnen.			im Ganzen.		
	M ^g .	S ^g .	S ^g .	M ^g .	S ^g .	S ^g .
Tit. A.						
I. Aus dem Personen-Verkehre	45,788	2	9			
II. Aus dem Güter-Verkehre	—	—	—			
III. Für Eilgut, Equipagen und Passagier-Gepäck	9,729	14	7			
IV. Extraordinaire Einnahme aus dem Personen-Verkehre	46	—	—			
V. Extraordinaire Einnahme aus dem Güter-Verkehre	17	15	—			
VI. Einnahme aus dem Transporte der nicht postzwangspflichtigen, über 40 Pfund schweren Poststücke	114	13	6	55,695	15	10
Tit. B.						
Andere unvorherzusehende Einnahmen				169	5	—
Summa				55,864	20	10

AUSGABE.

Benennung.	Ist ausgegeben					
	im Einzelnen.			im Ganzen.		
	M ^g .	S ^g .	S ^g .	M ^g .	S ^g .	S ^g .
Tit. A. Besoldung der Bahn-Beamten:						
1 Bahn-Ingenieur	400	—	—			
7 Bahnmeister	840	—	—			
62 Bahnwärter	3894	—	—			
7 Ausweichsteller	640	17	—	5,774	17	—
Tit. B. Besoldung der Betriebs-Beamten:						
4 Locomotivführer	758	5	8			
4 Locomotivführer-Lehrlinge	416	—	—			
3 Oberschaffner	450	—	—			
2 Packmeister	204	—	—			
11 Unterschaffner	924	—	—			
2 Portiers	198	—	—			
1 Werkführer	180	—	—	3,130	5	—
Tit. C. Besoldung der Bahn-Aufsichts-Beamten:						
4 Bahnhofs-Aufseher	487	15	—			
3 Nachtwächter	165	—	—	652	15	—
Tit. D. Besoldung des Gepäck-Expedition-Personals:						
3 Gepäck-Expedienten				387	7	6
Tit. E. Kosten des Billetwesens:						
1 Controleur	150	—	—			
5 Einnahmer	607	12	—	757	12	—
Iatus				10,701	27	2

Benennung.	Ist ausgegeben					
	im Einzelnen.			im Ganzen.		
	ℳ	Gr.	Fr.	ℳ	Gr.	Fr.
Transport				10,701	27	2
Tit. E. Allgemeine Verwaltungskosten:						
I. Gehalte:						
Antheil an den Gehalten der Directoren						
Antheil an dem Gehalte des Bevollmächtigten						
• Rendanten	1220	20	10			
• Technikers im Bau-Büreau						
• Expedienten und Registrators						
• Gehülfen des Rendanten						
• Calculators						
• Kastellan und Boten						
II. Antheil an den Ausgaben für Hilfsschreibereien	706	19	1			
• Schreib- und Zeichnen-Materialien						
• andere Bureau-Bedürfnisse						
• Heizung						
• Erleuchtung						
• Porto und Insertionskosten						
• Reinigungskosten						
• die nicht vorherzusehen sind						
III. Gerichtskosten und Stempel	—	—	—			
IV. Bücher, Karten, Pläne und öffentliche Blätter	7	13	9			
V. Druckkosten und lithographische Arbeiten	753	13	1	2,688	6	9
Tit. G. Unterhaltung der Bahn und der Gebäude:						
I. Besoldung der Bahn-Aufsichts-Beamten						
a) Gehalte: 1/2 Antheil an der Besoldung von 4 Bahnwärtern zwischen Magdeburg und Buckau und 2 Ausweichstellern in Magdeburg	141	5	—			
b) Löhne für Hilfs- und Zwischenwärter	76	—	—			
II. Unterhaltung und Nachrichtung des Bahngestänges						
von Magdeburg bis Buckauer Bahnhofs	425	11	9			
vom Buckauer Bahnhofs bis Halberstadt	11,923	12	9			
III. Unterhaltung aller Gebäude	30	26	8			
IV. Unterhaltung und Ergänzung der Bahn-Utensilien	199	20	2			
V. Unvorherzusehende Ausgaben	—	—	—	12,796	16	4
Tit. H. Kosten des Transport-Betriebes:						
I. Besoldung des Betriebs-Personals						
a) Gehalte: 1/2 Antheil an der Besoldung des Wagenmeisters und der Portier in Magdeburg	86	5	—			
b) Meilengelder für Locomotivführer	90	25	—			
c) Löhne an Arbeiter zum Reinigen der Locomotiven						
1) in Magdeburg: Antheil an dem Lohne dieser Arbeiter	71	8	1			
2) in Halberstadt	204	20	—			
d) Handwerker u. Arbeiter zur Besorgung kleiner Reparaturen u. Reinigen der Wagen						
1) in Magdeburg: Antheil an dem Lohne dieser Leute	274	11	7			
2) in Oschersleben	491	—	—			
3) in Halberstadt	602	6	—			
e) Löhne für das Wasserpumpen etc.						
1) in Magdeburg und Buckau: Antheil an dem Lohne dieser Leute	87	7	10			
2) in Langenweddingen	120	18	—			
3) in Hadmersleben	120	24	—			
4) in Oschersleben	279	24	—			
5) in Halberstadt	127	12	—			
II. Kosten des Bahnhofs-Aufsichts-Personals						
a) Gehalte: 1/2 Antheil an dem Gehalte des Bahnhofs-Aufsehers in Buckau	73	10	—			
b) Für Unterhaltung der Bahnhofs-Hunde	16	7	6			
Latus	2645	29	—	26,186	20	3

Benennung.	Ist ausgegeben					
	im Einzelnen.			im Ganzen.		
	ℳ	Sgr.	Pf.	ℳ	Sgr.	Pf.
Transport	2645	29	—	26,186	20	3
III. Kosten des Güter- und Gepäck-Transportes						
a) Güter-Transport	—	—	—			
b) Gepäck-Transport	—	—	—			
Für das Auf- und Abladen von Eilgütern	218	15	—			
Unvorherzusehende Ausgaben	—	—	—			
IV. Kosten des Billetwesens						
Unvorherzusehende Ausgaben	6	—	—			
V. Kosten der Transportkräfte						
Antheil aus der gemeinschaftlichen Berechnung	7029	29	2			
VI. Kosten zur Instandhaltung der verschiedenen Transportmittel						
Antheil aus der gemeinschaftlichen Berechnung	3147	5	9			
VII. Kosten für Erleuchtung der Bahn und Bahnhöfe incl. Reparaturen sämmtlicher Laternen	413	4	7			
VIII. Kosten für Heizung und Erleuchtung der Passagier-Zimmer	—	—	—			
IX. Kosten für Bekleidung der Beamten	310	14	11	14,371	8	5
Tit. I. Entschädigungen:						
a) an die Magdeburg-Leipziger Eisenbahn-Gesellschaft für Benutzung der Geleise etc.	220	5	—			
b) dergl. an dieselbe für Mitbenutzung der Packkammer	25	6	3			
c) Sonstige unvorherzusehende Entschädigungen	121	18	2	375	29	5
Tit. K. Oeffentliche Abgaben				—	—	—
Tit. L. Feuer-Versicherungen				147	9	—
Tit. M. Ergänzung und Unterhaltung des Inventars				282	10	—
Tit. N. Gratificationen				—	—	—
Tit. O. Insgemein				22	3	2
Summa				41,385	20	3

Recapitulation:

Einnahme	55,864	ℳ	20	Sgr.	10	Pf.
Ausgabe	41,385	ℳ	20	Sgr.	3	Pf.
Saldo	14,479	ℳ	—	Sgr.	7	Pf.

Rechnungs-Abschluss

der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn-Gesellschaft für das Jahr 1843.

	Debitoren.			Creditoren.		
	R.	S.	P.	R.	S.	P.
Actien-Capital-Conto				1,575,000	—	—
Actionaire , Zinsenreste für noch nicht zur Zahlung gekommene Coupons pr. 1843				132	—	—
Zinsen-Conto , Zinsen von vorhandenen zinsbaren Papieren und ausgeliehenen Capitalien				7,958	19	3
Extraordinaire Einnahmen				86	12	6
Herzogl. Braunschweigsche Eisenbahn-Commission , Abschlagszahlung auf das gemeinschaftliche Restaurations-Gebäude in Oschersleben				10,000	—	—
Tit. I. Erdarbeiten	114,921	11	8			
Tit. II. Grund- und Nutz-Entschädigungen	151,760	19	2			
Tit. III. Brücken und Durchlässe	22,357	10	7			
Tit. IV. Wegeübergänge	13,290	2	4			
Tit. V. Oberbau						
Litr. A. Oberbauarbeiten	58,661	21	2			
B. Hölzer	127,178	8	1			
C. Schienen	307,031	7	9			
D. Chairs	20,691	16	10			
E. Nägel und Schrauben	17,229	18	2			
	530,792	12	—			
Tit. VI. Abtheilungszeichen	8,470	4	10			
Tit. VII. Gebäude						
Litr. A. Bahnhof Halberstadt	61,178	6	9			
B. Bahnhof Oschersleben	38,661	17	10			
C. Gebäude in Magdeburg	49,453	19	4			
D. Kleine Stations-Gebäude	10,870	17	10			
	160,164	1	9			
Tit. VIII. Maschinen und Wagen	200,149	22	—			
Tit. IX. Insgemein						
Litr. A. Directionskosten	25,365	13	—			
B. Vorarbeiten	12,743	28	8			
C. Bücher, Karten und Pläne	19	27	6			
D. Inventarium	108	12	6			
E. Diverse Unkosten	9,294	25	11			
	47,532	17	7			
Tit. X. Verzinsung des Actien-Capitals	38,242	16	—			
Vorschuss-Conto , Abschlagszahlung an die Entrepeneure der Erdarbeiten, Brücken etc. und sonstige kleine Vorschüsse	133,158	16	3			
Depositen-Conto , 71,800 R. in Pfandbriefen und Prioritäts-Actien	74,937	9	—			
Capitalien , gegen Pfand zinsbar angelegt	38,000	—	—			
Diverse Conten , Saldo's laufender Rechnungen	11,613	19	7			
Cassa-Conto , Bestand am 31. December 1843	47,786	19	—			
Summa	1,593,177	1	9	1,593,177	1	9

Magdeburg, den 31. December 1843.

Directorium der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn-Gesellschaft.

Francke, Vorsitzender.

Vorstehender Rechnungs-Abschluss ist von mir mit den Büchern verglichen und damit übereinstimmend befunden worden.

Köhler, Revisor.

ABSCHLUSS

der

Magdeburg - Halberstädter Eisenbahn - Gesellschaft

am 30. April 1844.

	Debitoren.			Creditoren.		
	Rh.	Sgr.	Pr.	Rh.	Sgr.	Pr.
Actien - Capital - Conto				1,700,000	—	—
Extraordinaire Einnahmen				14,579	5	7
Zinsen - Conto				9,784	15	9
Actionaire				132	—	—
Herzogl. Braunschweigsche Eisenbahn - Commission				9,551	2	7
Oschersleber Restaurations - Pachtgelder				525	—	—
Ttt. I. Erdarbeiten	115,071	8	10			
Ttt. II. Grund- und Nutz - Entschädigungen	151,556	1	3			
Ttt. III. Brücken und Durchlässe	22,450	22	—			
Ttt. IV. Wegeübergänge	13,833	28	2			
Ttt. V. Oberbau						
Ltrr. A. Oberbauarbeiten	60,837	Rh. 27	Sgr. 1 Pr.			
. B. Hölzer	127,178	. 8	. 1 .			
. C. Schienen	307,031	. 7	. 9 .			
. D. Chairs	20,691	. 16	. 10 .			
. E. Nägel und Schrauben	17,229	. 18	. 2 .			
	532,968	17	11			
Ttt. VI. Abtheilungszeichen	8,476	21	10			
Ttt. VII. Gebäude						
Ltrr. A. Bahnhof Halberstadt	65,606	Rh. 13	Sgr. 1 Pr.			
. B. Bahnhof Oschersleben	47,069	. 11	. 1 .			
. C. Gebäude in Magdeburg	55,352	. 21	. 1 .			
. D. Kleine Stations - Gebäude	11,362	. 27	. 1 .			
	179,391	12	4			
Ttt. VIII. Maschinen und Wagen	220,149	22	—			
Ttt. IX. Inspecimen						
Ltrr. A. Directionskosten	28,544	Rh. 24	Sgr. 6 Pr.			
. B. Vorarbeiten	12,747	. 11	. 8 .			
. C. Bücher, Karten und Pläne	19	. 27	. 6 .			
. D. Inventarium	108	. 12	. 5 .			
. E. Diverse Unkosten	9,896	. 11	. 5 .			
	51,316	27	7			
Tit X. Verzinsung des Actien - Capitals	38,242	16	—			
Vorschuss - Conto	141,600	18	—			
Grundabgaben	6	13	—			
Diverse Conten, Saldo's laufender Rechnungen	13,162	29	8			
Depositen - Conto, 125,000 Rh. in Bahn - Actien und 71,800 Rh. in Pfand - briefen und Prioritäts - Actien	199,437	9	—			
Capitalien, gegen Pfand ausgeliehen	10,000	—	—			
Cassa - Conto, Bestand für Monat Mai	36,897	16	4			
Summa	1,734,571	23	11	1,734,571	23	11

Magdeburg, am 8. Mai 1844.

Directorium der Magdeburg - Halberstädter Eisenbahn - Gesellschaft.
Francke, Vorsitzender.

Vorstehender Rechnungs - Abschluss ist von mir mit den Büchern verglichen und damit übereinstimmend befunden worden.

Bemerkung. Die Geldmittel der Gesellschaft bestanden am 1. Mai c. noch:

Köhler, Revisor.

- 1) in 125,000 Rh. Magdeburg - Halberstädter Eisenbahn - Actien,
- 2) in 71,800 Rh. Pfandbriefen und Prioritäts - Actien,
- 3) in 10,000 Rh. ausgeliehene Capitalien,
- 4) in 7,000 Rh. baaren Bestand. Von dem aufgeführten Bestande von 36,897 Rh. 16 Sgr. 4 Pr. gehen noch ab: circa 26,000 Rh. pro 1. Januar 1844 fällig gewordene und gezahlte Zinsen und circa 3600 Rh. gezahlte Grundentschädigungen, welche Posten noch nicht zur Verausgabung gebracht sind.