

Name der Gesellschaft
Altona=Kieler Eisenbahn=Gesellschaft

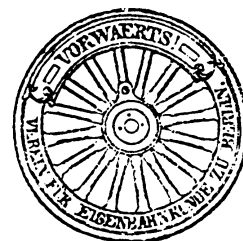
会社名
アルトナ = キール鉄道会社

会計年度
1845

業種
鉄道会社

掲載文献等
Original

ファイル名
1846AKEG_A.pdf



Geschäfts-Bericht

der Direction

der

Altona-Kieler Eisenbahn-Gesellschaft

über das Jahr 1845.

Inhalts - Verzeichniß.

A. Allgemeiner Theil.

Fortschritt der Bauten.....	Seite 3
Betriebsmittel und Werkstätten.....	" 4
Betrieb: Bahnunterhaltung.....	" 4
Locomotiven.....	" 5
Wagenreparatur.....	" 6
Zugkraft.....	" 6
Betrieb im Allgemeinen.....	" 6
Zweigbahnen: Glückstadt-Elmsborn.....	" 7
Rendsburg-Neumünster.....	" 7
B. Specieller Theil.	
Verwaltungsbericht.....	" 8

A. Allgemeiner Theil.

Fortschritt der Bauten.

Der Bau der Bahn war bereits am Ende des Jahres 1844 in der Hauptsache vollendet, nur einige Arbeiten an Wegeübergängen, Parallelwegen, Einfriedigungen u. s. w. waren noch unausgeführt; diese wurden im Laufe des Jahres 1845 vollendet. Ebenso die sämtlichen Wachtbäuser und Wärterwohnungen.

Auch die Bahnhöfe auf der Linie wurden vollendet, nur an den beiden Endstationen Altona und Kiel fehlen noch die Verbindungen mit der Elbe und dem alten Hafen.

In Betreff der Einrichtung der geneigten Ebene in Altona zur Verbindung des Bahnhofes mit der Elbe, hat die Direction nunmehr, nachdem die Meinung verschiedener Sachverständiger eingeholt ist, dem Ausschusse einen Plan vorgelegt, diese Ebene mittelst eines Seils zu betreiben.

Nach diesem, von der Direction empfohlenen Plane, soll mit der geneigten Ebene eine Wasserkunst verbunden werden, um die Stadt Altona mit Elbwasser zu versorgen, wenn sich, wie zu hoffen steht, eine Gesellschaft bildet, die gemeinschaftlich mit der Eisenbahngesellschaft das vergrößerte Werk anlegt und betreibt. Hierdurch würden für die letztere nicht unerhebliche Vortheile erlangt, und namentlich der, daß man für die Locomotiven ein besseres Speisewasser erhielte. Da aber eines Theils das Zustandekommen einer solchen Gesellschaft, andern Theils aber auch die Anlegung einer stehenden Dampfmaschine, die lediglich zum Betrieb der geneigten Ebene ausreicht, jedenfalls noch längere Zeit erfordern wird,

beabsichtigt die Direction, um baldigst die geneigte Ebene und den Elbquai nutzbringend zu machen, vorerst einen Pferdewagen einzurichten, und die Güterwagen mittelst desselben zu befördern, an dessen Stelle dann später die stehende Maschine gesetzt werden soll. Der Vollendung der Fahrstraße nach der Elbe, liegen noch einige Hindernisse im Wege, die von Seiten der städtischen Behörden Altona's baldigst beseitigt werden dürften, namentlich um die Anschüttungen vor der Elbstraße am Zudenthore vornehmen zu können.

In Kiel fehlt noch die Verbindung des neuen Hafendamms mit dem Zollpactraum und dem alten Hafen; diese Arbeit hätte bereits im Herbst vorigen Jahres vollendet werden können, wurde aber verzögert durch den in Ausführung begriffenen städtischen Hafenbau.

Auch die Expropriation und was mit derselben zusammenhängt, ist noch immer nicht ganz beendigt, namentlich gehört hierher die Expropriation des Elbstrandes, auf dem der Quai erbaut worden ist; die städtischen Behörden behaupten, daß eine Expropriation des Strandes nicht gesetzlich begründet werden könne, die Gesellschaft dagegen besteht auf dieser Expropriation. Auch erheben die Städte Altona und Kiel mancherlei Ansprüche an die Gesellschaft, die davon ihren Ursprung herleiten, daß diesen beiden Städten von Sr. Majestät das Recht eingeräumt worden ist, die Bahnhofplätze zu bestimmen. Dahin gehören die der Gesellschaft bereits auferlegten Kosten der Pflasterungen der Bahnhofstraße und des neuen Elbweges in Altona, und die von der Commune Kiel noch gemachten Ansprüche, die jedoch hoffentlich bald eine Erledigung finden werden.

Betriebsmittel und Werkstätten.

Der Bahnverkehr wurde schon im Frühling des Jahres 1845 bedeutend lebhaft, obgleich die unmittelbare Verbindung mit der Elbe und der Ostsee, noch nicht vollständig hergestellt ist. Dieser Umstand und die Uebernahme des Betriebes auf zwei Zweigbahnen, der Glückstadt-Elmsbörner und der Rendsburg-Neumünsterschen, veranlaßte die Direction einige Mal die Zustimmung des Ausschusses der Gesellschaft nachzusuchen, die Betriebs-Mittel ansehnlich vermehren zu dürfen. Im Herbst des vergangenen Jahres stieg aber der Productentransport so außerordentlich, daß es nothwendig wurde, um zum Frühlinge nicht mit Güterwagen in Verlegenheit zu kommen, noch schleunigst 60 Stück vierrädrige offene Wagen zu bestellen, namentlich da auch der Transport der Dfisen bedeutend zunahm.

Von den im Frühlinge 1845 bestellten 8 Locomotiven und 4 Tendern wurden bereits 4 Locomotiven von N. & B. Hawthorn in Newcastle geliefert, sowie auch die vier Tender von Schwefel & Howaldt in Kiel, dagegen sind die bei Cockerill in Seraing bestellten 4 Locomotiven noch nicht angekommen.

Die früher veranschlagten Betriebsmittel bestanden in:

Locomotiven	10.
Tender	8.
Personenwagen	35.
Post- und Gepäckwagen (sechsrädrig).....	4.
Kleinen Packwagen verdeckte (vierrädrig) .	2.
Packwagen (achträdrige)	12.
Güterwagen (sechsrädrige) offene.....	35.
Güterwagen (vierrädrige) offene	20.

Die gegenwärtig fertigen und bestellten in:

Locomotiven	18.
Tendern	14.
Personenwagen (Grädrig).....	44.
Post- und Gepäckwagen (Grädrig).....	4.
Kleine verdeckte Packwagen	4.

Packwagen (achträdrige)	20.
Güterwagen offene (Grädrig)	58.
Güterwagen offene (Arädrig)	78.

Demnach hat die Zahl der Locomotiven und Wagen sich gegen die ersten Anschläge fast verdoppelt.

Betrieb.

Bahnunterhaltung.

Die Bahnunterhaltung der Altona-Kieler Bahn für das Jahr 1845 und der Glückstadt-Elmsbörner für die Zeit vom Juli bis Ende December 1845, erforderte einen Kostenaufwand von zusammen 90,989 \mathcal{L} 9 fl 6 d . Davon kommen auf Altona-Kiel 85,434 \mathcal{L} 14 fl 6 d und auf Glückstadt-Elmsbörn 5,554 \mathcal{L} 11 fl .

Mithin kostet die Unterhaltung der Bahn per Meile im Jahr nicht völlig 6,000 \mathcal{L} , einschließlich aller Bahnwärterlöhne, Ingenieurgehalte u. s. w., welches im Vergleich mit andern Bahnen nicht zu hoch ist, indem z. B. die Leipzig Dresdner Bahn kostete in den Jahren:

1840	50,974 \mathcal{L} oder à Meile 8,225 \mathcal{L} .
1841	48,503 " " " 7,825 "
1842	47,880 " " " 7,720 "
1843	41,424 " " " 6,680 "
1844	46,991 " " " 7,580 "

und auf der Magdeburg-Leipziger betragen die Kosten

1842 per Meile	9,227 \mathcal{L} .
----------------------	-----------------------

Locomotiven.

Im Allgemeinen haben die Locomotiven sich als sehr gut bewiesen und können dieselben den Besten an die Seite gestellt werden. In der nachstehenden Tabelle sind die Leistungen derselben, sowie die dafür verwendeten Reparaturkosten, speciell aufgeführt worden. Die Tender bewähren sich in jeder Beziehung vortreflich und namentlich die von Smith & Willey in Liverpool gelieferten Räder.

N a c h w e i s

über die Leistungen und Reparaturen der Locomotiven pr. 1845.

Name der M a s c h i n e.	Meilen.	Art der Reparatur.	Betrag.	
			Ert. \mathcal{M}	ß
Altona.....	4522	Reparaturen am Trittbrett, viel Röhren-Reparaturen, neue Spann- vorrichtung für Mittelfedern zc.....	1756	—
Glückstadt.....	3624 1/4	Trittbrett, Zugeisen und Spannvorrichtung der Mittelfedern erneut, einige kleine Reparaturen.....	921	7
Hamburg.....	3791 1/2	Trittbrett, Zugeisen und Spannvorrichtung der Mittelfedern erneut, Reparaturen an Federn und Saugröhren.....	1563	1
Holstein.....	4553	Reparaturen an der Steuerung und den Tragsfedern, außerdem verschiedene Kleinigkeiten.....	1590	1
Kiel.....	4487 1/2	Steuerung und Tragsfedern reparirt, diverse Kleinigkeiten an Saugröhren zc.....	1248	11
Baltic.....	2290 1/2	Steuerung und Ausgangsrohr neu angefertigt, mehrere Röhren- Reparaturen, Pumpenbolzen zc.....	4396	1
Dania.....	3380 2/3	Steuerung, Ausgangsrohr und Dampfregulator neu angefertigt, Saugröhre reparirt.....	2177	5
Elbe.....	3229 1/4	Neues Ausgangsrohr, außerdem einige kleine Reparaturen.....	643	14
Germania.....	3716 1/2	2 Cylinderdeckel, 2 Dampfbolzen und ein Ausgangsrohr neu ge- macht, Steuerung reparirt zc.....	1657	7
Schleswig.....	4641 1/2	Ein neues Ausgangsrohr, Reparaturen an der Steuerung, an Saugröhren zc.....	778	14
Elmshorn.....	1458	Mehrere Lager erneut, ein neues Quersstück, viel Röhren-Repa- raturen zc.....	875	2
Neumünster.....	1999 1/2	Verschiedene Lager erneut, außerdem einige Kleinigkeiten zc.....	480	2
Tender.....	Zwei neue Stoß- und Zugfedern gemacht, Bremsen und Pumpen- röhren reparirt zc.....	2415	6
Summa..	41694 1/4	Summa Ert. \mathcal{M}	20503	9

In diesen Reparaturen sind mitbegriffen, nicht nur sämtliche Nebenkosten, sondern noch 5 pCt. Zinsen des Wertes der Werkstätte mit sämtlichen Werkzeugen, Borräthen und Doubletten, sowie auch verschiedene Aenderungen an den Locomotiven, die theilweise durch das Polizeireglement verlangt werden.

Die Summe der von den Locomotiven durchlaufenen Meilen zerfällt in:

25,089 2/3 Meilen mit den Personenzügen
14,744 1/4 „ mit den Güterzügen
1,910 1/4 „ mit der leeren Maschine.

Sum. 41,694 1/4 Meilen
auf allen drei Bahnen und zwar:

auf der Altona-Kieler, einschließlich der 62 1/2 Meilen
auf der Rendsburg-Neumünster
Bahn vor der Eröffnung und
zu den Festzügen..... 38,144 2/3.
„ „ Glückstadt-Elmshorner Bahn 1,693 1/2.
„ „ Rendsburg-Neumünster „ 1,856.
41,694 1/4.

Die Züge waren im Durchschnitt schwer und wurden im Ganzen von den Wagen 200,221 Meilen zurückgelegt, und zwar von 6rädri gen Wagen 210,722 Meilen, von 8rädri gen 42,661 Meilen und von 4rädri gen 36,838 Meilen, oder im Ganzen von 876,486 Räderpaaren eine Meile und zwar:

auf der Altona-Kieler Bahn	816,960,	²³	}	Räderpaare
" " Glückstadt-Elmsbörner Bahn	27,868,	⁷⁵		
" " Rendsburg-Neumünster	32,257,	"		
Summa	876,486.			

Es kommen also auf jede Locomotivmeile im Durchschnitt 21 Räderpaar und auf jede mit den Zügen zurückgelegte Meile 22 Räderpaar.

Die sämmtlichen von den Maschinen einschließlich des Reserverdienstes verbrauchten Coques, betragen 5,043,842 \mathcal{Z} oder 120,° \mathcal{Z} pr. Locomotivmeile.

Leipzig-Dresden gebrauchte dagegen in den Jahren

1841 pr. Meile 3, ²⁵	Dr. Scheffel oder	243, ⁷⁵	\mathcal{Z} ,
1842 " " 3, ²²	" "	241, ⁵⁰	"
1843 " " 3, ¹⁵	" "	236, ²⁵	"
1844 " " 2, ¹⁷	" "	162, ⁷⁵	"
1845 " " 2, ⁰³	" "	152, ²	"

Wagenreparatur.

Die sämmtlichen Kosten der Wagenreparaturen einschließlich mancher Veränderungen betragen 20,974 \mathcal{M} 1 \mathcal{B} 6 \mathcal{A} und zwar:

für Personenwagen	6,711 \mathcal{M} 8 \mathcal{B}
" Postwagen	3,316 " 14 "
" achträdige Packwagen ...	3,559 " 12 "
" offene Transportwagen ..	5,022 " — "
und Insgesamit noch	2,863 " 15 " 6 \mathcal{A}

Summa 20,974 \mathcal{M} 1 \mathcal{B} 6 \mathcal{A}

Die hauptsächlichsten Reparaturen an Personen- und sechsrädigen Postwagen, bestanden in Auswechseln der zerbrochenen Bogensehern, und Erneuern der Lager, an den achträdigen Packwagen in der Reparatur der obern Decken und an sämmtlichen Wagen in der Reparatur der Räder.

Eine nicht unerhebliche Verbesserung mit den Wagen ist im Laufe des Herbstes mit denselben vorgenommen, indem die Oelschmiermethode eingeführt ist, wodurch die Wagen außerordentlich viel leichter laufen und die Achsen und Lager weniger angegriffen werden.

Zugkraft.

Nach dem Muster anderer Bahnen haben wir ein besonderes Conto "Zugkraft" eingerichtet. Die Kosten hierfür betragen für 41,694 $\frac{1}{2}$ Meilen ohne Verzinsung der Locomotiven 135,426 \mathcal{M} 3 \mathcal{B} 9 \mathcal{A} , oder pr. Locomotivmeile 3, ²⁵ \mathcal{M} . Im Verhältniß zu andern Bahnen dürften diese Kosten nicht zu hoch sein, indem z. B. auf der Leipzig-Dresdener dieselben betragen:

1840	=	6, ⁰²	\mathcal{M}
1841	=	6, ⁴¹	"
1842	=	5, ²⁵	"
1843	=	6, ⁰⁶	"
1844	=	5, ⁰⁵	"

Betrieb im Allgemeinen.

Die Betriebseinnahmen im Jahre 1845 vertheilen sich auf folgende Weise:

Einnahme	
auf der Altona-Kieler Bahn	744,279 \mathcal{M} 7 \mathcal{B} 6 \mathcal{A}
" " Rendsburg-Neumünster	28,485 " 8 " 6 "
" " Glückstadt-Elmsbörner	22,201 " 3 " — "
Summa	794,966 \mathcal{M} 3 \mathcal{B} .

Die Kosten des Betriebes im Allgemeinen betragen für Altona-Kiel sammt den beiden Zweigbahnen 495,522 \mathcal{M} 4 \mathcal{B}

und noch besonders für Rendsburg-Neumünster die Bahnunterhaltung nebst den Gehältern und Löhnen, die in abgefonderter Rechnung aufgeführt werden

9,595 " 6 " — \mathcal{A}

Mithin zusammen: 505,117 \mathcal{M} 10 \mathcal{B} — \mathcal{A}

Rechnet man hiervon ab die Verzinsung der Reparaturwerkstätte, der Locomotiven und Wagen mit 47,292 \mathcal{M} 9 \mathcal{B} .

Ferner den Fuhrlohn für Holen und Bringen der Güter in gleicher Weise wie die Rechnung auf andern Bahnen geführt wird mit

30,281 " 15 "

Zusammen mit

77,574 \mathcal{M} 8 \mathcal{B}

so bleiben die Kosten des Betriebes für 41,694 $\frac{1}{2}$ Locomotivmeilen ... 427,543 \mathcal{M} 2 \mathcal{B} — \mathcal{A} oder pr. Meile

10, ²⁵ \mathcal{M}

Dieselben Kosten betragen auf der Leipzig-Dresdener Bahn:

1840	18, ²⁴	\mathcal{M}
1841	12, ¹⁵	"
1842	11, ⁰⁷	"
1843	11, ⁰⁸	"
1844	11, ⁵⁶	"

Vertheilt man jene Kosten von 427,543 \mathcal{M} 2 \mathcal{B} — \mathcal{A} auf die Längenmeile der Bahn,

so sind; da in 12 Monate lang 14 Meilen = 168 Meilen
5 $\frac{1}{2}$ " " 2 $\frac{1}{4}$ " = 12 "
3 $\frac{3}{4}$ " " 4 $\frac{1}{2}$ " = 15 "

zusammen während eines Monats

195 Meilen befahren wurden; angenommen für das ganze Jahr = 16 $\frac{1}{4}$ Meilen betrieben. Also kostet der Betrieb pr. Längenmeile

26,310 \mathcal{M}

Die Leipzig-Dresdener Bahn kostet pr. Längenmeile:

1840	=	40,030 \mathcal{M}
1841	=	40,900 " "
1842	=	41,090 "

1843 = 45,200 ₰
 1844 = 42,530 ₰

Die Direction ist der Ansicht, daß durch diese Beispiele dargethan wird, daß der Betrieb unserer Bahn im Verhältniß mit dem anderer Bahnen billig genannt werden kann.

Wenn hier auch nur Vergleiche angestellt worden sind mit der Leipzig-Dresdener, so giebt dies doch einen passenden Anhalt zur Beurtheilung, da der Leipzig-Dresdener Betrieb keineswegs ein theurer genannt werden kann.

Namentlich dürfte zu unsern Gunsten sprechen der Umstand, daß, obgleich wir verhältnißmäßig wenig Locomotivmeilen haben, doch die Gesamtkosten auf Locomotivmeilen reducirt, unsere Bahn noch bedeutend billiger ist, als Leipzig-Dresden, abgesehen davon, daß wir im Ganzen weit schwerere Züge haben, als Leipzig-Dresden, indem z. B. auf unserer Bahn durchschnittlich jede Locomotive 33,600 Z Nettogewicht bewegte, dagegen auf jener Bahn im Jahre 1843 jede Locomotive nur 27,700 Z.

Obwohl nun diese Vergleiche alle günstig für Altona-Kiel ausfallen, so könnte man fragen, aus welchem Grunde dennoch das Verhältniß der Nettoeinnahmen gegen die Bruttoeinnahme auf der Leipzig-Dresdener Bahn ein weit günstigeres ist, als auf der unserigen, indem die Betriebskosten auf der Leipzig-Dresdener Bahn, ohne ihren

Für 2,012,328 Passagiere	auf 1 Meile weit anstatt 3,37 ₰	4,67 ₰ macht Differenz 167,694 ₰
" 232,145 Centner Eilgut	" " " 1,53 " 1,60 " " "	3,917 " "
" 3,832,673 " Frachtgut (Tare B.)	" " " 0,63 " 0,88 " " "	59,885 " "
" 5,388,679 " Productenfracht	" " " 0,25 " 0,51 " " "	87,566 " "

Zusammen 319,062 ₰

wir hätten also anstatt 320,630 ₰ Ueberschuß = 639,692 ₰

Nur ein Posten erscheint in unserer Jahresrechnung verhältnißmäßig hoch: d. i. die Hauptverwaltung, welche im Jahre 1845, 46,518 ₰ 6 L kostete, anstatt auf der Leipzig-Dresdener Bahn im Jahre 1844 nur 40,145 ₰ 4 ₰. Inbessern sind die Einrichtungen so getroffen, daß auch dieser Posten für das laufende Jahr 1846 in mehreren Punkten ermäßigt wird; namentlich kommen in Wegfall die Mieten für das Bureau, es werden geringer die Insertionskosten, so wie wahrscheinlich die Reisekosten und auch die Honorare und Gehalte, so daß wir für das Jahr 1846 auch in diesen Posten nicht höher kommen werden, als Leipzig-Dresden, obgleich wir jetzt 20 1/2 Meilen in Betrieb haben.

Zweigbahnen.

a. Glückstadt-Elmsborn.

Diese Bahn, deren Betrieb wir auf die Dauer von 3 Jahren gegen eine verhältnißmäßig billige Vergütung

Antheil an der Einnahme auf der Magdeburg-Leipziger Bahn, und nach Abrechnung der Kosten der neuen Anschaffungen, im Jahre..... 1844 betragen 45,3 pCt.

1843 " " 49,3 " "
1842 " " 48 " "
1841 " " 50,3 " "

Auf der Altona-Kieler mit den

beiden Zweigbahnen dagegen 1845 " 54 "

Die Antwort auf diese Frage ergiebt sich aus der Verschiedenheit der Tariffätze, und der geringeren Benutzung der höheren Wagenklassen, welche eine Folge der ungewöhnlich guten Beschaffenheit unserer Wagen dritter Classe ist.

Die Direction ist aber der Ansicht, daß die Tariffätze für Güter, mit Ausnahme der von den Endpuncten nach den nahen Zwischenstationen, nicht erhöht werden dürfen, indem der Transport dann aller Wahrscheinlichkeit nach bedeutend abnehmen würde. Bei den genannten Zwischenstationen ist es sehr wünschenswerth, indem das Holen und Bringen der Güter an den Endpuncten, und namentlich das Holen derselben von Hamburg, fast den ganzen Betrag absorhirt. Wären unsere Wagen 1. und 2. Classe eben so sehr benutzt, als auf der Leipzig-Dresdener Bahn im Jahre 1843, und wären unsere Frachtätze ebenso hoch, so hätte die Differenz der Einnahmen im Jahre 1845 betragen:

übernommen haben, um das Unternehmen in's Leben zu rufen, wurde am 20. Juli dem Verkehr übergeben.

Die Bahn hat von diesem Tage bis zum 31. Decbr. eine Bruttoeinnahme von 22,201 ₰ 3 ₰ gehabt, von welchem Betrage laut Contract 11,673 ₰ 2 ₰ auf Altona-Kiel kommen und 10,528 ₰ 1 ₰ für Glückstadt-Elmsborn verbleiben.

Wenn nun auch dieser Betrag von 11,673 ₰ 2 ₰ die Betriebskosten nicht vollständig deckt, so dürfte doch durch den vermehrten Verkehr auf der Hauptbahn das Deficit reichlich aufgewogen werden.

b. Rendsburg-Neumünster.

Die Rendsburg-Neumünster'sche Bahn wurde am 18. Sept. eröffnet und dem Verkehr übergeben. Die Einnahmen auf derselben betragen vom 18. September bis 31. December 28,485 ₰ 8 ₰ 6 L. Die sämtlichen Betriebskosten betragen einschließlich der Verzinsung der

auf der Bahn verwendeten Locomotiven, Wagen und Betriebsutensilien 22,502 ½ 8ß,
nämlich:

1. Beitrag zur Hauptverwaltung	495 ½ 18ß.
2. Bahnunterhaltung, incl. Gehalt für den Bahningenieur und Unterhaltung der Bahnhöfe	3,465 " 4" 6λ
3. Zugkraft und Beitrag zu den Kosten für unvorhergesehene Fälle pro Rata der durchlaufenen Locomotiv-Meilen	6,773 " 13" - "
4. Betriebskosten und Wagenreparaturen pro Rata der durchlaufenen Räderpaar-Meilen	5,018 ½ 7ß
Gehalte u. Löhne	6,123 " 14"
Mitbenutzung des Bahnhofes in Neumünster	335 " 12"
	11,478 " 1" - "
Transp.	22,212 " 15" 6"

Einnahme

vom 1. October 1844 bis letzten März 1845.

Vom 1. October bis 31. December 1844:	
Personen.....	80,367 ½ 2ß
Güter	46,220 " 13 "
Zusammen	126,596 ½ 15ß
Vom 1. Januar bis 31. März 1845:	
Personen.....	56,097 ½ 14ß
Güter	33,671 " - "
Zusammen	89,768 " 14 "

Im Ganzen vom

1. Oct. 1844 — 31. März 1845 ... 216,365 ½ 13ß
d. i. eine Vermehrung gegen das Jahr vorher von 70 pCt.

Transp. 22,212 ½ 15ß 6λ

5. Das Bringen der Güter in Rendsburg vom Bahnhofe nach dem Zellspadraum	289 " 8" 6"
Summa der ganzen Betriebsrechnung für 1845	22,502 ½ 8ß.
und bleiben demnach übrig für die Rendsburg-Neumünsterische Gesellschaft	5,983 ½ -ß 6λ

Daß durch die Anlage der Zweigbahnen der Verkehr auf der Hauptbahn vermehrt wird, ist wohl unzweifelhaft; da aber überhaupt derselbe im Steigen begriffen ist, so dürfte es schwierig sein, eine auch nur annähernd richtige Schätzung der Vermehrung zu machen; wie bedeutend aber dieselbe im Allgemeinen ist, geht aus folgender Zusammenstellung hervor:

Einnahme

vom 1. October 1845 bis letzten März 1846.

Vom 1. October bis 31. December 1845:	
Personen.....	92,918 ½ 2ß
Güter	123,461 " 7 "
Zusammen	216,379 ½ 9ß
Vom 1. Januar bis 31. März 1846:	
Personen.....	75,780 ½ 3ß
Güter	75,151 " 5 "
Zusammen	150,931 " 8 "

..... 367,311 ½ 1ß

B. Specieller Theil.

Verwaltungsbericht.

Im Laufe des Jahres 1845 wurde im Ganzen, angenommen die Person nebst Freigewicht zu 160 Z, an Personen und allerlei Frachtgegenständen transportirt ein Gewicht von 14,037,096 Centner auf eine Meile weit. — Die Bruttoeinnahme hierfür betrug

735,229 ½ 12ß.	
Diese Einnahme zerfällt:	
a) Einnahme für den Personentransport	423,546 ½ 10ß
b) " " " Gütertransport	311,683 " 2 "

Für die vom Personenverkehr eingenommenen..... 423,546 ½ 10ß

find nach der nachfolgenden Tabelle A 372,182 Personen transportirt worden und zwar ...	1847 in der I. Classe
	35,773 " " II. "
	334,562 " " III. "
	Zusammen 372,182

oder im Verhältnisse der verschiedenen Classen zu einander wie

1: 19,²⁷ zu 181,¹⁴.

Titel A Zusammenstellung der Personen = Frequenz pr. A. 1845.

	Nach Altona	Nach Winneberg	Nach Tornesch	Nach Elmshorn	Nach Sporf	Nach Wrist	Nach Neumünster	Nach Bordesholm	Nach Kiel	Total.
	I. II. III.	I. II. III.	I. II. III.	I. II. III.	I. II. III.	I. II. III.	I. II. III.	I. II. III.	I. II. III.	I. II. III.
Altona	34. 2480. 23301. 31,815	75. 2536. 29061. 31,674	30. 623. 10332. 11,585	4. 207. 3448. 3,659	15. 836. 9183. 9,034	31. 600. 6890. 6,911	37. 1187. 9100. 10,264	7. 76. 743. 825	19. 120. 467. 606	909. 14008. 114370. 129,287
Winneberg	19. 607. 10298. 10,924	1. 125. 2201. 2,327	5. 118. 2165. 2,388	99. 1998. 2,098	1. 68. 403. 472	30. 207. 237	5. 14. 294. 313	2. 2. 6. 8	2. 59. 291. 352	28. 1004. 15699. 16,731
Tornesch	53. 2146. 29238. 32,137	3. 255. 3487. 3,785	101. 2197. 2,298		108. 4599. 4,707	2. 66. 2072. 2,140	6. 195. 1750. 1,951	37. 251. 288	10. 406. 1898. 2,244	74. 3354. 46192. 49,550
Elmshorn	28. 863. 7485. 8,316	25. 365. 390	1. 62. 470. 533	116. 3998. 4,044		18. 811. 829	77. 793. 872	6. 60. 66	3. 113. 604. 720	32. 1280. 14458. 15,770
Sporf	24. 686. 6249. 6,899	23. 261. 284	20. 212. 222	66. 1998. 2,064	19. 915. 934		11. 172. 3171. 3,354	14. 33. 250. 297	45. 371. 2139. 2,558	97. 1330. 15195. 16,622
Wrist	26. 1147. 8812. 9,995	37. 876. 413	13. 279. 294	2. 200. 1729. 1,930	19. 685. 704	10. 211. 3070. 3,291		1. 141. 4638. 4,780	11. 1191. 2965. 10,767	61. 2859. 29154. 32,174
Neumünster	10. 113. 776. 899	1. 22. 23	3. 11. 14	30. 254. 284	1. 2. 77. 80	13. 35. 283. 337	105. 4959. 5,064		11. 386. 3808. 4,205	35. 675. 10196. 10,906
Bordesholm	437. 5611. 21576. 27,624	13. 103. 416. 532	6. 46. 318. 370	11. 422. 1750. 2,193	71. 655. 626	50. 398. 2187. 2,635	24. 1168. 9680. 10,812	4. 344. 3960. 4,298		545. 2173. 40372. 49,090
Kiel	641. 12593. 114375. 128,609	92. 3147. 36189. 39,428	44. 986. 16694. 17,714	86. 3489. 44675. 48,190	17. 1141. 15798. 16,946	106. 1373. 15179. 16,658	87. 2888. 30085. 33,060	26. 640. 9980. 10,586	749. 2576. 39804. 48,528	1847. 35773. 328099. 359,719
				I. 1847	II. 35,773	III. 322,099			Personen	359,719
						12,463				12,463
				1847	35,773	334,562			Total Personen	372,182

Außer dieser Hauptsumme von.....
wurden mit den Personenzügen der Postzüge
weiterweg an den Anhaltseisenbahnen aufgenommen

Wie viel im Ganzen, und von und nach jeder Station nach den drei verschiedenen Classen befördert sind, wird in der Tabelle genau nachgewiesen, der durchschnittliche Fahrpreis für jede beförderte Person stellt sich hiernach auf 18,21 Schillinge.

Angenommen, ein jeder Passagier nebst Freigepäd wiegt durchschnittlich 160 Z, so ergibt sich, da nach Tabelle B. 2,012,328 Personen eine Meile weit transportirt worden sind, daß durch den Personen-Transport nebst Freigepäd ein Gewicht-Quantum von 3,219,725 eine Meile weit transportirt worden ist.

Der durchschnittliche Fahrpreis für eine Person und Meile beträgt 3,37 Schillinge.

Littr. B.

Berechnung

der auf der Altona-Kieler Eisenbahn im Jahre 1845 beförderten Personen; auf 1 Meile reducirt.

Personen.	Sind gefahren Meilen.	Macht Personen 1 Meile.
31,674	2 1/4	71,266 1/2
11,585	3	34,755
31,918	4	127,672
9,034	5	45,170
6,911	7	48,377
10,264	10	102,640
825	11 1/2	9,487 1/2
27,076	14	379,064
31,815	2 1/4	71,584
2,388	3/4	1,791
3,659	1 3/4	6,403
389	2 3/4	1,070
278	4 3/4	1,320 1/2
430	7 3/4	3,332 1/2
24	9 1/4	222
606	11 3/4	7,120 1/2
10,924	3	32,772
2,327	3/4	1,745
2,098	1	2,098
472	2	944
237	4	948
313	7	2,191
8	8 1/2	68
352	11	3,872
32,137	4	128,548
3,785	1 3/4	6,624
2,298	1	2,298
4,707	1	4,707
Trsp. 228,534		Trsp. 1,098,090 1/2

Personen.	Sind gefahren Meilen.	Macht Personen 1 Meile.
Trsp. 228,534		1,098,090 1/2
2,140	3	6,420
1,951	6	11,706
283	7 1/2	2,160
2,244	10	22,440
8,316	5	41,580
390	2 3/4	1,072 1/2
533	2	1,066
4,044	1	4,044
829	2	1,658
872	5	4,360
66	6 1/2	429
720	9	6,480
6,899	7	48,293
284	4 3/4	1,349
232	4	928
2,064	3	6,192
934	2	1,868
3,354	3	10,062
297	4 1/2	1,336 1/2
2,558	7	17,906
9,995	10	99,950
413	7 3/4	3,201
294	7	2,058
1,930	6	11,580
704	5	3,520
3,291	3	9,873
4,780	1 1/2	7,170
10,767	4	43,068
899	11 1/2	10,338 1/2
23	9 1/4	213
14	8 1/2	119
284	7 1/2	2,130
80	6 1/2	520
337	4 1/2	1,516 1/2
5,064	1 1/2	7,596
4,205	2 1/2	10,512 1/2
27,624	14	386,736
532	11 3/4	6,251
370	11	4,070
2,193	10	21,930
626	9	5,634
2,635	7	18,445
10,812	4	43,248
4,298	2 1/2	10,745
Anhaltepunkte 12,463	1	12,463
Total 372,162 Personen auf 1 Meile		2,012,328

Vom Güter- und Vieh-Transport giebt die Tabelle C. eine Uebersicht dessen, was im Jahre 1845 von und nach jeder Station befördert ist.

Littr. C.

Uebersicht

des Güter- und Vieh-Transports vom 1. Januar bis 31. December 1845.

I. Passagiergepäck-Uebergewicht.

Von Altona	277,892 Z	nach Altona	213,835 Z
" Pinneberg	7,973 "	" Pinneberg	15,222 "
" Tornesch	9,690 "	" Tornesch	11,224 "
" Elmshorn	30,352 "	" Elmshorn	34,847 "
" Horst	16,978 "	" Horst	24,188 "
" Wrist	33,253 "	" Wrist	35,471 "
" Neumünster	42,656 "	" Neumünster	52,152 "
" Bordesholm	3,908 "	" Bordesholm	4,474 "
" Kiel	168,153 "	" Kiel	203,664 "
" Rendsburg	30,693 "	" Rendsburg	25,002 "
" Norderf	1,598 "	" Bodelsholm	20 "
" Glückstadt	10,784 "	" Norderf	1,600 "
		" Glückstadt	12,231 "
	633,930 Z		633,930 Z

II. Eilgut-Lage. A.

Von Altona	1,196,780 Z	nach Altona	1,188,046 Z
" Pinneberg	412,889 "	" Pinneberg	66,566 "
" Tornesch	30,785 "	" Tornesch	41,822 "
" Elmshorn	258,356 "	" Elmshorn	125,685 "
" Horst	180,476 "	" Horst	40,949 "
" Wrist	50,236 "	" Wrist	54,696 "
" Neumünster	96,230 "	" Neumünster	216,523 "
" Bordesholm	15,262 "	" Bordesholm	13,769 "
" Kiel	431,987 "	" Kiel	870,331 "
" Rendsburg	37,646 "	" Rendsburg	46,063 "
" Norderf	1,548 "	" Norderf	3,818 "
" Glückstadt	29,628 "	" Glückstadt	82,555 "
	2,750,823 Z		2,750,823 Z

III. Frachtgut-Lage. B.

Von Altona	18,205,360 Z	Nach Altona	11,643,398 Z
" Pinneberg	130,524 "	" Pinneberg	473,227 "
" Tornesch	833,148 "	" Tornesch	560,804 "
" Elmshorn	2,196,884 "	" Elmshorn	2,160,744 "
" Horst	128,456 "	" Horst	281,403 "
" Wrist	1,426,607 "	" Wrist	961,160 "
" Neumünster	786,620 "	" Neumünster	1,884,457 "
" Bordesholm	44,332 "	" Bordesholm	107,186 "
" Kiel	9,438,667 "	" Kiel	15,034,679 "
" Rendsburg	676,135 "	" Rendsburg	862,541 "
" Norderf	43,420 "	" Bodelsholm	150 "
" Glückstadt	369,184 "	" Norderf	44,044 "
		" Glückstadt	263,553 "
	34,279,346 Z		34,279,346 Z

IV. Productenfracht-Lage. C.

Von Altona	2,363,887 Z	Nach Altona	2,431,541 Z
" Pinneberg	22,489 "	" Pinneberg	185,061 "
" Tornesch	167,760 "	" Tornesch	100,644 "
" Elmshorn	185,508 "	" Elmshorn	434,357 "
" Horst	71,737 "	" Horst	133,846 "
" Wrist	475,027 "	" Wrist	539,160 "
" Neumünster	414,253 "	" Neumünster	489,818 "
" Bordesholm	105,091 "	" Bordesholm	67,335 "
" Kiel	2,426,188 "	" Kiel	2,179,613 "
" Rendsburg	217,559 "	" Rendsburg	139,309 "
" Norderf	154,111 "	" Norderf	23,510 "
" Glückstadt	195,387 "	" Glückstadt	74,823 "
	6,799,017 Z		6,799,017 Z

V. Productenfracht-Lage. D.

Von Altona	3,700,078 Z	Nach Altona	26,833,331 Z
" Pinneberg	293,738 "	" Pinneberg	2,810,382 "
" Tornesch	1,619,499 "	" Tornesch	2,196,007 "
" Elmshorn	11,830,793 "	" Elmshorn	5,358,162 "
" Horst	1,638,948 "	" Horst	1,495,497 "
" Wrist	3,596,377 "	" Wrist	5,564,835 "
" Neumünster	8,066,721 "	" Neumünster	13,937,584 "
" Bordesholm	2,124,440 "	" Bordesholm	84,790 "
" Kiel	31,414,516 "	" Kiel	5,494,511 "
" Rendsburg	890,780 "	" Rendsburg	64,650 "
" Norderf	1,824,086 "	" Norderf	12,900 "
" Glückstadt	210,935 "	" Glückstadt	3,858,262 "
	67,210,911 "		67,210,911 "

VI. Postfracht.

Außer dem, nach § 25 der Bekanntmachung vom 18. Mai 1840, unentgeltlich zu befördernden 600 Z Postgute täglich, sind noch im Jahre 1845 befördert worden:

Zwischen Altona und Pinneberg.....	650,372 Z
" Pinneberg und Elmshorn.....	663,495 "
" Elmshorn und Wrist.....	672,812 "
" Wrist und Neumünster.....	630,272 "
" Neumünster und Kiel.....	495,113 "

Zusammen | 3,112,064 Z

VII. Equipagen.

(Durchschnittlich zu 20 Centner angenommen.)

Von	Stück	Z	Nach	Stück	Z
Altona	76	152,000	Altona	65	130,000
Pinneberg	1	2,000	Pinneberg	2	4,000
Tornesch	2	4,000	Tornesch	3	6,000
Elmshorn	24	48,000	Elmshorn	5	10,000
Forst	1	2,000	Forst	2	4,000
Wrist	12	24,000	Wrist	11	22,000
Neumünster	14	28,000	Neumünster	17	34,000
Kiel	52	104,000	Bordesholm	1	2,000
	182	364,000	Kiel	76	152,000
				182	364,000

VIII. Pferde.

(Das Stück durchschnittlich zu 10 Centner angenommen.)

Von	Stück	Z	Nach	Stück	Z
Altona	28	28,000	Altona	54	54,000
Pinneberg	1	1,000	Pinneberg	4	4,000
Elmshorn	18	18,000	Elmshorn	6	6,000
Forst	8	8,000	Forst	3	3,000
Wrist	7	7,000	Wrist	8	8,000
Neumünster	5	5,000	Neumünster	6	6,000
Kiel	27	27,000	Kiel	18	18,000
Glückstadt	5	5,000			
	99	99,000		99	99,000

IX. Mastvieh.

(Das Stück durchschnittlich zu 10 Centner angenommen.)

Von	Stück	Z	Nach	Stück	Z
Pinneberg	3	3,000	Altona	1289	1,289,000
Elmshorn	115	115,000	Pinneberg	1	1,000
Forst	190	190,000	Elmshorn	1	1,000
Wrist	196	196,000	Wrist	1	1,000
Neumünster	191	191,000	Neumünster	20	20,000
Kiel	24	24,000	Bordesholm	1	1,000
Rendsburg	575	575,000			
Glückstadt	19	19,000			
	1313	1,313,000		1313	1,313,000

X. Mageres Vieh und Starke.

(Das Stück durchschnittlich zu 6 Centner angenommen.)

Von	Stück	Z	Nach	Stück	Z
Altona	1	600	Altona	71	42,600
Pinneberg	3	1,800	Pinneberg	14	8,400
Elmshorn	6	3,600	Tornesch	2	1,200
Forst	13	7,800	Elmshorn	4	2,400
Wrist	35	21,000	Forst	8	4,800
Neumünster	13	7,800	Wrist	12	7,200
Bordesholm	3	1,800	Neumünster	4	2,400
Kiel	46	27,600	Bordesholm	3	1,800
Rendsburg	2	1,200	Kiel	5	3,000
Glückstadt	1	600			
	123	73,800		123	73,800

XI. Kälber, Schweine, Schafe.

(Das Stück durchschnittlich zu 300 Z gerechnet, Ferkel und Lämmer die Hälfte.)

Von	Stück	Z	Nach	Stück	Z
Altona	22	6,300	Altona	7937	2,380,650
Pinneberg	19	5,250	Pinneberg	18	4,500
Tornesch	84	25,200	Tornesch	22	6,600
Elmshorn	2602	780,600	Elmshorn	114	34,200
Forst	539	161,700	Forst	5	1,200
Wrist	1911	573,000	Wrist	192	57,300
Neumünster	1669	500,600	Neumünster	95	28,500
Bordesholm	142	42,600	Bordesholm	7	2,000
Kiel	1179	352,800	Kiel	10	3,000
Rendsburg	232	69,600	Glückstadt	10	3,000
Glückstadt	11	3,300			
	8410	2,520,950		8410	2,520,950

XII. Hunde.

Für Hundebillette sind im Jahre 1845 eingenommen worden 517 Z 4 Pf.

XIII. Für den Bahnbetrieb

sind im Jahre 1845 frachtfrei befördert.

Von Altona.....	320,006 Z
" Pinneberg.....	376 "
" Tornesch.....	345,467 "
" Elmshorn.....	645,002 "
" Forst.....	17,870 "
" Wrist.....	371,107 "
" Neumünster.....	27,440 "
" Bordesholm.....	892,680 "
" Kiel.....	71,352 "
" Glückstadt.....	635 "
" Rortorf.....	149,020 "
	2,841,045 "

Demnach beträgt das Gewichtskquantum des sämmtlichen Gütertransportes:

von der Station Altona	265,814	Centner	
" " Pinneberg	15,441	"	
" " Tornesch	26,901	"	
" " Elmsborn	161,400	"	
ferner in Elmsborn von der	169,838	}	
Gütafäden Bahn auf die			
Altona-Kieler gebracht	8,438		
" " Horst	24,061		
" " Wrist	70,418		
" " Neumünster	106,340		
ferner in Neumünster von der	151,573	}	
Kendeburger Bahn auf die			
Altona-Kieler gebracht	45,233		
" " Bordesholm	23,374		
" " Kiel	444,150		
für den Bahnbetrieb	28,421		
Zusammen	1,219,981		

Zu der nun folgenden Tabelle D. ist der Güter- und Viehtransport von allen Stationen auf eine Meile Transportweite reducirt, so wie der dafür erhobene Durchschnitts- und Totalbetrag nachgewiesen.

Litr. D.

Im Jahre 1845 wurde expedirt, auf eine Meile Transportweite reducirt:

(D. zeigt den Durchschnittspreis in Schillingen, für welchen 1 Centner 1 Meile weit transportirt worden ist.)

I. Passagiergepäck-Heberfracht.

	Centner	D.	Geldbetrag	ß
Von Altona	29,341	3, ⁰⁹	5,674	10
" Pinneberg	356	4, ⁴⁸	100	—
" Tornesch	399	3, ⁹²	98	—
" Elmsborn	1,387	3, ²⁷	283	6
" Horst	886	4, ³¹	238	14
" Wrist	1,880	3, ²⁹	385	5
" Neumünster	2,747	3, ¹³	537	9
" Bordesholm	176	4, ⁵²	49	11
" Kiel	19,628	3, ⁰⁴	3,726	1
" Kendeburg	2,330	3, ¹⁹	464	9
" Nortorf	96	3, ¹⁸	19	1
" Glückstadt	566	3, ¹⁷	112	4
	59,792	3, ¹³	11,689	6

II. Eilgut-Taxe. A.

	Centner	D.	Geldbetrag	ß
Von Altona	138,480	1, ⁴⁹	12,887	1
" Pinneberg	9,413	1, ⁶³	956	7
" Tornesch	1,355	2, ¹¹	178	10
" Elmsborn	10,567	1, ⁴⁹	984	9
" Horst	8,954	1, ³³	744	7
" Wrist	3,267	1, ⁹	388	45
" Neumünster	6,167	1, ⁷	653	14
" Bordesholm	1,111	1, ⁶⁴	127	12
" Kiel	43,894	1, ⁶	4,903	11
" Kendeburg	2,503	1, ⁷¹	268	—
" Nortorf	116	1, ⁶²	11	12
" Glückstadt	1,318	2, ⁴⁴	201	10
	232,145	1, ⁵³	22,306	12

III. Frachtgut-Taxe. B.

	Centner	D.	Geldbetrag	ß
Von Altona	2,194,128	0, ⁶³	87,019	15
" Pinneberg	7,094	0, ⁷⁸	344	12
" Tornesch	56,155	0, ⁶⁷	2,425	10
" Elmsborn	103,461	0, ⁷⁸	5,042	7
" Horst	6,664	0, ⁸⁷	362	—
" Wrist	94,599	0, ⁶⁹	4,026	13
" Neumünster	57,880	0, ⁷²	2,595	8
" Bordesholm	3,857	0, ⁷²	174	2
" Kiel	1,221,690	0, ⁶	45,649	9
" Kendeburg	60,590	0, ⁶⁴	2,431	10
" Nortorf	3,885	0, ⁶⁴	155	—
" Glückstadt	22,730	0, ⁷²	1,028	14
	3,832,673	0, ⁶³	151,256	4

IV. Productenfracht-Taxe. C.

	Centner	D.	Geldbetrag	ß
Von Altona	290,200	0, ⁴⁴	7,968	6
" Pinneberg	469	0, ⁷	20	2
" Tornesch	4,504	0, ⁶⁷	187	15
" Elmsborn	9,697	0, ⁵²	317	9
" Horst	2,676	0, ⁶²	108	6
" Wrist	25,384	0, ⁵	841	6
" Neumünster	26,843	0, ⁵³	849	9
" Bordesholm	6,900	0, ⁴⁹	218	—
" Kiel	274,326	0, ⁴⁹	8,319	3
" Kendeburg	19,135	0, ⁴⁵	540	14
" Nortorf	11,495	0, ⁴⁷	336	11
" Glückstadt	13,232	0, ⁵¹	419	14
	684,861	0, ⁴⁷	20,111	15

V. Productenfracht-Taxe. D.
(In ganzen Ladungen.)

Von	Centner	D.	Geldbetrag	
			₰	ß
Altona	969,949	0,21	4,808	7
Pinneberg	7,164	0,23	102	7
Lornesch	67,480	0,28	1,097	6
Elmsborn	556,304	0,23	8,907	14
Forst	69,256	0,23	1,091	—
Wrist	198,949	0,23	3,164	2
Neumünster	559,551	0,23	8,409	15
Bordesholm	156,011	0,28	2,534	9
Kiel	3,251,661	0,23	51,005	7
Rendsburg	55,671	0,23	875	5
Hortorf	79,030	0,23	1,221	11
Glücksstadt	17,653	0,23	422	8
	5,388,679	0,23	83,730	11

VI. Postfracht.

Zwischen	Centner	D.	Geldbetrag	
			₰	ß
Altona und Pinneberg	14,633	1,07	979	15
Pinneberg u. Elmsborn	11,611	1,07	777	9
Elmsborn und Wrist	20,184	1,07	1,351	11
Wrist und Neumünster	18,908	1,07	1,266	4
Neumünster und Kiel	19,805	1,07	1,326	4
	85,141	1,07	5,701	11

VII. Equipagen.

(Durchschnittlich zu 20 Centner angenommen.)

Von	Stück	Centner	D.	Geldbetrag	
				₰	ß
Altona	76	17,700	1,23	1,383	—
Pinneberg	1	235	1,23	18	—
Lornesch	2	300	1,49	29	—
Elmsborn	24	3,680	1,23	349	—
Forst	1	100	2,8	17	8
Wrist	12	1,780	1,26	140	—
Neumünster	14	2,220	1,31	192	—
Kiel	52	13,580	1,46	1,237	8
	182	39,595	1,38	3,355	—

VIII. Vieh.

(Pferde und Mastvieh zu 10 Centner; mageres Vieh zu 6 Centner; Schweine, Schafe und Kälber zu 3 Centner; Ferkel, nuchterne Kälber und Lämmer zu 1 1/2 Centner pr. Stück angenommen.)

Von	Stück	Centner	D.	Geldbetrag	
				₰	ß
Altona	536	3,805	1,17	277	10
Pinneberg	82	377	1,01	23	15
Lornesch	248	708	1,11	49	—
Elmsborn	11,005	36,238	0,31	1,831	9
Forst	3,722	18,235	0,28	890	15
Wrist	14,781	57,444	0,64	2,307	7
Neumünster	18,026	67,074	0,8	2,526	8
Bordesholm	1,597	4,826	0,62	185	13
Kiel	16,097	54,241	0,28	2,561	8
Rendsburg	8,023	64,367	0,37	2,304	4
Glücksstadt	141	1,098	0,31	55	10
	74,258	308,413	0,68	13,014	3

IX. Hunde.

Für Hundebillette sind im Jahre 1845 auf sämtlichen Stationen gelöst worden 517 Ct. ₰ 4 ß.

Eine Recapitulation des gesammten Güterverkehrs nach dieser Tabelle und der Einnahme dafür giebt folgende Resultate:

	auf 1 Meile Centner	Einnahme dafür
1. An Passagiergepäcküberfracht befördert	59,792 ...	11,689 ₰ 6ß.
2. " Eilgut-Taxe A	232,145 ...	22,306 " 12 "
3. " Frachtgut-Taxe B	3,832,673 ...	151,256 " 4 "
4. " Productenfracht-Taxe C	684,861 ...	20,111 " 15 "
5. " " " D	5,388,679 ...	83,730 " 11 "
6. " Equipagen	39,595 ...	3,355 " — "
7. " Vieh (Pferde, Mastvieh, Schweine und Kälber)	308,413 ...	13,014 " 3 "
8. " Hunde	— ...	517 " 4 "
9. " Postfracht	85,141 ...	5,701 " 11 "
Sma. auf 1 Meile Transportweite 10,631,299 gegen	311,683 ₰ 2ß.	Einnahme.

Außerdem sind im Jahre 1845 für den Bahnbetrieb frachtfrei befördert, von verschiedenen Stationen

28,411 ₰

oder auf eine Meile reducirt. 186,072

Summa 10,817,371 ₰.

Der gesammte Gütertransport brachte demnach eine
 Bruttoeinnahme von 311,683 \mathcal{M} 2 fl
 und nach Abzug der für Güter nach Rußland
 zurückbezahlten Frachvergütungen ... 584 " 5 "
 einen Ertrag von 311,098 \mathcal{M} 13 fl .

Hierbei wird bemerkt, daß die Fuhrlohne für Holen
 und Bringen der Güter, sowie die Feuerversicherung und
 bezahlte Entschädigungen für nachgewiesene Beschädigungen
 von Gütern in der Betriebsrechnung "sub IV. Betriebs-
 kosten" mit in Ausgabe gestellt sind.

Die Nebeneinnahmen bestehen in 7569 \mathcal{M} 1 fl 6 kr

Pachterträgen für die in Kiel mitverpächerten; im Besiß
 der Gesellschaft sich befindenden Gebäude, die Wärterwoh-
 nungen, Grundmieten für einige zum Bau von Wohnungen
 an Wärter und Oberwärter überlassenen Plätze, Lagergeld ic.
 Ferner aus 2,064 \mathcal{M} 15 fl Garantieprämien für versandte
 werthvolle Gegenstände.

Die in die Kasse der Gesellschaft geflossenen Erträge
 an Kofferträgerlohn und für Auf- und Abladen von rohen
 Producten, sind von dem Gehalte der Kofferträger in Abzug
 gebracht, also den Betriebskosten zu Gute geschrieben.

Litr: E.

Betriebs-

der Altona-Kieler Eisenbahn für die Brit

Einnahme.

	ℳ	ß	S	ℳ	ß	S
I. Personenfahrt				423,546	10	—
II. Güter-Transport	311,683	2	..			
davon ab: Frachtwergütungen für Güter nach Rußland	584	5	—			
III. Pacht-Ertrag				311,098	13	—
IV. Garantie-Prämien-Conto				7,569	1	6
V. Verzinsung der Reparatur-Werkstatt, Maschinen und Werkzeuge	6,922	12	—			
der Locomotiven und Tender	15,904	15	—			
der Wagen und Betriebsutensilien	24,464	14	—	47,292	9	—
VI. Einnahme für den Betrieb:						
der Rendsburg-Neumünster Zweigbahn	12,907	2	—			
der Glückstadt-Eimsborner Zweigbahn	11,673	2	—	24,580	4	—
Transp.				816,152	4	6

Rechnung

vom 1. Januar bis 31. December 1845.

Ausgabe.

	ℳ	ß	℄	ℳ	ß	℄
I. Hauptverwaltung.						
Honorare und Gehalte	30,526	3	6			
Insertionskosten	3,764	1				
Reise-Spesen	5,211	6				
Druckkosten	641	3	6			
Porto	440	3	6			
Bureau-Bedarf, Miete etc.	2,567	12	6			
Gerichts- und Advokaturkosten ..	1,383	2				
Courtage	1,576	6				
Provision an auswärtige Häuser ..	407	5		46,518	—	9
II. Bahnunterhaltung.						
Gehalte und Löhne der Ingenieure, Oberbahnwärter und Bahnwärter	60,539	15				
Fahrgleise	13,979	2				
Böschungen, Gräben, Pflanzungen ..	28	4				
Wegeübergänge, Apareillen, Trottoirs ..	501	11				
Drehscheiben und Ausweichen	232	2				
Wege, Brücken und Gräben außerhalb der Bahn	5,759	4				
Schneeauswerfen	405	11	6			
Heizung der Wachtstätten	777	—				
Brücken und Durchlässe	2,187	8				
Gebäude auf den Bahnhöfen und der Bahn ..	6,200	9				
Utenfilien: Unterhaltung	138	13				
Entschädigung an Adjacenten	7	8				
Insgemein	232	2		90,989	9	6
III. Zugkraft.						
Gehalte und Löhne	16,074	11				
Weilengelder	3,048	11				
Del, Fußmaterial, Fußerlöbne	9,427	12				
Eisernen, Heizung und Wasserpumpen ..	4,646	14				
Reparatur der Locomotive und Tender ..	20,444	6				
Unterhaltung der Utenfilien	81,	8				
Heizung der Locomotive	78,815	5	9			
Code-Prämie	1,452	14				
Feuerversicherung	15	—				
Insgemein (einschließlich 15,004 ℳ 15 ß Verzinsung der Locomotiven und Tender)	17,324	1		151,331	2	9
Transport				288,838	13	—

Betriebsrechnung für

Einnahme.

	M	P	S	M	P	S
Transport	816,152	4	6
Summa der Einnahme	816,152	4	6

Uebersicht der

Einnahme

Ausgabe

Ueberschuß

Erklärung:

Nach dem Vertrage mit der Kendsburg-Neumünster Gesellschaft hat dieselbe einen Theil der Locomo- aber ist nur nach dem Jahresabschlusse zu berechnen. Die Abrechnung stellt sich daher am einfachsten, wenn 5 pCt. verzinsen hat, ganz in der Ausgabe aufgeführt werden.

Deshalb sind in der Betriebs-Rechnung die als Ausgabe unter Zugkraft aufgeführten 15,904 M 15 P (der Wagen und Betriebsutensilien) und die für Verzinsung der Reparaturwerkstatt, der Werkzeuge und Vorräthe,

das Jahr 1845.

Ausgabe.

	℥	ß	⸈	℥	ß	⸈
Transport				288,838	13	—
IV. Betriebskosten.						
Gehalte und Löhne nebst Bekleidungskosten	74,266	9	—			
Expeditionsbedarf, Druckkosten	6,020	5	—			
Utensilien - Unterhaltung	5,492	15	6			
Wagenschmiere, Fußzeug	2,566	4	6			
Meisengeld	2,929	4	—			
Befeuchtung	4,378	9	6			
Beheizung	1,998	9	—			
Entschädigung an Adjacenten	307	9	—			
Schaffnergebühren für entdeckte Defraudanten	55	—	—			
Fahrpersonal	15,681	—	—			
Fuhrlohne	30,281	15	—			
Feuerversicherung	862	8	—			
Unvorhergesehene Fälle	983	3	—			
Insgemein (einschließlich 24,464 ℥ 14 ß Verzinsung der Wagen und Betriebs- Utensilien)	35,336	6	9			
V. Wagenreparatur und Veränderungen				181,160	2	3
VI. Steuern und Abgaben				20,974	1	6
				500	9	3
VII. Bahnhofe - Unterhaltung				4,048	10	—
Summa der Ausgaben				495,522	4	—
folglich Ueberschuß				320,630	—	6
				816,152	4	6

Betriebsrechnung.

816,152 ℥ 4 ß 6 ⸈
495,522 " 4 " — "
<u>320,630 ℥ — ß 6 ⸈</u>

terung.

tiven, Wagen und sonstigen Betriebsmittel mit 5 pCt. pro Anno zu verzinsen. Die hiernach beizutragende Zinsenquote Zinsen von denjenigen Gegenständen, von denen die Mendelsburg-Neumünster Bahn einen Theil mit 5 pCt. zu

(Verzinsung der Locomotiven und Tender); so wie die unter Betriebskosten aufgeführten 24,464 ℥ 14 ß (Verzinsung dem Conto "Reparaturwerkstatt" zur Last geschriebenen 6,922 ℥ 12 ß, sub passu V. wieder als Einnahme aufgeführt werden.

Littr. F.

Rechnungs-Abschluß

Haupt-Übersicht der Einnahme und Ausgabe

Einnahme.

	₤	ß	℄	₤	ß	℄
Actien-Capital 20,500 Actien				7,687,500	—	—
Gewinn auf für Rechnung der Gesellschaft verkaufte 2,571 Actien	169,467	6	6			
auf 10 pCt, Actien-Ausschlag für verspätete Einzahlungen	1,231	14	—			
Anleihen von C. S. Donner & Co. ₤ 300,000	375,000	—	—	170,699	4	6
von der Rendsburg-Neumünster Eisenbahn-Gesellschaft	108,750	—	—			
von W. S. Warburg & Co. ₤ 46,806	58,507	8	—			
Actien-Zinsen für am 31. Dec. 1845 noch nicht abgeforderte Zinsen von 142 Actien				542,257	8	—
Packmeister-Sagen-Einbehalt				1,065	—	—
Assicuranz-Conto für rückständige Prämien				341	—	—
Rendsburg-Neumünster Eisenbahngesellschaft				884	10	6
Glückstadt-Elmsborner Eisenbahngesellschaft				5,983	—	6
Laufende Rechnungen und Tratten				9,928	1	—
Diesjähriger Ueberschuß der Betriebs-Rechnung				16,992	11	—
				320,630	—	6
Summa				8,756,281	4	—

vom Jahr 1845.

vom 14. November 1840 bis 31. December 1845.

Ausgabe.

	℥	ß	℄	℥	ß	℄
Die Bahn.						
Unter- und Oberbau, Brücken und Durchlässe	4,081,244	12	3			
Wärterhäuser und Signalwesen	91,656	8	6			
				4,172,901	4	9
Bahnhöfe.						
Altona incl. Reparaturwerkstatt	416,236	5	6			
" Quai, geneigte Ebene	248,748	6	—			
Pinneberg	55,137	14	—			
Lornesch	41,813	12	6			
Elmsbörn	92,965	9	—			
Porst	22,086	3	6			
Wrist	63,428	13	—			
Neumünster	79,251	10	6			
Bordesholm	20,399	1	—			
Kiel	496,584	15	9			
Schlitten und Drehscheiben	13,860	—	—			
Expropriation				1,550,512	10	9
				999,946	—	9
Reparatur-Werkstätten.						
Gebäude	60,000	—	—			
Einrichtung, Maschinen und Geräte	53,604	1	6			
Bestände an Reservestücken und rohen Materialien	68,186	6	—			
				181,790	7	6
Transportmittel.						
Locomotive und Tender	400,311	2	—			
Personen- und Güterwagen	498,358	15	3			
				898,670	1	3
Inventarium				55,626	15	6
Bestände.						
Codex-Borräthe	40,095	4	—			
Baumaterialien	25,071	6	—			
Betriebsmaterial	13,165	5	—			
Bekleidungsgegenstände	9,466	4	—			
Feldsteinvorräthe	1,755	—	—			
Vorschüsse an die Societé Cockerill in Seraing auf zu liefernde Locomotive 52000 Fr. an Schwefel und Howaldt in Kiel auf zu liefernde Güterwagen Zollvorschüsse, die refundirt werden	34,856 17,455 5,996	6 12 10	6 — —			
				89,553	3	—
Zinsen für Anleihen, welche durch einzunehmende Dividenden vollständig erstattet werden				59,308	12	6
				9,354	6	—
Reserve-Fond. Derselbe ist belastet für ausgeführte Neubauten				3,209	3	—
Cassen-Bestand baar und in Effecten				786,408	3	—
Summa				8,756,281	4	—

G t a t

des Betriebspersonals

der
holsteinischen Eisenbahnen pro 1846.

Direction der Altona-Kieler Eisenbahngesellschaft mit einem Gehalte von 13,187 Z 8 ß .

I. Hauptverwaltung mit einem Gehalte von 15,440 " — "

Betriebscontroleur	2,400 Z	
Hauptcassirer	2,400 "	
Buchhalter	2,400 "	
Geschäftsführer in Kiel	1,500 "	
zwei Expedienten	1,920 "	
ein Revisor	800 "	
drei Copisten	1,480 "	
	1,000 Z Altona-Kiel	
ein Zahlmeister 150 " Glückstadt-Elmsborn	}	1,400 "
250 " Rendsburg-Neumünster		
ein Billettstempel	672 "	
" Bureaudiener	468 "	
13 Mann.		

II. Betriebspersonal.

A. Altona-Kiel.

1. Allgemeines Betriebspersonal mit einem Gehalte von	59,020 " — "
1 Bahnhofsverwalter und Gepäckexpediteur in Altona	1,080 "
1 " "	1,200 "
1 " "	900 "
2 " "	2,640 "
3 " "	2,412 "
10 Gehülfen derselben	4,452 "
1 Güterprocureur	1,000 "
2 Güterexpeditoren	2,128 "
2 Gehülfen derselben	1,280 "
2 Copisten	1,200 "
2 Billetteure	2,328 "
1 Gepäckexpediteur in Kiel	1,000 "
4 Bodenmeister	2,388 "
6 Schürmeister	2,768 "
1 Briefbote	420 "
2 Portiers	840 "
27 Weichenwärter	10,020 "
33 Packer und Kofferträger	14,244 "
15 Wagenputzer, Schmierer, Pferdebediente, Krahdienner und Codesausgeber	5,640 "
3 Nachtwächter	1,080 "
119 Mann.	Transport 87,647 Z 8 ß.

	Transport	87,647 ₰ 8 β
2. Maschinenpersonal mit einem Gehalte von.....		19,480 " — "
1 Maschinenmeister	2,300 ₰	
1 Vormann	1,500 "	
1 Aufseher für die Wagenreparatur	1,008 "	
2 Buchhalter und Materialausgeber	1,440 "	
4 Locomotivführer	4,400 "	
3 "	3,000 "	
3 Lehrlinge	1,620 "	
6 Feuerleute	2,806 "	
3 Nachwächter, und Schürer in den Maschinenhäusern zu Altona, Kiel und Neumünster	1,404 "	
24 Mann		
3. Wagenpersonal mit einem Gehalte von.....		13,260 " — "
2 Oberschaffner	2,160 ₰	
3 Packmeister I. Classe	1,908 "	
2 " II. "	1,344 "	
6 Schaffner I. "	3,168 "	
10 " II. "	4,680 "	
23 Mann		
4. Personal für die Unterhaltung der Bahn und Ge- bäude mit einem Gehalte von		57,674 " — "
1 Bahningenieur, zugleich Bahningenieur für die Glück- stadt, Elmshorner und Rendsburg-Neu- münster Bahn	2,700 ₰	
1 Assistent	1,200 "	
1 Expedient auf dem Bureau	468 "	
10 Oberbahnwärter à 540 ₰	5,400 "	
121 Bahnwärter à 300 ₰	36,300 "	
24 Beiwärter à 300 ₰	7,200 "	
Erfatz für die freien Tage der Bahnwärter wegen der frühen und späten Fahrten	4,406 "	
158 Mann		
Personal: Etat Altona: Kiel		
337 Mann mit einem Gehalte von		<u>178,061 ₰ 8 β</u>
B. Glückstadt: Elmshorn.		
1. Allgemeines Betriebspersonal mit einem Gehalte von		5,352 ₰
1 Bahnhofsverwalter	1,320 ₰	
2 Gehülfen	960 "	
1 Schirrmeister	468 "	
1 Portier	372 "	
2 Beiwärter	744 "	
4 Packer und Kofferträger	1,488 "	
11 Mann.		
2. Maschinenpersonal mit einem Gehalte von		1,608 "
1 Locomotivführer	780 "	
1 Feuermann	468 "	
1 Schürer and Wächter	360 "	
3 Mann.		
	Transp.	<u>6,960 ₰</u>

	Transport	6,960 ₰
3. Wagenpersonal mit einem Gehalte von		2,184 "
1 zugeführter Padmeister	720 ₰	
1 Schaffner I. Classe	528 "	
2 Schaffner II. Classe	936 "	
<hr/>		
4 Mann.		
4. Personal für die Unterhaltung der Bahn und Gebäude mit einem Gehalte von		6,960 "
1 Oberbahnwärter	660 ₰	
17 Bahnwärter à 300 ₰	5,100 "	
4 Beiwärter à 300 ₰	1,200 "	
<hr/>		
22 Mann.		
Personal-Etat Glückstadt-Elmsborn,		
40 Mann mit einem Gehalte von		16,104 ₰

C. Rendsburg-Neumünster.

1. Allgemeines Betriebspersonal mit einem Gehalte von		8,244 "
1 Bahnhofsverwalter	1,920 ₰	
1 Bahnhofsaufseher	804 "	
1 Aufseher	468 "	
3 Gehülfen derselben	1,404 "	
1 Schirrmeister	528 "	
1 Portier	372 "	
4 Weichenwärter	1,488 "	
4 Kofferträger und Pader	1,488 "	
1 Nachtwächter	372 "	
<hr/>		
17 Mann.		
2. Maschinenpersonal mit einem Gehalte von		1,608 "
1 Locomotivführer	780 ₰	
1 Feuermann	468 "	
1 Pußer und Schürer	360 "	
<hr/>		
3 Mann.		
3. Wagenpersonal mit einem Gehalt von		2,604 "
1 zugeführter Padmeister	672 "	
1 Schaffner I. Classe	528 "	
3 Schaffner II. Classe	1,404 "	
<hr/>		
5 Mann.		
4. Personal für die Unterhaltung der Bahn und Gebäude mit einem Gehalte von		10,380 "
2 Oberbahnwärter	1,080 ₰	
24 Bahnwärter à 300 ₰	7,200 "	
7 Beiwärter à 300 ₰	2,100 "	
<hr/>		
33 Mann.		
Personal-Etat Rendsburg-Neumünster,		
59 Mann mit einem Gehalte von		22,636 ₰

Altona, den 16. April 1846.

Die Direction.