

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
1844

業種
鉄道会社

掲載文献等
Original

ファイル名
1844MHEG_A.pdf

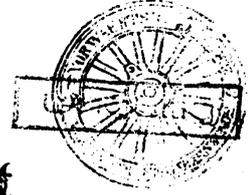
Vierter Geschäfts-Bericht

des

Directoriums der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn-Gesellschaft,

vorgetragen

in der am 26^{ten} Mai 1845 zu Gross-Oschersleben
abgehaltenen General-Versammlung.



Seit in der vorjährigen General-Versammlung unser Geschäfts-Bericht verlesen ist, ist Nachstehendes über unser Unternehmen zu melden.

Die damals noch nicht völlig ausgeführten Baulichkeiten sind beendet. Möglich und selbst wahrscheinlich ist es, dass die Erfahrungen, welche das letzte Hochwasser ergeben hat, noch die Anlage einiger neuen Durchlässe durch unsere Bahn zur Folge haben werden. Das diesjährige Hochwasser hat ausserdem die Bahn zwischen **Oschersleben** und **Nienhagen** durch den, durch starken Sturm hervorgebrachten Wellenschlag nicht unbedeutend beschädigt, so dass während mehrerer Tage die Passagiere an den beschädigten Stellen in andere Wagen übersteigen und deren Gepäcke, so wie die Postgüter, umgepackt werden mussten. Die Herstellung dieser Beschädigungen und die Maasregeln, die zur Sicherheit gegen gleiche Fälle zu ergreifen sind, werden einige Kosten verursachen, die aber eben so wenig zu vermeiden sind, als die Ausgaben zur schleunigen Herstellung der Communication während des Hochwassers, so wie während des fast unerhörten Schneetreibens in den letzten Tagen des Februars zu umgehen waren.

Sonst ist die Bahn im guten Zustande.

Die auf die Erwerbung des Grundeigenthums und die dafür zu leistenden Entschädigungen Bezug habenden Geschäfte haben noch nicht vollständig beseitigt werden können, so anhaltend unsere Aufmerksamkeit auch darauf gerichtet gewesen ist. Es wird dies nicht auffallen, wenn wir bemerken, dass unsere Gesellschaft in 22 Feldmarken von 753 einzelnen Grundbesitzern eine Grundfläche von zusammen 621 Morgen 28 □ Ruthen hat erwerben müssen. Ausserdem haben die Unternehmer der Erdarbeiten noch 40 Morgen 86 □ Ruthen Grundfläche zu Ausschachtungen und Erdablagerungen verwendet, worüber mit uns auch noch weiter verhandelt wird.

Wenn nun gleich die Entschädigungssummen für die acquirirten Grundstücke sämmtlich bezahlt oder gerichtlich deponirt sind, und wenn wir auch dafür gesorgt haben, die der Gesellschaft zugehörigen Trennstücke von irgend einiger Bedeutung zu verpachten, und dass bei den jetzt schwebenden Separationen die unserem Unternehmen zugehörigen Parzellen möglichst zusammengelegt, und so in ihrem Werthe erhöht werden, wenn gleich ferner dafür gesorgt ist, dass die erforderlichen Einleitungen zur Herbeiführung der Abschreibungen von den Hypotheken-Folien der Hauptgrundstücke getroffen, mehrere Parzellen auch wirklich schon zur Abschreibung gebracht sind, wenn endlich gleich die Regulirung der Grundsteuer-Verhältnisse bereits in vollem Gange ist, so ist doch leicht begreiflich, dass die damit verbundenen so ausgedehnten Geschäfte mit so vielen Privat-Besitzern und Gerichts- und anderen Behörden nicht haben alle zur Erledigung gebracht werden können, und dass darüber noch eine geraume Zeit vergehen wird.

Ausserdem schweben gegenwärtig, nachdem bereits sechs Rechtsstreite unsern Erwartungen gemäss rechtskräftig entschieden sind, noch 23 Prozesse gegen die Gesellschaft, und zwar 14 in der ersten Instanz, von welchen augenblicklich sechs zum Spruch vorliegen, und 9 in der zweiten Instanz, wovon 5 spruchreif sind.

Ob wir uns mit den Unternehmern der Erdarbeiten auf gütlichem Wege definitiv auseinandersetzen werden, steht noch dahin.

Bei allen diesen noch schwebenden und zum Theil sehr umfangreichen Geschäften ist es ein übler Umstand für uns, dass uns alle unsere frühern besoldeten Mitarbeiter, die technischen sowohl als die im Bureau und bei der Kasse angestellten — mit Ausnahme des jetzt hauptsächlich für unsere Verwaltung und bei dem Betrieb beschäftigten Bahn-Ingenieurs und eines Schreibers — nach und nach verlassen haben, und dass wir deren persönliche Wissenschaft von vielen Gegenständen jetzt mühsam aus den Acten und Rechnungen ergänzen müssen, was die Geschäftsführung und die Aufräumung der noch nicht völlig erledigten Geschäftssachen wesentlich erschwert.

Was unser Kassen- und Rechnungswesen anlangt, so befindet sich solches nach wie vor in Ordnung.

Die Kasse hat seit dem Abgang des Rendanten *Becker* zur Potsdamer Bahn, der Kaufmann Herr *Carl Dencke*, Mitglied unseres Ausschusses, übernommen.

Der von uns aufgestellte und gehörig nachgesehene und beglaubigte Kassen-Abschluss pro 1844 ist diesem Bericht sub Littra **A.** beigefügt, so wie ein gleicher Abschluss vom 30sten April d. J. sub **B.** beiliegt.

Beide Abschlüsse weisen allerdings einen viel geringeren Bestand des übrig gebliebenen Bau-Fonds, der als Reserve-Fonds betrachtet werden soll, nach, als der in der vorjährigen General-Versammlung vorgelegte letzte Abschluss. Die Ursachen davon sind, dass nicht allein die damals auf 40,000 Thlr. angeschlagenen rückständigen Zahlungen, die sich aber nach Eingang der definitiven Abrechnungen mit den Entrepreneurs noch höher beliefen, fast sämmtlich geleistet sind, sondern dass es der Verkehr auf unserer Bahn auch nöthig gemacht hat, die bei voriger General-Versammlung vorhandenen Betriebsmittel noch um

- 2 grosse Locomotiven
- 2 sechsrädrige Tender
- 8 Langholz-Transportwagen
- 13 Kohlen-Transportwagen und
- 2 Gepäckwagen.

zu vermehren, welche zusammen 42,362 Thlr. 13 Sgr. 11 Pf. gekostet haben und bereits bezahlt sind. Endlich wurden in dem vorjährigen Geschäfts-Bericht die geldwerthen Papiere nach dem damaligen Börsen-Cours zur Berechnung gebracht, der seitdem in Bezug auf unsere vorrätigen eigenen Actien sowohl, als auf die in unserm Besitz gewesenen Pfandbriefe bedeutend gefallen ist.

Was nun den Haupt-Gegenstand dieses Berichts,

Den Betrieb

auf unserer Bahn, anlangt, so hat sich solcher nach den uns von unserer Verwaltung vorgelegten Mittheilungen im Laufe des Jahres 1844 folgendermassen gestaltet:

Die Zahl der durchlaufenen Meilen beträgt nach der sub Littra **C.** beigefügten summarischen Zusammenstellung 17235¼ und ist aus dieser Nachweisung zugleich die Benutzung jeder einzelnen Maschine ersichtlich. Hierbei ist zu bemerken, dass die im verlossenen Jahre Statt gehabte Benutzung der Magdeburg-Leipziger Maschinen auf unserer Bahn, und unserer Maschinen auf der Leipziger Bahn nicht immer zu vermeiden war, in Nothfällen vielmehr eintreten musste und bloss zu unserer Erleichterung und zur Abwendung von Verlegenheiten gereichte, und im Laufe dieses Jahres durch anderweite Benutzung ausgeglichen werden wird.

Es wurden im Jahre 1844 nach der sub Littra **D.** beigefügten General-Uebersicht 221,350 Personen befördert, und zwar in der ersten Wagen-Classe 3,450

- • zweiten • • 60,868
- • dritten • • 157,032

Berechnet man die Zahl der Personen auf die Entfernung von einer Meile, so sind 910,727 Personen befördert. Jede Person hat durchschnittlich 12 Sgr. 6,91 Pf. eingebracht.

Die sub Littra **E.** angeschlossene General-Uebersicht der im vorigen Jahre auf unserer Bahn beförderten Fracht- und Eilgüter weist nach, dass von den verschiedenen Stationen

385,692 Centner 82 Pfund Frachtgüter und
13,751 „ 38 „ Eilgüter

versandt sind, und wohin. Berechnen wir diese ebenfalls auf die Entfernung einer Meile, so ergibt sich ein Gewicht von 1,926,742 Centner.

Zu bemerken ist, dass sich darunter ansehnliche Versendungen von Bauholz nach Braunschweig und Hannover befinden, dass sich aber der Kohlen-Transport bisher nicht auf die erwartete Weise vermehrt hat, wesshalb Fracht-Ermässigungen eingetreten sind. Jeder Centner Gut hat durchschnittlich 2 Sgr. 7,00 Pf. eingebracht.

Wenn gleich hiernach der Güterverkehr im vorigen Jahre auf unserer Bahn keinesweges so unerheblich gewesen ist, als häufig von Nichtunterrichteten vermuthet wird, so ist auf der andern Seite doch auch nicht in Abrede zu stellen, dass er sowohl als der Personen-Verkehr den Aufschwung noch lange nicht gewonnen haben, dessen sie fähig sind, wenn erst die Bahnen nach dem Rhein, nach Bremen und nach Harburg, die alle gesichert und zum Theil schon im Bau begriffen sind, vollendet sein werden. Ausserdem ist die unerwünschte Lage, in welcher sich die Handelsverhältnisse zwischen Hannover und den Zoll-Vereinsstaaten, und insonderheit zwischen Hannover und Braunschweig befinden, für den Güterverkehr auf unserer Bahn noch immer ein dauernder Nachtheil, auf welchen schon im vorjährigen Geschäfts-Bericht freilich mit der Hoffnung hingewiesen wurde, dass diese Missverhältnisse bald beseitigt werden würden. Leider! ist diese Hoffnung noch immer nicht in Erfüllung gegangen.

Nach der beigefügten General-Uebersicht sub **F.** betragen die Einnahmen von dem gesanmten Verkehr auf unserer Bahn im verflossenen Jahre 133,222 Thaler.

Danach hat eine jede durchfahrene Meile 7 Thlr. 21 Sgr. 10,00 Pf., also über 2 Thaler weniger eingetragen, als im Jahre 1843, wo nach Ausweis des in der vorjährigen General-Versammlung mitgetheilten Geschäfts-Berichts jede durchfahrene Meile 9 Thlr. 27 Sgr. 4,00 Pf. gebracht hatte.

Dies Resultat ist unangenehm, aber keineswegs entmuthigend, wenn erwogen wird, dass im Jahre 1843 sich auf unserer Bahn bloss Personenzüge bewegten, welche das mit höhern Frachtsatz belegte Eilgut gelegentlich mitnahmen, während im vorigen Jahre der dritte Theil der Züge aus Güterzügen bestand, die aber wegen der gestörten Verkehrsverhältnisse eine bedeutend geringere Ausbeute gaben, und bei der obigen Angabe doch eben so gut in Anrechnung kommen, als die besser rentirenden Personenzüge. Rechnet man dagegen den Ertrag aus den Personen- und aus den Güterzügen abgesondert, nach durchfahrenen Meilen, so ergibt sich, dass jede Meile der Personen-Züge etwa 8 Thlr. 20 Sgr. und jede Meile der Güterzüge etwa 5 Thlr. 24 Sgr. eingebracht hat, und dass die nachtheilige Differenz hauptsächlich durch die wenig rentablen Güterzüge hervorgebracht ist.

Ein zweiter bedeutender Nachtheil für die Geld-Resultate unserer Bahn ergibt sich dadurch, dass der Betrieb auf derselben nicht nur für die beiden Endpunkte Magdeburg und Halberstadt, sondern auch für den Anschluss an die Braunschweigische Bahn in Gross-Oschersleben passend eingerichtet werden muss, indem lediglich dieser Umstand die Nothwendigkeit bedingt, täglich 3 Maschinen zu benutzen und drei Schaffner-Corps zu stellen. Wäre für den Anschluss an die Braunschweigische Bahn keine bestimmte Fahrzeit vorgeschrieben und unvermeidlich, so könnten in beiden Richtungen täglich drei Züge mit zwei Maschinen und zwei Schaffner-Corps bequem expedirt werden.

So wie die Lage der Sache gegenwärtig ist, hat die Gesellschaft bei dem Güterverkehr nur einen äusserst geringen, ja selbst kaum nennenswerthen Vortheil, indem, was späterhin bei den Ausgaben näher dargethan werden wird, jede durchfahrene Meile 5 Thlr. 3 Sgr. 1,50 Pf. gekostet hat.

Die monatlichen Einnahmen betragen im	Januar	8,013	Thlr.	15	Sgr.	7	Pf.
	• Februar	7,298	•	11	•	8	•
	• März	9,271	•	12	•	1	•
	• April	11,546	•	11	•	8	•
	• Mai	12,587	•	21	•	6	•
	• Juni	12,508	•	8	•	8	•
	• Juli	15,005	•	28	•	2	•
	• August	13,791	•	—	•	—	•
	• September	13,956	•	26	•	2	•
	• October	12,562	•	6	•	11	•
	• November	8,074	•	4	•	3	•
	• December	8,606	•	3	•	4	•
	Summa	133,222	Thlr.	—	Sgr.	—	Pf.

Der monatliche Verkehr wies nach im Januar	13,309 Personen,	33,806 Centner	19 Pfund Fracht- und Eilgüter
• Februar	12,599	• 30,822	• 69
• März	14,902	• 43,325	• 9
• April	20,349	• 38,736	• 73
• Mai	21,822	• 48,077	• 97
• Juni	20,249	• 30,121	• 31
• Juli	25,756	• 33,598	• 22
• August	23,071	• 26,833	• 10
• September	21,497	• 26,324	• 33
• October	20,359	• 32,533	• 68
• November	12,758	• 29,445	• 92
• December	13,947	• 25,819	• 37
Summa	220,618 Personen,	399,444 Centner	10 Pfund Fracht- und Eilgüter

Hierzu Militair-Transporte 732
überhaupt... 221,350 Personen.

Wenden wir uns nun zu den Ausgaben für den Bahnverkehr, so sind solche aus dem sub G. beigelegten Auszuge aus dem Betriebs-Buche unserer Bahn pro 1844 ersichtlich.

Sie belaufen sich auf 87,974 Thlr. 6 Sgr. und haben mithin fast zwei Drittheile der Einnahme absorbiert, ein Resultat, was nach der Hinweisung auf andere stärker frequentirte Bahnen nicht für vortheilhaft auszugeben ist, das aber grade in der vorjährigen nicht bedeutenden Frequenz unserer Bahn seinen Grund hat, und sich anders gestalten wird, sobald die mehrerwähnten Verbindungsbahnen hergestellt und die augenblicklichen Störungen im Verkehr beseitigt sein werden. Dies ungünstige Verhältniss zu den Einnahmen wird auch nicht durch die Höhe der Ausgaben, sondern durch den Umstand herbeigeführt, dass die Einnahmen nicht genügend gewesen sind, besonders nicht auf der Tour von Gross-Oschersleben nach Halberstadt.

Sonst ist im vorigen Jahre schon ein bedeutend günstigeres Verhältniss in Bezug auf die Ausgaben eingetreten, als im Jahre 1843, wo nach Ausweis des der vorjährigen General-Versammlung mitgetheilten Geschäfts-Berichts jede durchfahrene Meile 7 Thlr. 10 Sgr. 1,109 Pf. kostete, während sie pro 1844 nur 5 Thlr. 3 Sgr. 1,55 Pf. also über 2 Thlr. weniger gekostet hat, was allerdings hauptsächlich darin seinen Grund findet, dass sich die General-Kosten, welche dieselben bleiben, ob täglich 2 oder 3 Züge gehen, nunmehr auf mehr Züge vertheilt haben. Die Befuerung der Maschinen hat im Jahre 1843 für jede Meile 1 Thlr. 3 Sgr. 8 Pf., im Jahre 1844 aber nur 29 Sgr. 4¼ Pf. gekostet.

Noch bleibt zu bemerken, dass die Unterhaltung der Bahn im Jahre 1844 zwar auch noch die erhebliche Ausgabe von 12,597 Thlr. 9 Sgr. 8 Pf. verursacht, dass sich diese Ausgabe aber doch schon bedeutend geringer gestellt hat, als 1843, wo diese Unterhaltungskosten in den letzten 5½ Monaten 11,923 Thlr. 12 Sgr. 9 Pf. betragen.

Der Zustand der Bahn ist im Allgemeinen befriedigend. Schienen, Platten, Schrauben, Nägel und auch die Unterlagshölzer haben sich gut gehalten, und nur an den zwischen Halberstadt und Gross-Oschersleben verwendeten runden Hölzern ist der Splint zum Theil angefault, was auch in der dortigen Bodenart seinen Grund haben mag.

Die Gräben und Böschungen, namentlich die letztern, welche theilweise vom Hochwasser sehr angegriffen sind, müssen wieder hergestellt und von neuem da mit Futterkräutern besät werden, wo letztere im vorigen Jahre in Folge der Dürre im Monat Juni nicht gehörig aufgegangen sind.

Die Bauwerke auf der Bahn sind in gutem Stande. Hin und wieder müssen die Brücken mit Cement neu ausgefügt und die Wegeübergänge umgepflastert werden.

Telegraphen, Wärterbuden und Barrieren sind in gutem Stande, und bedürfen nur einige Dächer der Wärterbuden eines neuen Ueberzuges von Theer und Pech.

Nicht weniger in gutem Stande sind unsere Transportmittel, welche gegenwärtig bestehen in

- 8 Locomotiven und Tendern
- 10 Personen-Wagen erster und zweiter Klasse
- 7 bedeckten
- 15 unbedeckten } Personen-Wagen dritter Klasse
- 7 achträdri gen Güterwagen
- 31 vierrädri gen Transportwagen
- 4 Gepäckwagen
- 2 Pferdewagen
- 3 Schneepflügen.

Ausserdem besitzen wir gemeinschaftlich mit der Herzogl. Braunschweigischen Eisenbahn-Commission

- 10 achträdrige Güterwagen
- 16 vierträdige bedeckte Güterwagen
- 4 offene Transportwagen
- 4 Gepäckwagen
- 2 Pferde-Transportwagen.

Das Verhältniss des unterzeichneten Directorii zu dem verehrlichen Directorium der Magdeburg-Leipziger Bahn, das die Verwaltung unserer Bahn vertragsmässig besorgt, ist so wünschenswerth geblieben, als es sich von Anfang an gestaltete. Wir erkennen von Neuem mit aufrichtigem Dank, dass die Verwaltung unserer Bahn mit grosser Treue und Umsicht geführt wird. Davon gab namentlich die Zeit einen vollgültigen Beweis, wo unsere Bahn jenseits Oschersleben in Gefahr war, durchbrochen zu werden, und wo unsere Verwaltung die zweckmässigsten Vorkehrungen traf und mit sichtbarem Interesse persönlich leitete.

Gern erwähnen wir auch noch, dass der im Laufe des vorigen Jahres angestellte Bahn-Ingenieur Bode in Oschersleben sich bereits unsere und unserer Verwaltung besondere Zufriedenheit erworben und sich bei der Gefahr, die das Hochwasser herbeiführte, ebenfalls durch Eifer und Umsicht bewährt hat.

Schliesslich ist noch über den Betrag der pro 1844 ausgezahlten Dividende Folgendes zu berichten.

Das unterzeichnete Directorium machte dem Ausschuss in seiner Sitzung vom 3ten März d. J. davon Mittheilung, dass die Verwaltung unserer Eisenbahn einen Gewinn von etwa 45,000 Thlr. abwerfen und nunmehr überlassen werde, in Folge des §. 17. unsers Statuts die zum Reserve-Fonds zu legende Summe zu bestimmen. Der Ausschuss beschloss demnächst in gedachter Sitzung nach reiflicher Erwägung und einstimmig:

zu dem Reinertrag aus diesem Jahre von circa 45,000 Thlr. noch den Gewinn aus dem letzten Semester des Jahres 1843, für welche Zeit das Actien-Capital noch aus dem Baufonds verzinst war, mit 14,479 Thlr. zuzuschlagen davon 3 Thlr. pro Actie, mithin für 17,000 Actien 51,000 Thlr. als Dividende zu zahlen, und den Ueberschuss dem an und für sich schon bedeutenden Reserve-Fonds zu überweisen.

Dieser Beschluss ist ausgeführt.

Wir können es uns jedoch nicht versagen, in Bezug auf diese letzte Mittheilung wiederholt auf die Aussichten hinzuweisen, die unsere Bahn, und besonders die grössere Strecke zwischen Magdeburg und Gross-Oschersleben, dann hat, wenn die drei Bahnen nach dem Rhein, nach Bremen und nach Harburg vollendet sein werden. Auch müchten mehrere Bahnen, die jetzt einen guten Ertrag abwerfen, in den ersten Jahren eben nicht günstigere Resultate geliefert haben, ohne dass davon ausführlich Kenntniss gegeben wäre. Was uns anbelangt, so halten wir die unumwundene Darstellung der Sache für unsere erste Pflicht, und haben desshalb nicht im mindesten Anstand genommen, diese Pflicht in ihrem ganzen Umfang zu üben.

Magdeburg, den 1. Mai 1845.

Directorium der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn-Gesellschaft.

Francke, Vorsitzender.

Rechnungs-Abschluß

der

Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn-Gesellschaft

nach dem Haupt-Buche am 31. December 1844.

H. B. Fol.		Debitoren.			Creditoren.		
		R.	S.	F.	R.	S.	F.
2.	Actien - Capital				1,700,000	—	—
37.	Zinsen-Conto				11,746	9	9
44.	Extraordinaire Einnahmen				14,583	3	1
58.	Actionaire				720	—	—
31.	Herzogl. Braunschweigsche Eisenbahn-Commission				10,000	—	—
	Tit. I. Erdarbeiten						
21.	I. Bau-Section A. Rechnungsbau	2,006	12	8			
22.	II. " A. Rechnungsbau	1,871 R.	8 S.	7 F.			
	B. Entreprisebau	29,800	—	—	31,671	8	7
23.	III. " A. Rechnungsbau	5,310 R.	5 S.	7 F.			
	B. Entreprisebau	42,200	—	—	47,510	5	7
24.	IV. " A. Rechnungsbau	4,420 R.	6 S.	11 F.			
	B. Entreprisebau	30,300	—	—	34,720	6	11
	Tit. II. Grund und Nutzungs-Entschädigung						
45.	Litr. A. Stadt Magdeburg	803	26	6			
18.	" B. Kreis Wanzleben	94,568	22	10			
28.	" C. Oschersleben	32,726	28	8			
29.	" D. Halberstadt	36,355	27	—			
42.	" E. Königl. Domainen	9,425	7	11			
	Tit. III. Brücken und Durchlässe						
32.	Litr. A. Rechnungsbau	6,613 R.	3 S.	7 F.			
	" B. Entreprisebau	16,550	—	—	23,163	3	7
	Tit. IV. Wegeübergänge						
33.	Litr. A. Rechnungsbau	8,750 R.	11 S.	6 F.			
	" B. Entreprisebau	6,200	—	—	14,950	11	6
	Tit. V. Oberbau						
34.	Litr. A. Oberbauarbeiten						
	I. Bausection	16,217	25	6			
	II. " 	15,014	20	3			
	III. " 	20,710	4	1			
	IV. " 	23,076	16	5			
30.	" B. Hölzer	127,178	8	1			
17.	" C. Schienen	307,031	7	9			
50.	" D. Chairs	20,691	16	10			
48.	" E. Nägel und Schrauben	17,578	24	10			
	Latus	875,401	15	6	1,737,049	12	10

H. B. Fol.		Debitoren.			Creditoren.		
		ℛ	ℳ	℥	ℛ	ℳ	℥
	Transport	875,401	15	6	1,737,049	12	10
51.	Tit. VI. Abtheilungszeichen	8,703	1	5			
	Tit. VII. Gebäude						
43.	Ltr. A. Bahnhof Halberstadt.....	75,631	2	10			
46.	• B. „ Oschersleben.....	47,921	18	8			
	• C. Gebäude in Magdeburg.....						
35.	1) Friedensbäckerei.....	34,741	3	6			
	2) Gebäude in Buckau.....	8,130	19	8			
	3) Fortificationsbauten.....	6,373	2	9			
	4) Personenwagenschuppen etc. am Fürstenwall.....	9,118	25	10			
	5) Güterschuppen.....	26,217	16	5			
52.	• D. Kleine Stationsgebäude.....	15,003	6	3			
66.	Tit. VIII. A. Betriebsmittel	227,018	17	7			
67.	• B. Betriebseinrichtung	4,588	27	9			
	Tit. IX. Insgemein						
64.	Ltr. A. Directionskosten.....	32,020	6	—			
60.	• B. Vorarbeiten.....	12,749	26	8			
19.	• C. Bücher, Karten und Pläne.....	19	27	6			
	• D. Inventarien.....	108	12	6			
65.	• E. Diverse Unkosten.....	13,367	17	10			
36.	Tit. X. Verzinsung des Actiencapitals	65,213	16	—			
15.	Vorschuss - Conto.....	135,109	3	6			
14.	Depositen - Conto.....	146,539	6	8			
54.	Dettmann & Lehmann.....	5,858	28	6			
56.	Maurermeister Schweinehagen in Wolfenbüttel.....	13	19	—			
63.	Grundsteuer - Abgaben.....	9	26	—			
62.	Aschersleber Restaurat. Pachtgelder.....				487	15	—
47.	Magdeburg - Leipziger Eisenbahn - Gesellschaft.....				15,011	14	9
4.	Cassa - Conto, Bestand am 31. December 1844.....	1,638	24	3			
	Summa	1,752,548	12	7	1,752,548	12	7

Magdeburg, den 31. December 1844.

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 1845.

H. B. Fol.		Debitoren.			Creditoren.		
		Rth.	Sgr.	Pf.	Rth.	Sgr.	Pf.
2.	Actien-Capital-Conto				1,700,000	—	—
37.	Zinsen-Conto				10,842	1	7
41.	Extraordinaire Einnahmen				14,583	3	1
58.	Actionaire				072	—	—
62.	Oschersleber Restaurations-Pachtgelder				487	15	—
31.	Königl. Banco-Comtoir				32,000	—	—
47.	Magdeburg-Leipziger Eisenbahn-Gesellschaft				15,011	14	9
21/26.	Tit. I. Erdarbeiten	115,908	3	9			
15, 18, 28, 20, 42.	Tit. II. Grund- und Nutz-Entschädigungen	174,753	6	7			
32.	Tit. III. Brücken und Durchlässe	23,163	3	7			
33.	Tit. IV. Wegeübergänge	14,950	11	6			
	Tit. V. Oberbau						
34.	Ltr. A. Oberbauarbeiten	75,019	6	3			
30.	" B. Hölzer	127,178	8	1			
	" C. Schienen	307,031	7	9			
50.	" D. Chairs	20,691	16	10			
48.	" E. Nägel und Schrauben	17,578	24	10			
		547,499	3	9			
51.	Tit. VI. Abtheilungszeichen	8,782	20	11			
	Tit. VII. Gebäude						
43.	Ltr. A. Bahnhof Halberstadt	76,681	2	10			
46.	" B. Bahnhof Oschersleben	38,336	15	11			
35.	" C. Gebäude in Magdeburg	84,777	19	2			
52.	" D. Kleine Stations-Gebäude	15,003	6	3			
		214,798	14	2			
66/67.	Tit. VIII. Maschinen und Wagen	232,107	15	4			
	Tit. IX. Insgemein						
64.	Ltr. A. Directionskosten	32,330	3	—			
60.	" B. Vorarbeiten	12,749	26	8			
19.	" C. Bücher, Karten und Pläne	19	27	6			
20.	" D. Inventarium	108	12	6			
65.	" E. Diverse Unkosten	13,581	17	5			
		58,789	27	1			
36.	Tit. X. Verzinsung des Actien-Capitals	65,213	16	—			
68.	Vorschuss-Conto	135,109	3	6			
14.	Depositent-Conto	125,781	7	6			
63.	Grundabgaben	9	26	—			
54.	Dettmann & Lehmann	5,858	28	6			
56.	Schweinhagen in Wolfenbüttel	13	19	—			
4.	Cassa-Conto, Bestand für Mai	50,905	7	3			
	Summa	1,773,644	4	5	1,773,644	4	5

Magdeburg, den 1. Mai 1845.

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.

Summarische Zusammenstellung

der
im Jahre 1844
auf der

Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn

durchfahrenen Meilen

Lau- fende N ^o	Namen der Locomotiven.	a. plan- mäßige Fahrten.	b. Extrafahrten.		c. Hülf- Locomo- tiven.	d. Leere Maschi- nen.	Gesamt- betrag der Meilen.
			1 Personen- züge.	2 Güter- züge.			
a) Von den Maschinen der Magdeburg-Halberstädter Bahn:							
1	Braunschweig	2940½	5½	39½	23½	10½	3019½
2	Halberstadt	2613½	20½	20	63	63½	2780½
3	Hercynia	2778½	24½	33½	66	69½	2971½
4	Rhein	2690	.	69	30½	63	2852½
5	Vorwärts	1429½	12½	193	30½	42½	1708½
6	Weser	3064½	5	244½	11½	28	3353½
	Summa	15,516½	68½	599½	224½	277½	16,686½
b) Von den Maschinen der Magdeburg-Leipziger Bahn:							
1	Antilope .....	.	.	.	1½	1½	3½
2	Elephant	250½	.	5	14½	22½	292½
3	Jungfrau	2	.	2	10	5	19
4	Mercur	100½	.	.	17½	.	118½
5	Rennthier .....	.	.	.	13½	13½	26½
6	Salamander	2	.	.	.	1½	3½
7	Salina .....	.	.	.	12½	12½	25
8	Ulisses .....	.	.	.	38	22	60
	Summa	355½	.	7	107½	78½	548½
Recapitulation							
	a) von den Maschinen diesseitiger Bahn	15,516½	68½	599½	224½	277½	16,686½
	b) Magdeburg-Leipziger Bahn	355½	.	7	107½	78½	548½
	Total-Summa	15,872	68½	606½	332½	356	17,235½

Beilage D.

General-Übersicht

des

Personen-Verkehrs

auf der

Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn

in dem Betriebs-Jahre 1844.

Nach	Classe.	Von Magdeburg.	Von Sangen- weddingen.	Von Blumenberg.	Von Hadmern- leben.	Von Oschersleben.	Von Nienhagen.	Von Halberstadt.	Von Braun- schweig.	Summa.
Magdeburg	I.	.	41	.	53	145	.	284	1,050	1,573
	II.	.	1,196	.	811	3,576	.	6,331	11,217	23,131
	III.	.	8,606	.	3,820	10,070	.	12,879	10,971	46,346
	=	.	9,843	.	4,684	13,791	.	19,494	23,238	71,050
Sangenweddingen	I.	48	.	16	1	7	.	1	.	73
	II.	1,215	.	490	36	264	.	99	.	2,104
	III.	9,348	.	2,334	677	1,043	.	576	.	13,978
	=	10,611	.	2,840	714	1,314	.	676	.	16,155
Blumenberg	I.	.	25	.	2	.	.	.	.	27
	II.	.	574	.	146	.	.	.	.	720
	III.	.	3,258	.	967	.	.	.	.	4,225
	=	.	3,857	.	1,115	.	.	.	.	4,972
Hadmernleben	I.	33	2	3	.	34	.	1	.	73
	II.	815	25	172	.	713	.	191	.	1,916
	III.	3,423	685	1,087	.	3,255	.	1,017	.	9,467
	=	4,271	712	1,262	.	4,002	.	1,209	.	11,456
Oschersleben	I.	160	9	.	29	.	6	66	.	270
	II.	3,321	241	.	719	.	634	3,026	.	7,941
	III.	8,826	1,067	.	3,117	.	2,785	9,824	.	25,619
	=	12,307	1,317	.	3,865	.	3,425	12,916	.	33,830
Nienhagen	I.	.	.	.	.	8	.	6	.	14
	II.	.	.	.	.	658	.	1,029	.	1,687
	III.	.	.	.	.	2,849	.	6,523	.	9,372
	=	.	.	.	.	3,515	.	7,558	.	11,073
Halberstadt	I.	291	1	.	.	59	52	.	75	478
	II.	6,204	103	.	195	3,264	997	.	1,414	12,177
	III.	13,542	745	.	1,089	10,410	5,529	.	2,559	33,874
	=	20,037	849	.	1,284	13,733	6,578	.	4,048	46,529
Braunschweig	I.	894	.	.	.	.	.	48	.	942
	II.	9,703	.	.	.	.	.	1,489	.	11,192
	III.	10,644	.	.	.	.	.	2,775	.	13,419
	=	21,241	.	.	.	.	.	4,312	.	25,553
Summa		68,467	16,578	4,102	11,662	36,355	10,003	46,165	27,286	220,618
Hierzu: Militair-Transporte										732
Haupt-Summa										221,350

und zwar:

3,450 I. Classe, 60,868 II. Classe und 157,032 III. Classe.

Bellage G.

Magdeburg = Halberstädter Eisenbahn-Verwaltung.

Anszug aus dem Betriebs-Buche pro 31. December 1844 am 17. März 1845.

Einnahme.

Soll-Einnahme		Titel und Abtheilung des Etats.	Ist eingenommen		Bemerkungen.
im Einzelnen	im Ganzen		im Einzelnen	im Ganzen	
%	\$		%	\$	
		A.			
		I.			
			92,140	17 8	Aus dem Personen-Verkehr, mit Einschluss der Einnahme aus dem gemeinschaftlichen Verkehr mit Braunschweig
		II.	31,423	6 6	Aus dem Güterverkehr, mit Einschluss etc.
		III.			Für Gepäck, Eilgut und Equipagen, mit Einschluss aus dem gemeinschaftlichen Verkehr mit Braunschweig
		IV.	7,392	8 7	Extraordinaire Einnahme aus dem Personen-Verkehr
		V.	645	26 8	Extra ordinaire Einnahmen aus dem Güter-Verkehr
		VI.	541	22	Extraordinaire Einnahmen für Gepäck, Eilgut und Equipagen ..
		VII.	305	8 7	Einnahme aus dem Transport der über 40 Pfund schweren nicht postzwangspflichtigen Postgüter
		B.	573	—	Sonstige nicht vorherzusehende Einnahmen
			133,222	—	
			618	28 5	
			133,840	28 5	Summe aller Einnahmen

Ausgabe.

Soll-Ausgabe		Titel und Abtheilung des Etats.	Ist ausgegeben		Bemerkungen.
im Einzelnen	im Ganzen		im Einzelnen	im Ganzen	
%	\$		%	\$	
		A.			
		I.			
			800	—	1 Bahn-Ingenieur
			1,680	—	7 Bahnmeister
			7,788	—	62 Bahnwärter
			1,258	10	10 Ausweichensteller
			362	10	1/3 Antheil an der Besoldung von 4 Wärtern zwischen Magdeburg und Buckau
					1/3 Antheil an der Besoldung von 2 Ausweichenstellern in Magdeburg
			11,888	20	
		B.			
			960	—	4 Bahnhofs-aufseher
			180	—	1/3 Antheil an der Besoldung des Bahnhofs-Aufsehers auf dem Bahnhofs Buckau
			396	—	3 Nachtwächter
			1,536	—	
			13,424	20	Summe aller Ausgaben

Nur 59 Bahnwärter wurden besoldet.
Der mit der Herzogl. Braunschweigischen Eisenbahn-Commission gemeinschaftliche Weichensteller in Oscherleben wurde Mitte des Jahres 1844 entlassen u. seine Stelle dies Mal durch die Herzogl. Braunschweig. Eisenbahn-Commission besetzt.

Kerner 1/3 Antheil an 2 Wächtern in Magdeburg.

Ausgabe.

Soll-Ausgabe		Titel und Abtheilung des Etats.	Ist ausgegeben		Bemerkungen.	
im Einzelnen	im Ganzen		im Einzelnen	im Ganzen		
%	\$		%	\$		
	25,334			23,861	1210	
		F. II.	Transport			
			1,794	10	7	
		III.	573	27	4	
		IV.	14	15		
		V.	28	26	6	
		VI.	5	3	5	
		G.		5,375	4	
		I.		15	20	
		II.		12,597	9	
		III.		702	5	
		IV.		565	1	
		V.		25		
		H.		13,881	1	
		I.	281	3	10	
		II.	44	25	7	
		III.		243	7	
475	24	a		429	1	
		b				
		IV.		1,130	3	
		a		1,130	12	
1,464		b		1,125		
1,171	6	c				
		V.		210	29	
		a		294	12	
292	24	b		294	12	
292	24	c		599	18	
878	12	d		292	6	
292	24	e		81		
4,867	24	VI.				
		Kosten des Bahnhofs-Aufsichts-Personals. Kosten der Bahnhofsgebäude			6,156	10
		Latus			43,117	18
				0	0	

Ausgabe.

Soll-Ausgabe		Titel und Abtheilung des Etats.	Ist ausgegeben		Bemerkungen.
im Einzelnen	im Ganzen		im Einzelnen	im Ganzen	
%	\$		%	\$	
4,867	24	H. VII.	6,156	10	7
					43,117
					18
					6
1,464		a	1,650	5	1
854		1	559	20	
		2	19	6	9
		3			
		4	2	19	11
		5			
		b	84	8	9
			128	12	3
		VIII.			
		IX.			
		X.	19,362	24	7
		XI.	13,612	3	
		XII.	353	11	4
		I.	509	14	9
		II.			
		III.			
		K.			
		L.			
		M.			
		N.			
		O.			
			719	29	3
			8		2
			943	7	9
			499	25	4
			100		
			146	28	
			87,974		6
			32,519	24	

Recapitulation:

Einnahme	133,840 \$.
Ausgabe	87,974 \$.
Gewinn pro 1844	45,866 \$.