

Name der Gesellschaft  
Berlin=Hamburger Eisenbahn=Gesellschaft

会社名  
ベルリン = ハンブルグ鉄道会社

会計年度  
1847

業種  
鉄道会社

掲載文献等  
Original

ファイル名  
1847BHEG\_A.pdf

1909. 7386

# Fünfter General-Bericht

der

## Direction der Berlin-Hamburger Eisenbahn- Gesellschaft.



Berlin, 1848.

Druck von Marquardt & Steinthal.

(Mauer-Strasse Nr. 53.)

Die Direktion hat schon vor wenigen Monaten die Ehre gehabt, Einem Wohlwollenden Ausschusse über die Verkehrs- und Betriebs-Verhältnisse sowohl, als die finanzielle Lage unserer Bahn, am Schlusse des vorigen Jahres Bericht zu erstatten und wird sich also jetzt im Wesentlichen auf eine wiederholte Darlegung derselben, unter Hinzufügung der Ergebnisse des seitdem verflossenen Zeitraums, beschränken können. Kaum wird es dabei einer Hinweisung bedürfen, wie die sturmbewegte Gegenwart auch auf unser Unternehmen des friedlichen Verkehrs nachtheilig einwirken und einen Theil der erwarteten Früchte im Keime verderben mußte. Während eines großen Theiles des vorigen Jahres lastete die unerhörte Ueberhebung der unentbehrlichsten Lebensmittel schwer auf dem übrigen Waarenhandel, indem sie auf der einen Seite die Kapitalien in Getreidespekulationen hineinzog, auf der andern den Verbrauch aller übrigen Bedürfnisse aufs Aeußerste beschränkte, so daß erst in den drei letzten Monaten des Jahres, nach der gesegneten Erndte ein wirklich lebhafter Waarentransport auf unserer Bahn eintrat, die, ihrer Lage nach, an der Beförderung der in so großem Umfange bewegten Getraidemassen nur geringen Antheil genommen hatte. Nicht mindere Hemmnisse erlitt durch diese Umstände und das allgemeine Sinken des Wohlstandes der Personenverkehr, und es ist leider wohl als gewiß anzusehen, daß in dieser letzteren Beziehung eine Besserung nicht sobald zu erwarten stehe. Wir wollen damit nicht etwas Niederschlagendes sagen; das Plötzliche, Unerwartete, Ueberraschende, das eine jede Veränderung der Dinge in unseren Tagen bezeichnet, kann auch unsere Besorgnisse in erfreulicher Weise täuschen, aber wir dürfen uns nur die bedrohlichen Elemente nicht verhehlen, während wir die günstigen freudig begrüßen. Wie sehr das Unerwartete mit in Anschlag gebracht werden muß, hat uns die jüngste Vergangenheit recht lebendig bewiesen, denn während die am Schlusse des vorigen Jahres gemachten Erfahrungen uns darauf hinführten, auf eine recht großartige Entwicklung des Gütertransportes und die dadurch bedingten Einrichtungen Bedacht zu nehmen, haben die Störungen der innern und äußeren politischen Verhältnisse den Waarenhandel beinahe völlig vernichtet; wogegen die Beför-

derung von Truppenmassen und Kriegsmaterial, die unserer Berechnung am entferntesten gelegen hatte, uns eine nicht unbeträchtliche Einnahme zuwege gebracht hat. Indessen bietet sich daneben die tröstliche Erscheinung dar, daß die Grundelemente, auf welche das Gedeihen unseres Unternehmens sich gründen soll, an sich durchaus keine Veränderung oder Abnahme erlitten haben. Hamburg ist nicht nur nicht minder, sondern es ist mehr als je ein mit Waaren jeglicher Gattung reich versorgter Markt und es bedarf nur der Rückkehr des Friedens, der Wiederherstellung des Vertrauens in eine neue Ordnung der Dinge, sobald die heftigen Erschütterungen der Jetztzeit sich gelegt haben werden, um für die schweren Opfer, die sie dem Wohlstande aller Klassen, ja eines jeden Einzelnen, abfordert, reichen Ersatz hoffen zu lassen.

Wegen der Betriebs-Resultate des vorigen Jahres dürfen wir auf unsern letzten Quartal-Bericht und die demselben so wie diesem Berichte angehängten Tabellen verweisen, und wiederholen wir nur hier die, in der Kürze dort gegebene, Zusammenstellung.

An Personen sind laut Anlage sub Lit. A. in dem bezeichneten Zeitraum befördert worden: 618,946, und haben eine Geld-Einnahme von 442,633 Thlr. 15 Sgr. 2 Pf. gebracht. Unter die Classen vertheilen sich jene in der Art, daß auf

Classe I. . . . .	5,412,
Classe II. . . . .	130,603 und
Classe III. . . . .	<u>482,931 Personen</u> kommen.

Wie oben: . . . . . 618,946 Personen, welche, auf die Länge einer Meile reducirt die Zahl von 4,580,352 Personen und, auf die ganze Länge der Bahn zurückgeführt, die Zahl von 120,536 Personen ergeben. Jeder Passagier hat im Durchschnitt die Bahn nur auf  $7\frac{1}{2}$  Meilen Länge benutzt und 22 Sgr.  $3\frac{1}{10}$  Pf. eingebracht.

Dies Resultat ist allerdings durchaus nicht günstig und wenig besser, als es auf der nur 16 Meilen langen Magdeburg-Leipziger Eisenbahn erzielt worden, wo im Jahre 1846 jeder Passagier  $5\frac{20}{100}$  Meilen gefahren war und 15 Sgr.  $5\frac{1}{10}$  Pf. eingebracht hatte. Wollen wir unser Unternehmen auch nicht mit einer Bahn vergleichen, welche durch ihre glückliche Lage, inmitten einer volkreichen Gegend und als Schlüssel zu den wichtigsten Verkehrsstraßen stets vor vielen ihrer Schwester-Unternehmungen den Vorrang behaupten wird, so dürfen wir doch aber auch getrost darauf rechnen, daß dieselbe Erfahrung, welche alle Eisenbahn-Institute hinsichtlich der Vermehrung der Frequenz während der ersten Jahre des Bestehens gemacht haben, auch uns bevorstehen und namentlich mit der Vollenbung unserer Anschlußbahnen heranreifen werde.

Die stärkste Frequenz und Einnahme auf unserer Bahn war begreiflich an den Endpunkten; (vide Anlage sub Lit. B.) Berlin zeigt 1467 Reisende erster, 24,059 zweiter

und 102,808 dritter Classe, mit einer Gesamt-Einnahme von 142,245 Thlr. 22 Sgr. und Hamburg 1445 Reisende erster, 32,656 zweiter und 83,284 dritter Classe mit einer Gesamt-Einnahme von 130,289 Thlr. 6 Sgr. 1 Pf. Dann folgen die Stationen sich, hinsichtlich ihrer Einträglichkeit, in folgender Weise:

Hagenow, Wittenberge, Ludwigslust, Glöwen, Neustadt a. D., Bergedorf, Friesack, Spandow, Rauen, Boizenburg, Schwarzenbeck, Friedrichsruh, Grabow, Brahltsdorf, Wiltsack, Zernitz, Reinbeck, Büchen, Paulinenaue und Warnow.

Die transportirten Güter haben, laut Anlage C., das Gesamtgewicht von 1,556,215  $\frac{1}{2}$  Ctr. betragen, wovon 1,504,908  $\frac{1}{2}$  Ctr. Fracht- und 51,307 Ctr. Eilgut; außerdem sind 68,951  $\frac{1}{2}$  Ctr. Gepäck transportirt worden. Die transportirten 1,504,908  $\frac{1}{2}$  Ctr. Frachtgüter auf eine Meile Bahnlänge reducirt, ergiebt 37,918,383 Ctr.; reducirt man dieselben auf die ganze Länge der Bahn, so ergiebt sich die Zahl von 997,852  $\frac{1}{2}$  Ctr. Jeder Centner Frachtgut ist durchschnittlich 25  $\frac{1}{2}$  Meilen transportirt und hat 9 Sgr. 8  $\frac{3}{10}$  Pf. eingebracht. —

Unter den verschiedenen Zweigen des Gütertransports ist der Eilguttransport sehr befriedigend zu nennen, namentlich im Januar, wo der Frachtguttransport durch das dänische Gebiet noch nicht gestattet war. Ebenso zufriedenstellend können wir den Viehtransport bezeichnen und hier kann eine noch fortschreitende Entwicklung mit Sicherheit erwartet werden. Der Gepäcktransport geht mit dem Personenverkehr Hand in Hand und wird seiner Natur nach nie von überwiegendem Einfluß auf die Gesamt-Einnahme sein. Dasselbe gilt von dem Equipagentransport, welcher auf unserer Bahn stets nur sehr unbedeutend sein kann, da sie sich mit ihren Endpunkten bereits bestehenden Eisenbahn-Communicationen anschließt, welche die Mitnahme eigener Wagen der Reisenden unnöthig machen. Der eigentliche Gütertransport konnte, durch die bereits erwähnten Hindernisse im dänischen Gebiete beschränkt, erst später beginnen und, da es uns anfänglich noch an ausreichenden Transportmitteln gebrach, hauptsächlich aber in Berlin der, für den ausländischen Güterverkehr bestimmte Speicher, bis zum Schluß des Jahres nur zur Hälfte seiner eigentlichen Bestimmung benutzt werden konnte und, hierdurch bedingt, eine Beschleunigung der steuerlichen Revision nicht zu erlangen war, so konnte die volle Entwicklung dieses wichtigsten Geschäftszweiges, welche erfahrungsgemäß überall mehrere Jahre in Anspruch genommen hat, auch noch nicht erwartet werden.

Der Frachtverkehr der einzelnen Stationen ist in der Anlage D. specificirt.

Bon Berlin sind abgegangen . . . . .	274,152 $\frac{1}{4}$	Etr.	Fracht=	und	9,545	Etr.	Eilgut,
dort angekommen . . . . .	735,962 $\frac{1}{4}$	=	=	=	17,751 $\frac{1}{4}$	=	=
zusammen . . . . .	<u>1,010,114<math>\frac{3}{4}</math></u>	=	=	=	<u>27,296<math>\frac{1}{4}</math></u>	=	=
Bon Hamburg sind abgegangen . . . . .	814,279 $\frac{3}{4}$	=	=	=	27,008 $\frac{3}{4}$	=	=
dort angekommen . . . . .	262,187 $\frac{1}{4}$	=	=	=	17,641 $\frac{1}{4}$	=	=
zusammen . . . . .	<u>1,076,467<math>\frac{1}{4}</math></u>	=	=	=	<u>44,650</u>	=	=

Als die bedeutendsten Stationen für den Frachtgutverkehr stellen sich demnächst Wittenberge mit circa 210,000 Etr., Hagenow mit circa 133,000 Etr., Neustadt a. D. mit circa 93,000 Etr., Nauen mit circa 85,000 Etr., Boizenburg mit circa 72,000 Etr., Glöwen mit circa 55,000 Etr. und Friesack mit circa 52,000 Etr. heraus; Bergedorf hat neben 18,683 Etr. Frachtgut 11,358 $\frac{3}{4}$  Etr. Eilgut. Die stärksten Gütertransporte haben in den letzten drei Monaten des vorigen Jahres, namentlich im November mit beinahe 184,000 Etr. Statt gefunden.

Die Einnahmen aus den verschiedenen Zweigen des Verkehrs stellen sich folgendermaßen:

für Personen . . . . .	442,633	Thlr.	15	Sgr.	2	Pf.
„ Frachtgüter . . . . .	499,326	„	24	„	4	„
„ Eilgüter . . . . .	31,581	„	24	„	5	„
„ Vieh mit den Güterzügen . . . . .	46,052	„	—	„	1	„
„ Gepäcke und Vieh mit den Personenzügen . . . . .	17,589	„	13	„	9	„
„ Equipagen (364 Stück) . . . . .	5,854	„	3	„	—	„

Summa 1,043,037 Thlr. 20 Sgr. 9 Pf.

welche die Anlagen sub Lit. E. u. F., monatlich und stationsweise geordnet, genauer enthalten.

Ueber die von unseren Locomotiven durchfahrenen Meilen und über den Coaksverbrauch geben die Anlagen sub Lit. E. u. F. die näheren Nachweisungen. Die Meilenzahl stellt sich hiernach auf 115,928 und das verbrauchte Coaksquantum auf 18,450,000 Pfd. heraus, was 159 $\frac{13}{100}$  Pfd. pro Meile ergeben würde; zu jener Meilenzahl kommen aber nicht nur 2685 mit den Materialenzügen vom 15. November bis ultimo Dezember v. J. durchlaufene Meilen, sondern auch die vom 1. Januar bis 14. November nach ziemlich genauem Ueberschlage auf 21,000 Meilen ermittelten Materialenzüge hinzu, so daß der Coaksverbrauch pro Meile ungleich höher erscheint, als er in der That gewesen ist.

Eine Vergleichung mit den entsprechenden vier ersten Monaten des laufenden Jahres zeigt, hinsichtlich der Einnahme, folgendes Ergebnis:

	1847.			1848.		
Im Monat Januar . . . . .	46,901	Thlr.	25	Sgr.	7	Pf. gegen
„ „ Februar . . . . .	64,599	„	12	„	6	„
„ „ März . . . . .	83,837	„	5	„	6	„
„ „ April . . . . .	77,764	„	4	„	4	„
						c. 95,200
Summa	273,102	Thlr.	17	Sgr.	11	Pf. gegen
						303,553
						Thlr. 8 Sgr. 6 Pf.
						vergliehen mit vorstehenden
						273,102
						= 17 = 11 =
						ergiebt Mehr-Einnahme pro 1848
						30,450
						Thlr. 20 Sgr. 7 Pf.

Hierbei dürfen wir nicht übersehen, daß zu Anfange des verfloffenen Jahres die Gütersendungen von Berlin nach Hamburg schon in dem Artikel Kleesaamen allein sehr beträchtlich gewesen sind, während im laufenden Jahre ein Abzug in diesem Artikel fast gar nicht Statt gefunden hat, so daß eine Ausgleichung durch Zunahme im Transport anderer Gegenstände hat entstehen müssen. Gewahren wir also, daß, während auf der einen Seite feindliche Schiffe die Mündung der Elbe sperren, auf der anderen ein Theil der Provinzen die wir zu versorgen haben von den Flammen des Bürgerkrieges verheert wird, demnach unsere Bahn nicht verwaist ist, so dürfen wir uns dadurch gewiß um so mehr in unseren oben ausgesprochenen Hoffnungen bestärkt fühlen.

So weit von den Betriebs=Resultaten, welche wir, der besseren Uebersichtlichkeit halber, für das ganze verfloffene Jahr 1847 zusammen gestellt haben. Wir gehen nun über zu der Betriebs=Rechnung, die sich nur auf die Periode vom 1. April bis ultimo December 1847 erstreckt, da nach Vorschrift des §. 23 des Status die Betriebs=Einnahmen und Ausgaben während des ersten Quartals vorigen Jahres (in dem der Betrieb erst vollständig eröffnet wurde) dem Baufond anheimfallen.

Die Betriebs=Einnahmen für das ganze Jahr 1847 betragen nach Anlage G. und H. . . . . 1,043,037 Thlr. 20 Sgr. 9 Pf. davon gehen ab:

a) sämmtliche Einnahmen pro I. Quartal, zum Baufond, und zwar:

pro Januar . . . . .	46,901 Thlr. 25 Sgr. 7 Pf.
= Februar . . . . .	64,599 " 12 " 6 "
= März . . . . .	83,837 " 5 " 6 "
Summa	<u>195,338 Thlr. 13 Sgr. 7 Pf.</u>

b) für die Zeit vom 1. April bis 31. December 1847:

1) Centnergebühren für Bringen und Holen der Güter . .	37,943 " 23 " 8 "
2) In den Frachtsägen mit erhobene u. demnächst an die betreffend. Regierungen gezahlte Transitgebühren . . . . .	<u>68,606 " 19 " 8 "</u>

301,898 Thlr. 26 Sgr. 11 Pf.

Ergiebt reine Betriebs=Einnahme . . . . .	741,148 Thlr. 23 Sgr. 10 Pf.
Hierzu die, in der Anlage K. sub Lit. D. bis J. aufgeführten, generellen Einnahmen mit zusammen . . . . .	<u>31,339 " 7 " 8 "</u>
Total=Einnahme für die Betriebs=Periode vom 1. April bis 31. December 1847 . . . . .	772,488 Thlr. 1 Sgr. 6 Pf.

Was nun die Betriebskosten betrifft, so geht aus dem Ihnen darüber bereits erstatteten Bericht, im Vergleich mit dem sub Lit. L. beigeflossenen Etat, im Wesentlichen Folgendes hervor:

Die etatsmäßige Ausgabe ist für ein ganzes Jahr auf 660,000 Thlr., also für drei Vierteljahre, welcher Zeitraum für diese erste Betriebsrechnung nur in Betracht kommt auf 495,000 Thlr. angeschlagen. Von diesen müssen jedoch 45,000 Thlr. abgesetzt werden, die für Anschaffung neuer Locomotiven ausgeworfen, aber noch nicht in Anspruch genommen sind.

Die Gesamtsumme der veranschlagten Ausgabe beträgt also 450,000 Thlr., die der wirklich geschienenen dagegen 474,716 Thlr. 9 Sgr. 10 Pf., was eine Ueberschreitung um 24,716 Thlr. 9 Sgr. 10 Pf. beträgt, die, in Erwägung, daß auch die für den Ausgabe-Etat angenommene Meilenzahl von 90,000 um 21,645 Meilen überschritten worden ist, wohl nur eine sehr geringfügige genannt werden darf. Die Gesamtheit dieser Kosten zu der Zahl der durchlaufenen Meilen in Verhältniß gebracht, ergiebt für eine jede Betriebsmeile 5 Thlr. 1 Sgr. 7 Pf., ohne Rücksicht auf die bedeutenden Material-Transporte; denn diese mitgerechnet, stellt sich eine jede von den Locomotiven durchlaufene Meile nur auf 4 Thlr. 7 Sgr. 7 Pf., was, nach den erfahrungsmäßigen Vergleichungspunkten, gewiß wohlfeil genannt werden muß. Daß aber eine Vergleichung nur nach dem Verhältniß der Leistungen, nicht nach dem der Einnahmen zutreffend sein könne, bedarf wohl kaum einer Erwägung, denn nur jene, nicht aber diese, liegen in der Hand der Verwaltung. Ohne einen größeren Aufwand von Kräften, also auch ohne größere Kosten, würden wir mindestens eine um die Hälfte größere Einnahme erzielt haben können, hätte sich der Stoff dazu dargeboten, wodurch also auch das Verhältniß unserer Ausgabe zur Brutto-Einnahme, das jetzt circa 61 $\frac{1}{2}$  pro Cent beträgt, sich um so viel günstiger gestellt haben würde.

Zu den einzelnen Titeln heben wir folgende Bemerkungen hervor:

### Tit. A.

#### Allgemeine Verwaltungskosten.

Entwurf . . . . .	32,352 Thlr. 15 Sgr. — Pf.
Abschluß . . . . .	31,196 „ 27 „ 7 „

weniger 1155 Thlr. 17 Sgr. 5 Pf.

Diese Ersparniß ist indessen nur scheinbar, vielmehr ist eine effective Mehrausgabe vorhanden, wenn das Gehalt des Herrn Bauraths Neuhaus, welches bisher noch aus dem Baufonds bestritten, schon aus dem Betriebe bezahlt worden wäre. Diese Mehrausgabe ist durch die in unserm Bericht über den Personal-Etat bereits erwähnte Vermehrung der Beamten

im Controll-Bureau und durch größern Bedarf an Bureaubedürfnissen und Insertions- und Druckkosten, wie in dem Entwurfe abgeschätzt waren, entstanden. Die starken Druckkosten sind bei der großen Anzahl von Formularen aller Art und dem Bedürfniß für 22 Stationen leicht erklärlich.

### Tit. B.

#### Unterhaltung der Bahn und Gebäude.

Entwurf . . . . .	155,295 Thlr. 23 Sgr. 3 Pf.
Abschluß . . . . .	131,282 = 12 = 6 =
	<hr/>
	weniger 24,013 Thlr. 10 Sgr. 9 Pf.

Obgleich die Gehalte der Bahnwärter durch die zeitweise bewilligte Theuerungszulage erhöht worden, so hat bei diesem Titel doch schon eine Ersparniß erzielt werden können, theils weil die Bahn-Ingenieure noch nicht aus dem Betriebe besoldet, theils weil manche Positionen bei der Neuheit der Bauwerke. zc. nur wenig oder gar nicht angegriffen zu werden brauchten und endlich weil bei Fortführung des Baues neben dem Betriebe so manche Herstellungen durch jenen noch beschafft sind, wozu namentlich die Anschaffung von Kies zur Erhöhung der Sackungen u. s. w. gehört. Solche Arbeiten zc. hören natürlich mit Consolidirung der Dämme und Befestigung der Böschungen zc. auf, da aber statt ihrer künftig andere, diesmal noch ganz oder theilweise ersparte Kosten, werden in Anspruch genommen werden, so ist auf eine wesentliche Verminderung des gesammten Titels B. nicht zu rechnen.

### Tit. C.

#### Kosten des Transportbetriebes.

##### Abtheilung I.

##### Besoldung und Löhne.

Entwurf . . . . .	50,368 Thlr. 15 Sgr. — Pf.
Abschluß . . . . .	56,632 = 14 = 9 =
	<hr/>
	mehr 6263 Thlr. 29 Sgr. 9 Pf.

Diese Ueberschreitung ist zum Theil durch die Theuerungszulage an die Beamten, dann aber durch die Vermehrung der Locomotivenführer, und endlich durch die im Entwurfe zu niedrig gegriffenen Löhne an Locomotiven-Diener auf den verschiedenen Stationen und hauptsächlich an Arbeiter auf dem Bahnhofe zu Hamburg entstanden, deren Zahl wir erst mehr beschränken können, wenn der vollständig fertige Zustand jenes Bahnhofes die Einführung eines mehr geregelten Bahnhofsdienstes möglich machen wird.

## Abtheilung II.

Kosten des Bahnhof=Aufsicht=Personals.

Entwurf . . . . .	9075 Thlr. — Sgr. — Pf.
Abschluß . . . . .	8754 „ 11 „ 9 „
	<hr/>
	weniger 320 Thlr. 18 Sgr. 3 Pf.

Diese kleine Ersparniß ist durch Verminderung des Personals auf einzelnen Stellen herbeigeführt.

## Abtheilung III.

Kosten des Güter= und Gepäc=Transportes.

Entwurf . . . . .	21,787 Thlr. 15 Sgr. — Pf.
Abschluß . . . . .	32,576 „ 22 „ 5 „
	<hr/>
	mehr 10,789 Thlr. 7 Sgr. 5 Pf.

Diese Mehrausgabe ist, abgesehen von einer Vermehrung der Beamten in den Gütererpeditionen in Berlin und Hamburg, einzig und allein durch größere Löhne beim Güterwesen in Hamburg und Berlin entstanden, welche sich natürlich nach dem Umfang des Geschäftes richten und mit diesem steigen und fallen.

Wir können nur hoffen, diese Ausgabe-Position sich jährlich mehren zu sehen. Auch die Löhne an Gepäcträger sind hiernach zu beurtheilen, da diese Leute — nur uneigentlich Gepäcträger genannt — außer der Hülfe beim Gepäcwesen auf den Zwischenstationen, auch das Auf- und Abladen der Güter besorgen und ihre Löhne bei der Buchung nur hier zusammen geworfen sind.

## Abtheilung IV.

Kosten des Billetwesens.

Entwurf . . . . .	6112 Thlr. 15 Sgr. — Pf.
Abschluß . . . . .	7156 „ — „ 3 „
	<hr/>
	mehr 1043 Thlr. 15 Sgr. 3 Pf.

welche sich durch Theuerungs-Zulage und Unterschätzung des Bedarfs an Billets rechtfertigen.

## Abtheilung V.

## Kosten der Transportkräfte.

Entwurf . . . . .	99,000 Thlr. — Sgr. — Pf.
Abschluß . . . . .	124,945 = 27 = 4 =
	<hr/>
mehr	25,945 Thlr. 27 Sgr. 4 Pf.

Unter diesen Ausgaben sind die verfeuerten Coaks mit 96,753 Thlr. 21 Sgr. 10 Pf. enthalten.

Da nun in den 9 Monaten . . .	93,960 Meilen im Betriebe
und nach einem möglichst genauen Ueberschlage	17,685 = für Materialien-Transporte
	<hr/>
	mithin 111,645 Meilen

zusammen zurückgelegt sind, so hat jede Meile nur 26 Sgr. Kosten verursacht, ein Resultat, mit dem wir wohl zufrieden sein können. Gegen den Entwurf findet in der Meilenzahl eine Ueberschreitung statt, besonders durch die stärkern Materialientransporte herbeigeführt, welche sich von nun an bedeutend vermindern und in dieser Ausgabe daher eine Ersparniß in Aussicht stellen werden.

Diese Vermehrung der Meilenzahl hat auch auf den Verbrauch von Del zc. bedeutend influirt, obgleich hier nicht außer Acht zu lassen ist, daß die neue Einrichtung zur Delschmiere, welche eine Verringerung des starken Delverbrauches bezweckt, erst nach und nach hat angebracht werden können, daher für die Folge eine Verminderung dieser Ausgabe, auf welche wir ganz besonders unser Augenmerk gerichtet haben, mit Gewißheit angenommen werden kann.

## Abtheilung VI.

## Unterhaltung der Transportmittel.

Entwurf . . . . .	103,500 Thlr. — Sgr. — Pf.
Abschluß . . . . .	52,451 = 10 = 1 =
	<hr/>
weniger	51,048 Thlr. 10 Sgr. 11 Pf.

Von ersterer Summe müssen indessen 45,000 Thlr. abgesetzt werden, welche für Anschaffung neuer Locomotiven ausgeworfen und nicht in Anspruch genommen sind. Die Ersparung reducirt sich dadurch auf 6048 Thlr. 10 Sgr. 11 Pf. und das Resultat ist nur als ein günstiges zu bezeichnen, da sich die Reparaturkosten an den Locomotiven nur auf 7 Sgr. 4¼ Pf. pro Meile belaufen.

## Abtheilung VII.

## Heizung und Erleuchtung.

Entwurf . . . . .	6000 Thlr. — Sgr. — Pf.
Abschluß . . . . .	12,814 „ 29 „ 2 „
	<hr/>
	mehr 6814 Thlr. 29 Sgr. 2 Pf.

Hier war die Schätzung im Entwurf jedenfalls zu niedrig gegriffen. Die Erleuchtung der ganzen Bahn bei den späten Zügen rechtfertigt den starken Delverbrauch und es dürfte hier eine wesentliche Ersparniß für die Folge selbst nur theilweise zu erwarten sein, wenn der zweite Personenzug eingestellt wird, weil dagegen die Zwischenzüge eine spätere Abgangszeit erhalten werden.

## Abtheilung VIII.

## Bekleidung.

Entwurf . . . . .	4500 Thlr. — Sgr. — Pf.
Abschluß . . . . .	2678 „ 27 „ 2 „
	<hr/>
	weniger 1821 Thlr. 2 Sgr. 10 Pf.

Von den übrigen Titeln bedarf nur der Titel G. einer besonderen Erwähnung, welcher gegen den Entwurf eine Mehrausgabe von 7799 Thlr. 18 Sgr. 10 Pf. nachweist.

Abgesehen davon, daß der Entwurf für diesen Titel viel zu niedrig gegriffen ist, so haben auch im verflossenen Jahre noch eine Menge Betriebs-Requisiten angeschafft werden müssen, welche zur vollständigen Ausstattung des Betriebes erforderlich waren und aus dem Baufonds wegen Erschöpfung der betreffenden Position nicht mehr bestritten werden konnten; hier ist eine wesentliche Ersparung daher mit Gewißheit zu erwarten.

Auf Grund dieser Ergebnisse, welche aus dem Zeitraum von Dreivierteljahren eine Netto-Einnahme von 77,610 Thlr. 29 Sgr. 7 Pf. übrig lassen (siehe Anlage sub Lit. L.), haben wir Ihnen also nur verschlagen können, 75,000 Thlr. oder 1½ pro Cent als Dividende für diese Periode zur Vertheilung zu bringen und den Rest von 2610 Thlr. 29 Sgr. 7 Pf. dem Reservefond zu überweisen.

Auf eine Nothwendigkeit mußten uns jedoch die Verhältnisse mehr als auf alles Andere hinführen, nämlich auf die der möglich größten Sparsamkeit, so weit sie nur irgend mit den Anforderungen des Verkehrs und den Bedürfnissen des Dienstes verträglich ist. —

Diese ließ uns auch eine reifliche Prüfung vornehmen, wiesern der, seit dem 1. Mai v. J. eingeführte zweite Personenzug in seinen Resultaten den Anforderungen des Verkehrs und den verursachten Kosten entspreche, und als wir diese in beiden Beziehungen höchst

ungünstig fanden, seine Wiedereinstellung beantragen. Wir mußten das um so mehr, als die erste Anordnung desselben weniger durch inneres Bedürfniß als durch äußere Veranlassung, nämlich durch den Wunsch herbeigeführt war, eine Verbindung zwischen Hamburg und Wien über Berlin in einer gegebenen kurzen Frist (42 Stunden) möglich zu machen, wie wir das in unserm vorjährigen General-Bericht näher auseinander zu setzen die Ehre gehabt haben. Die Erfahrung lehrte, daß nur sehr vereinzelt Reisende den um Mittag von Hamburg abgehenden Zug zur ununterbrochenen Reise nach Wien benutzten, und da für die Verbindung zwischen Berlin und Hamburg ein täglich nach beiden Richtungen abgehender Zug genügte, außerdem aber hierfür, so wie für den Zwischenverkehr, durch die nach und von Wittenberge gehenden Züge gesorgt war, so konnte es sich nur empfehlen, die Mittags-Personenzüge einzustellen und dadurch die auf mindestens 250 Thlr. täglich anzuschlagenden Selbstkosten zu ersparen, wenigstens bis günstigere Bedingungen für die Wiederherstellung dieser Züge eintreten möchten.

Dagegen haben wir, für die Erleichterung der Correspondenz, den Abgang der Zwischenzüge von den Haupt-Stationen am Nachmittag um eine halbe Stunde später, und den nach denselben von Wittenberge am Morgen um eine halbe Stunde früher verlegt, und dadurch den Wünschen des kaufmännischen Publikums und des Königl. Preuß. General-Postamts so weit genügt, als es ohne erhebliche Vermehrung unserer Kosten geschehen konnte. — Ein anderer Grund der uns bei Einstellung jener zweiten Züge leitete, war freilich noch der, daß wir dadurch die Einlegung von Extra-Güterzügen uns möglich machen wollten, die wir deshalb auch in unsern neuen Fahrplan aufgenommen haben, und sie immer, je nach dem Bedürfniß, eintreten lassen werden.

Der Wunsch, daß Unternehmungen wie Eisenbahnen, welche von so durchgreifender Einwirkung auf alle Verkehrsverhältnisse nicht nur der einzelnen Staaten in sich, sondern auch der verschiedenen Staaten zu einander sind, unter eine möglich größte Gleichheit allgemeiner Verwaltungsregeln gebracht werden, hat zur Begründung eines Vereines zuerst nur preussischer, dann aber fast aller deutscher Eisenbahn-Directionen geführt, die im vorigen Jahre zweimal, zuerst in Eöln, dann in Hamburg zusammengetreten sind, um das Nöthige zur Erreichung jenes Zweckes zu berathen. In manchen Beziehungen, da namentlich, wo es sich um Feststellung von reglementarischen Anordnungen handelte, ist das auch gelungen und die persönlichen Zusammenkünfte haben wesentlich dazu beigetragen, manche Schwierigkeiten zu ebnen, die bis dahin unübersteiglich schienen. Für Personen, wie für Waarenbeförderung, wird die beschlossene Gleichartigkeit in der Billet-, Gepäck- und Gütererpedition, die Bestimmung von Vereinstationen, von und nach welchen die durchgehende Abfertigung Statt findet, die Einführung einer gleichartigen Abrechnung nach festgesetzten Normen u. von wohlthätigem Einfluß sein.

Auch für die allgemeine Gesetzgebung in Eisenbahnsachen sind schätzbare Vorarbeiten geliefert, die, wenn gleich ursprünglich darauf berechnet, bei einer Revision des Preuß. Eisenbahngesetzes vom Jahre 1838 mit zur Benutzung zu dienen, auch dann ihren Werth nicht verloren haben werden, wenn, wie das ausgesprochen ist, die Eisenbahnen Vorwurf der gesetzgeberischen Thätigkeit des neuen deutschen Parlamentes werden sollten. Die betreffenden Anordnungen haben wir der Genehmigung eines verehrlichen Ausschusses vorbehalten, in einer Beziehung jedoch dieselbe nicht besonders befürworten zu dürfen geglaubt, sofern sie nämlich eine Aenderung in unseren Tariffäßen betraf. Um eine äußere Gleichheit in der Classification zu bewirken, würden wir nämlich mehrere Waarengattungen unter einer anderen Rubrik unseres Tarifs zu bringen gehabt und dadurch eine wesentliche Schmälerung unserer Einnahmen herbeigeführt haben, während dieselben Waarengattungen in derselben Klasse auf anderen Bahnen, bei deren an sich höheren Tariffäßen, einer höheren Fracht unterliegen. Dieser Grund hat Sie denn auch veranlaßt, dem hier in Betracht kommenden Punkte ihre Genehmigung zu versagen. Es würde vielleicht richtiger geschienen haben, auch unseren Normal-Tariffaß um Etwas zu erhöhen; in der That sind schon mehrere Stimmen laut geworden, mit der Behauptung, derselbe sei zu niedrig. Dem wird aber Niemand heispflichten können, der die Concurrenz erwägt, welche unsere Bahn mit einem so wohlfeilen Transport wie dem auf der Elbe, zu bestehen hat, so wie die, welche die Hamoversche Bahn, bei einer auch nur geringfügigen Erhöhung unserer Frachtsäße, uns bereiten würde. Die Erfahrung des vorigen Jahres hat uns schon gelehrt, daß selbst für die Tour zwischen Berlin und Hamburg, in Berlin Frachtcontracte für den Wassertransport abgeschlossen worden sind, weil dieser sich um eine Kleinigkeit billiger herausstellte.

Auf die anschließenden Bahnen, namentlich die Magdeburg-Wittenberger und die Mecklenburgische, die noch erst in der Vollenbung begriffen sind, haben die jetzigen öffentlichen Verhältnisse begreiflich den ungünstigsten Einfluß; es ist das zu bekannt, um hier länger dabei zu verweilen. Indessen versichert die Direction der erstgenannten Bahn doch, daß sie im Stande sein werde, dieselbe noch im Laufe dieses Jahres von dem Elbufer, Wittenberge gegenüber, bis nach Magdeburg dem Verkehr zu übergeben, und die Verbindung der beiden Stromufer in geeigneter Weise zu unterhalten, bis es gelingen wird, die nöthigen Mittel zur Vollenbung auch des bereits angefangenen und so guten Fortgang verheißenden Brückenbaues herbeizuschaffen. Erwägen wir die große Wichtigkeit dieser Brücke für den preussischen Staat als solchen, so dürfte die Hoffnung nicht unbegründet erscheinen, hier eine Unterstützung aus Staatsmitteln eintreten zu sehen, zumal dieselbe auch der allgemeinen Benutzung, neben der Eisenbahn, übergeben und dafür ein gewiß sehr einträgliches Brückengeld

erhoben werden könnte. Indessen sind das Fragen, die wir der Erwägung und Beurtheilung der achtbaren Direction jener Bahn überlassen müssen.

Die Lauenburg-Büchener Zweigbahn ist bis zur Palmschleuse vollendet und damit, unserer ursprünglichen Meinung nach, Alles geschehen, um dem Verlangen der Königl. Dänischen Regierung zu genügen. Indessen ist uns ferner noch die Führung der Bahn bis unmittelbar der Stadt gegenüber vorgeschrieben und als Sicherheit für die Vollenbung auch dieser Strecke die Deponirung einer Summe von 150,000 Thlr. verlangt, bevor die Erlaubniß zur Befahrung unserer Hauptbahn ertheilt wurde. Erwägt man daneben, daß die endliche Genehmigung dieser letzten Bahnstrecke bis zu einem Zeitpunkte verzögert wurde, wo schon die drückendsten Geldverhältnisse eingetreten waren, und daß an diese Genehmigung noch kostspielige Leistungen geknüpft worden sind, so werden wir gewiß entschuldigt erscheinen, wenn wir unsererseits die Ausführung wenigstens so lange aussetzen, bis die Aufbringung der nöthigen Geldmittel ohne zu große Opfer, ja bis sie überhaupt möglich sein wird. Einem an uns gerichteten Verlangen der Lauenburger-Commune, diese Ausführung im gegenwärtigen Augenblicke vorzunehmen, haben wir deshalb auch vorläufig nicht entsprechen zu dürfen geglaubt. Eben so wenig aber durften wir der durch kein Recht begründeten Forderung nachgeben, intermistische Einrichtungen auf der fertigen Bahnstrecke zu treffen, um einzelne Bewohner Lauenburgs mit Locomotiven zu transportiren. Inzwischen sind wir in Verhandlungen mit der Regierung zu Rastenburg begriffen, um einen möglichst billigen Vergleich herbeizuführen.

### Bau = Ausführung.

Die Bauausführung, welche in allen wesentlichen Theilen jetzt als vollendet angesehen werden kann, giebt uns nur zu wenigen Bemerkungen Veranlassung. Nach unserem letzten Generalberichte waren noch mehrere Gegenstände auszuführen, deren Vollenbung gegenwärtig erzielt ist. Hierhin gehören zunächst:

Das Empfangsgebäude nebst Halle und der zweite Güterschuppen auf dem Berliner Bahnhofe.

Im December v. J. ist der Personenverkehr, welcher bis dahin in einem Theile des Güterschuppens Statt hatte, nach dem Empfangsgebäude des hiesigen Bahnhofes verlegt, und somit der Güterschuppen seiner eigentlichen Bestimmung zurückgegeben worden.

Ferner ist der Anhaltepunkt Paulinenaue vollständig ausgebaut, und auf dem Bahnhofe zu Wittenberge das Empfangsgebäude errichtet, und durch die darin angelegten Beamtenwohnungen einem dringenden Bedürfnisse abgeholfen, indem den dort stationirten Beamten, welche in der Stadt keine Wohnung erhalten konnten, ein Unterkommen verschafft ist.

Der dortige Locomotivschuppen und die Coaksbrennerei sind inzwischen auch vollendet, und der Güterschuppen, welcher sich als unzulänglich zu der Aufnahme des Verkehrs auswies, hat eine Verlängerung von 100 Fuß erhalten.

Der Bau des Empfanggebäudes in Hagenow ist ebenfalls beendet. Das Gebäude ist dazu bestimmt, nicht allein den Personenverkehr unserer Bahn, sondern auch denjenigen der Mecklenburg'schen Bahn aufzunehmen. Die Mecklenburg'sche Gesellschaft hat für die Mitbenutzung dieses Empfangsgebäudes und des Bahnhofes eine Entschädigung von jährlich 600 Thlr. zu zahlen.

Für die Mitbenutzung des Wittenberger Empfanggebäudes und Bahnhofes steht eine ähnliche Vereinbarung mit der Magdeburg-Wittenberger Gesellschaft in Aussicht.

Auf dem Nebenzollamte zu Wendisch-Warnow hat nach Anforderung der betreffenden Behörde nachträglich die Wohnung für zwei Steueraufsichtsbeamten beschafft werden müssen. Das hierzu erforderliche Gebäude haben wir soweit vergrößert, um darin zugleich die Expeditionen für einen Anhaltepunkt bewirken zu können, weil sich inzwischen die Nothwendigkeit herausstellte, das Nebenzollamt auch als einen Anhaltepunkt zu betrachten. Es hat sich schon jetzt bestätigt, daß diese Anlage dem Interesse der Gesellschaft entspricht.

In Bergedorff ist die Coaksbrennerei, einschließlich der Nebenanlagen und der Pflasterung des Kohlenplatzes, vollständig ausgebauet worden.

Das Doppelplanum, welches bei Eröffnung der Bahn in mehreren hohen Aufträgen und Einschnitten der VIII. Bauabtheilung im Herzogthum Lauenburg noch nicht hergestellt war, ist jetzt ebenfalls gebildet, und nur zunächst Bergedorff noch eine unerhebliche Arbeit auszuführen. Nicht minder ist auch die Aufhöhung der Bahnhöfe zu Spandau, Reinbeck und Bergedorff, welche nicht vollständig war, insoweit bewirkt, als dies für den Betrieb unerläßlich erschien.

Von dem genehmigten zweiten Geleise, welches einschließlich der Strecke von Bergedorff nach Hamburg die Länge von 23 $\frac{1}{4}$  Meilen erhalten wird, sind bis jetzt ausgeführt:

Von Spandau	bis	Nauen	6050	Ruthen.
„ Wittenberge	„	Warnow	7527	„
„ Warnow	„	Grabow	1948	„
„ Poitzenburg	„	Büchen	3572	„
„ Friedrichsrub	„	Bergedorff	2870	„
		Summa	21,967	Ruthen
	oder	.....	10 $\frac{1}{2}$	Meilen.
Hierzu die Strecke von Bergedorff bis Hamburg mit			2	„
		im Ganzen	12 $\frac{1}{2}$	Meilen.

Das Doppelgeleise ist zunächst da ausgeführt, wo dasselbe hinsichtlich der Kreuzung der Züge den größten Nutzen gewährt. Ein besonderer Vortheil tritt bei der Strecke des Doppelgeleises zwischen Wittenberge und Grabow hervor, woselbst sowohl beide Personenzüge als beide Güterzüge neben einander vorbei gehen, und wodurch der Aufenthalt, den bisher vorzüglich die Güterzüge erfuhren, ganz beseitigt wird.

Das Material an Schienen, Platten, Nägeln und sonstigem Zubehör für den Rest des zweiten Geleises ist vorhanden mit Ausnahme einer Quantität Schienen, welche noch in England lagert.

Die Schwellen zum Gestänge des zweiten Geleises sind auf circa 30,000 Stücke ebenfalls vollständig angeschafft; der Rest der Schwellen befindet sich auf dem Transport.

Auf der Strecke von Berlin bis Spandau ist ein electro-magnetischer Telegraph nach dem Systeme des Dr. Kramer hergestellt worden. Derselbe bewährt sich vollkommen und läßt die wesentlichen Vortheile erkennen, die dem Betriebe aus der Herstellung einer solchen Anlage auf der ganzen Länge der Bahn erwachsen würden.

Die einzige, wesentlich noch nicht vollendete Arbeit in der Hauptbahn bezieht sich auf die Herstellung eines Bahnhofes bei Sande. Gegen diese, von der Königl. Dänischen Regierung geforderte Anlage haben wir beständig uns verwahrt; inzwischen war bis Mitte März d. J. die Angelegenheit dahin geblieben, daß wir uns nicht länger weigern konnten, der Anordnung der betreffenden Regierung Folge zu leisten, wenn nicht inzwischen die Zeitereignisse eine andere Wendung herbeigeführt hätten. Die Ausführung ist somit noch aufgeschoben und wird bis zur definitiven Regulirung der Schleswig-Holsteinischen Angelegenheit ausgesetzt bleiben können.

Von Wittenberge bis zum Pachtose an der Elbe ist die genehmigte Zweigbahn mit den Nebengeleisen auf dem Pachtose ganz vollendet und in Benutzung genommen worden. Dieselbe hat wesentliche Dienste bei Uebersiedelung des Verkehrs von dem Wittenberger Bahnhofe nach der Elbe geleistet und ist durch dieselbe ein ansehnlicher Theil des Verkehrs zwischen Wittenberge und Magdeburg auf die Hauptbahn geleitet worden.

Wir haben noch des Baues der Brücke über den Schönhauser Graben in der Invalidenstraße, unmittelbar vor dem Berliner Bahnhofe zu erwähnen. Derselbe ist gegenwärtig von der Regierung in Angriff genommen worden und steht die Vollendung im Laufe des Jahres wohl zu erwarten. Hiermit wird die Verbindung zwischen dem schiffbaren Kanal am Bahnhofe und der Spree hergestellt und somit in Zukunft der Zwischentransport der Kohlen für die Roaksbrennerei vermieden, ein Vortheil, der pro Last Kohlen auf 27½ Sgr. anzuschlagen ist.

Der Hamburger Bahnhof, welcher von der Bergedorfer Gesellschaft auszubauen ist, hat noch immer nicht seine Vollendung erhalten. Bis jetzt ist das Empfangsgebäude, ein Theil der Halle, das Locomotivhaus, das Fundament zum Güterschuppen, ein Theil des Kanals am Bahnhofs nebst Schleuse, ausgeführt und die Aufhöhung des Bahnhofes bewirkt. In Ansehung der übrigen Anlagen sind wir bei der Ausführung des Betriebes auf die von uns ausgeführten provisorischen Anlagen verwiesen. Als wesentliche Bedürfnisse treten hier zunächst hervor: der Güterschuppen, welcher, nach nunmehr eingetretener Vereinigung mit der Bergedorfer Gesellschaft, die von uns vorgeschlagene Einrichtung zum Lagern des Getreides auf kurze Zeit erhalten wird, eine Anlage, die sich als durchaus nothwendig herausstellt, wenn überhaupt der Getreidetransport der Bahn zu fallen soll.

Nicht minder wichtig ist die Anlage eines Werkstatt-Gebäudes, wozu indessen noch keine Anstalten getroffen sind. Bis jetzt dient ein von der Bergedorfer Gesellschaft errichtetes temporaires Gebäude zur Ausführung der an Locomotiven und Wagen vorzunehmenden Reparaturen.

Endlich ist, der kleinen Anlagen nicht zu gedenken, noch ein Wagenschuppen erforderlich, dessen Bau aber ebenfalls noch nicht in Angriff genommen worden.

Die Tüchtigkeit und Dauerhaftigkeit der ganzen Bahn-Anlage hat sich auch in dem vergangenen Jahre vollkommen bewährt; der Bahnkörper hat nirgend wesentlich gelitten, oder irgend erhebliche Reparaturen nöthig gemacht. Nur an einigen wenigen Stellen findet noch ein Nachgeben des Untergrundes Statt und erfordert einige Nachhülfe. Der nächste Willeberg-Übergang oberhalb Reinbeck ist der einzige Punkt, welcher beständig, jedoch nach und nach immer weniger sich senkt, und beschäftigt jetzt noch unausgesetzt etwa 8 Mann, während hiezu vor 6 Monaten noch 24 Mann erforderlich waren.

Auch sämtliche Brücken ohne Ausnahme sind wohl erhalten und das Hochwasser des Frühjahrs ist ohne Spur einer Beschädigung vorüber gegangen.

Dieser tüchtige Zustand der Bahn, so wie die Neuheit derselben ist die Veranlassung, daß, wie bereits oben angeführt, ihre Unterhaltung fast in allen Titeln weniger gekostet hat, als im Etat angenommen worden ist.

Die bedeutende Ersparung bei den Materialien zum Oberbau liegt insbesondere darin, daß die veranschlagten Schienen zum Ersatz nicht angekauft sind, sondern vom Neubau als erübrigt abgegeben wurden.

Die Mindererausgabe bei der Hinwegräumung des Schnees hat allerdings in dem geringen Schneefall, dann aber auch in der Lage der Bahn, welche mit geringen Ausnahmen höher als das Terrain liegt, seinen Grund.

Hinsichtlich der Regulirung der Grund-Entschädigung ist schließlich noch zu bemerken, daß mit allen theilhaftigen Grundbesitzern entweder ein gütlicher Vergleich zu Stande gekommen, oder der Werth des abgetretenen Grund und Bodens durch das Expropriationsverfahren festgesetzt worden ist. Verschiedene Besitzer haben sich mit dem ihnen zuerkannten Werth nicht einverstanden erklärt und versuchen im Rechtswege eine höhere Entschädigung zu erstreiten. Einige Prozesse dieser Art sind für die Gesellschaft günstig entschieden; der größere Theil derselben schwebt aber noch und läßt sich der Ausgang mit Bestimmtheit nicht voraussehen.

Zum größten Theile sind die Entschädigungsgelder bezahlt, und wird hiermit, je nachdem die Contracte für die gerichtliche Abschließung vorbereitet sind, fortgeföhren.

Die Einzelheiten über die Verwendung unserer bisherigen Geldmittel und die Nothwendigkeit der Aufbringung einiger neuer, entnehmen Sie aus der von unserm Mitdirector Herrn Baurath Neuhaus, am 15. März d. J. aufgestellten anliegenden Uebersicht der finanziellen Lage unseres Unternehmens, nebst dazu gehörigem Bericht. (vide Anlagen sub Lit. N. u. O.) Beide haben schon Ihrer Berathung unterlegen um darauf die nöthigen Anträge in der General-Versammlung der Herren Aktionaire begründen zu können, es wird aber gewiß die Mittheilung dieser Aktenstücke selbst, in diesem hiermit vorzulegenden Bericht nur zweckmäßig erscheinen.

Berlin und Hamburg, den 9. Mai 1848.

Die Direction der Berlin-Hamburger Eisenbahn-Gesellschaft.

Costenoble. von Lehsten. Dr. Asher Conrad. Neuhaus. Wolff. Borger.



# Anlagen

zum

## General - Bericht

der

**Direction der Berlin-Hamburger Eisenbahn-Gesellschaft**  
**für das Jahr**  
**1847.**



**A.****Monatsweise Zusammenstellung**

der

**Personenfrequenz und der Einnahme dafür**

im Jahre 1847.

Monat	Personen				Geldbetrag.		
	I. Klasse.	II. Klasse.	III. Klasse.	Summa.	Rthlr.	Sgr.	Pf.
<b>Januar</b> . . . . .	217	6,567	22,458	29,242	18,484	3	3
<b>Februar</b> . . . . .	226	5,828	21,430	27,484	18,376	6	1
<b>März</b> . . . . .	306	7,792	29,425	37,523	26,047	14	9
<b>April</b> . . . . .	304	9,379	34,546	44,229	32,826	23	10
<b>Mai</b> . . . . .	830	18,498	55,105	74,433	50,668	7	„
<b>Juni</b> . . . . .	582	14,486	47,951	63,019	45,782	13	3
<b>Juli</b> . . . . .	607	16,059	54,291	70,957	54,451	13	5
<b>August</b> . . . . .	627	15,191	57,510	73,328	54,714	1	9
<b>September</b> . . . . .	576	12,316	46,186	59,078	49,577	5	9
<b>October</b> . . . . .	469	9,433	44,142	54,044	37,199	11	7
<b>November</b> . . . . .	402	7,226	36,162	43,790	27,227	26	4
<b>December</b> . . . . .	266	7,828	33,725	41,819	27,278	8	2
<b>Summa</b>	5,412	130,603	482,931	618,946	442,633	15	2

# Stationsweise Zusammenstellung

der

## Personenfrequenz und der Einnahme dafür im Jahre 1847.

No.	Station.	Personen				Geldbetrag.		
		I.Klasse.	II. Klasse.	III. Klasse.	Summa.	Rthlr.	Sgr.	Pf.
1	<b>Berlin</b> . . . . .	1,467	24,059	102,808	128,334	142,245	22	„
2	<b>Spandau</b> . . . . .	95	6,112	51,517	57,724	9,242	8	„
3	<b>Nauen</b> . . . . .	96	2,758	17,869	20,723	8,616	27	„
4	<b>Paulinenaue</b> . . . . .	42	484	1,777	2,303	1,061	4	„
5	<b>Friesack</b> . . . . .	86	3,145	15,274	18,505	11,005	13	„
6	<b>Neustadt a. D.</b> . . . . .	161	3,211	14,777	18,149	11,928	„	„
7	<b>Zernitz</b> . . . . .	39	855	5,153	6,047	3,432	3	„
8	<b>Glöwen</b> . . . . .	73	2,757	13,578	16,408	12,061	25	„
9	<b>Wilsnack</b> . . . . .	24	1,278	7,694	8,996	3,516	3	„
10	<b>Wittenberge</b> . . . . .	148	3,938	17,802	21,888	19,184	3	„
11	<b>Warnow</b> . . . . .	„	491	1,505	1,996	427	11	„
12	<b>Grabow</b> . . . . .	86	3,625	10,104	13,815	5,180	28	2
13	<b>Ludwigslust</b> . . . . .	425	7,340	20,760	28,525	16,853	17	7
14	<b>Hagenow</b> . . . . .	532	8,229	23,799	32,560	27,100	4	2
15	<b>Brahlsdorf</b> . . . . .	94	1,315	5,654	7,063	3,657	17	„
16	<b>Boitzenburg</b> . . . . .	90	2,982	10,600	13,672	8,163	24	10
17	<b>Büchen</b> . . . . .	39	800	2,904	3,743	1,554	24	„
18	<b>Schwarzenbeck</b> . . . . .	33	3,725	10,007	13,765	6,823	9	9
19	<b>Friedrichsruh</b> . . . . .	167	6,568	13,028	19,763	6,097	20	3
20	<b>Reinbeck</b> . . . . .	72	3,608	6,651	10,331	1,974	21	9
21	<b>Bergedorf</b> . . . . .	189	10,452	43,338	53,979	11,259	24	„
22	<b>Hamburg</b> . . . . .	1,445	32,656	83,284	117,385	130,289	6	1
23	<b>Hamburg - Bergedorfer Zwischen-Stationen</b> . . . . .	„	200	2,250	2,450	345	21	„
24	<b>Für Extrazüge</b> . . . . .	9	15	186	210	552	15	„
25	<b>Command. Militairs</b> . . . . .	„	„	612	612	58	22	7
<b>Summa</b>		5,412	130,603	482,931	618,946	442,633	15	2

Bemerkung. Die Frequenz und Einnahme, welche der Berlin-Hamburger Bahn, im directen Verkehr mit der **Mecklenburgischen Eisenbahn** von letzterer zugeführt worden, ist auf Station **Hagenow** mit berechnet.

# Monatsweise Zusammenstellung

der transportirten

## Frachtgüter, Eilgüter und Gepäcke

im Jahre 1847.

Im Monat	Frachtgut.		Eilgut.		Zusammen an Fracht- u. Eilgut		Gepäcke.	
	† Ctr.	†	† Ctr.	†	† Ctr.	†	† Ctr.	†
<b>Januar</b> . . . . .	67,243	1	8,417	„	75,660	1	3,001	2
<b>Februar</b> . . . . .	109,899	1	5,749	2	115,648	3	2,889	1
<b>März</b> . . . . .	138,201	2	7,971	„	146,172	2	4,003	3
<b>April</b> . . . . .	109,396	1	4,728	„	114,124	1	5,264	„
<b>Mai</b> . . . . .	92,852	3	2,504	3	95,357	2	6,659	3
<b>Jun</b> . . . . .	110,890	3	2,114	3	113,005	2	6,365	1
<b>Juli</b> . . . . .	128,474	1	2,252	3	130,727	„	7,947	1
<b>August</b> . . . . .	110,815	3	2,122	„	112,937	3	7,885	3
<b>September</b> . . . . .	140,439	2	2,459	2	142,899	„	7,917	1
<b>October</b> . . . . .	157,561	3	3,561	„	161,122	3	6,884	2
<b>November</b> . . . . .	179,859	2	4,131	„	183,990	2	5,161	2
<b>December</b> . . . . .	159,274	1	5,295	3	164,570	„	4,971	2
<b>Summa</b>	1,504,908	3	51,307	„	1,556,215	3	68,951	1

# Stationsweise Zusammenstellung

der transportirten

## Fracht- und Eilgüter

im Jahre 1847.

No.	Von, resp. nach Station.	Es sind versandt von den Stationen:				Es sind angekommen auf den Stationen:				Im Versand und Empfang sind überh. expedirt:			
		Frachtgut.		Eilgut.		Frachtgut.		Eilgut.		Frachtgut.		Eilgut.	
		† Ctr.	†	† Ctr.	†	† Ctr.	†	† Ctr.	†	† Ctr.	†	† Ctr.	†
1	<b>Berlin</b> . . . . .	274,152	2	9,545	„	735,962	1	17,751	1	1,010,114	3	27,296	1
2	<b>Spandau</b> . . . . .	12,498	1	62	2	17,666	„	90	3	30,164	1	153	1
3	<b>Nauen</b> . . . . .	42,576	2	103	3	42,206	3	291	1	84,783	1	395	„
4	<b>Paulinenau</b> . . . . .	11,754	1	6	1	2,285	2	25	2	14,039	3	31	3
5	<b>Fricsack</b> . . . . .	29,969	2	166	„	21,675	„	354	„	51,644	2	520	„
6	<b>Neustadt a. D.</b> . . . . .	51,677	2	271	„	41,161	2	312	„	92,839	„	583	„
7	<b>Zernitz</b> . . . . .	12,714	2	5	„	5,229	1	48	2	17,943	3	53	2
8	<b>Glöwen</b> . . . . .	28,937	3	423	2	25,874	2	214	3	54,812	1	638	1
9	<b>Wilsnack</b> . . . . .	6,069	2	43	„	8,561	1	112	3	14,630	3	155	3
10	<b>Wittenberge</b> . . . . .	53,827	2	418	2	156,551	1	771	3	210,378	3	1,190	1
11	<b>Warnow</b> . . . . .	„	„	24	1	349	2	28	1	349	2	52	2
12	<b>Grabow</b> . . . . .	13,606	„	76	3	19,049	1	559	2	32,655	1	636	1
13	<b>Ludwigslust</b> . . . . .	9,015	„	182	3	24,016	„	1,974	„	33,031	„	2,156	3
14	<b>Hagenow</b> . . . . .	38,885	„	1,759	3	94,399	2	3,254	3	133,284	2	5,014	2
15	<b>Brahlsdorf</b> . . . . .	5,892	1	42	2	5,823	1	589	3	11,715	2	632	1
16	<b>Boitzenburg</b> . . . . .	52,303	1	2,551	1	19,446	2	1,127	2	71,749	3	3,678	3
17	<b>Büchen</b> . . . . .	8,969	2	29	3	1,783	„	271	3	10,752	2	301	2
18	<b>Schwarzenbeck</b> . . . . .	21,457	„	177	„	4,216	3	1,485	3	25,673	3	1,662	3
19	<b>Friedrichsruh</b> . . . . .	6,611	3	96	3	4,396	„	1,063	„	11,007	3	1,159	3
20	<b>Reinbeck</b> . . . . .	565	2	140	1	2,531	1	153	„	3,096	3	293	1
21	<b>Bergedorf</b> . . . . .	9,146	„	8,172	3	9,537	„	3,186	„	18,683	„	11,358	3
22	<b>Hamburg</b> . . . . .	814,279	3	27,008	3	262,187	2	17,641	1	1,076,467	1	44,650	„
	<b>Summa</b>	1,504,908	3	51,307	„	1,504,908	3	51,307	„	3,009,817	2	102,614	„

Bemerkung. Die im gemeinschaftlichen Verkehr mit der Mecklenburgischen Eisenbahn transportirten Fracht- und Eilgüter, und zwar:

Versand der Station <b>Schwerin</b> . . . . .	22,469	Ctr. Frachtgut,	1,545	Ctr. Eilgut.
Empfang „ „ . . . . .	31,778 $\frac{1}{2}$	„	1,821 $\frac{1}{2}$	„
zusammen . . . . .	54,247 $\frac{1}{2}$	„	3,366 $\frac{1}{2}$	„

sind in den bei **Hagenow** angegebenen Quantitäten mit begriffen.

**E.**

**Zusammenstellung**  
der von den  
**einzelnen Maschinen**  
im Jahre 1847 durchlaufenen Meilen.

Namen der Locomotiven.	Gefahrene Meilen						Ver- brauch an Coaks.  Ctr. à 100 Pf.
	a. Planmä- sige Fahr- ten.	b. Extra- Perso- nenzüge.	c. Materia- lien- züge.	d. Hülfs- Locomo- tiven.	e. Leere Locomo- tiven.	Summa.	
Augustus . . . . .	4,533.,	"	217.,	174.,	155.,	5,080.,	6,962
Atalante . . . . .	1,190.,	7	45.,	524.,	496.,	2,263.,	4,570
Amazona . . . . .	3,743.,	"	"	272.,	82.,	4,097.,	5,831
Alexandria . . . . .	1,763.,	39.,	"	371.,	385.,	2,559.,	3,996
Boreas . . . . .	3,890.,	7	118.,	117.,	122.,	4,255.,	5,397
Berlin . . . . .	42	"	"	10.,	4.,	57.,	1,369
Concordia . . . . .	2,237.,	21	"	332.,	343	2,934.,	4,187
Cerberus . . . . .	2,895.,	7	363.,	459.,	328.,	4,053.,	5,211
Dannebrog . . . . .	3,953	"	33.,	247.,	48	4,281.,	8,098
Dioscuren . . . . .	4,885.,	3.,	17.,	85.,	148.,	5,140	7,391
Fortuna . . . . .	4,080.,	"	30.,	97.,	127.,	4,335.,	5,848
Gazelle . . . . .	4,515.,	"	11.,	75.,	96.,	4,699.,	7,615
Germania . . . . .	2,031.,	35	"	420.,	249	2,736.,	3,812
Hammonia . . . . .	3,321	20	80.,	236.,	204.,	3,861.,	4,886
Helios . . . . .	3,974.,	21	"	150.,	115.,	4,261	5,946
Hansa . . . . .	679	"	39.,	332	259.,	1,310	1,682
Hannover . . . . .	399	"	"	"	"	399	1,594
James Watt . . . . .	2,607.,	4.,	"	174.,	175.,	2,962	4,727
Kosmos . . . . .	4,539.,	"	"	366.,	5.,	4,911.,	8,374
Lucifer . . . . .	3,611.,	"	"	73	73.,	3,758.,	7,139
Lübeck . . . . .	4,174.,	21	"	52	53.,	4,301.,	5,966
Magdeburg . . . . .	1,738.,	14	6.,	77.,	30.,	1,867.,	2,984
Nielst . . . . .	561.,	"	113.,	747.,	591	2,013.,	3,577
Obotrit . . . . .	3,074.,	11.,	5	66.,	58.,	3,215	4,439
Pony . . . . .	119.,	"	119.,	17.,	6	262.,	1,575
Pegasus . . . . .	3,347.,	"	44.,	74.,	102	3,568.,	4,863
Pluto . . . . .	4,169.,	"	81.,	89.,	86.,	4,426.,	5,542
Prometheus . . . . .	4,739.,	"	"	387.,	82.,	5,209.,	8,448
Salamander . . . . .	3,662.,	7	26	146.,	53.,	3,895.,	7,089
Schwerin . . . . .	2,935.,	"	"	245.,	212.,	3,393.,	4,821
Syrius . . . . .	4,175.,	"	24	229.,	241.,	4,670.,	6,740
Sirocco . . . . .	2,186.,	"	229.,	413.,	356.,	3,186.,	5,144
Stift . . . . .	56.,	"	709.,	384.,	309.,	1,459.,	3,089
Udine . . . . .	173.,	9.,	45.,	489.,	289.,	1,007.,	3,344
Vormärts . . . . .	1,606.,	7	287.,	444.,	340.,	2,685.,	4,381
Vandalia . . . . .	5,324.,	"	34.,	64.,	68.,	5,491.,	7,863
<b>Summa</b>	<b>100,938.,</b>	<b>235.,</b>	<b>2,685.,</b>	<b>8,450.,</b>	<b>6,304</b>	<b>118,613.,</b>	<b>184,500</b>

# Summarische Uebersicht

**F.**

der von sämtlichen Locomotiven im Jahre 1847

**monatlich**

durchlaufenen Meilen.

Im Monat:	Gefahrene Meilen					Verbrauch an Coaks. Ctr. à 100 Pf.
	a. Planmäßige Fahrten.	b. Extra-Personenzüge.	c. Hilfs- Locomotiven.	d. Leere Locomotiven.	Summa.	
<b>Januar</b> . . . . .	5,828.,	„	640	261.,	6,729	654
<b>Februar</b> . . . . .	6,165.,	„	742.,	252.,	7,160.,	8,030
<b>März</b> . . . . .	6,980.,	„	723.,	375.,	8,078.,	13,580
<b>April</b> . . . . .	6,903.,	„	706.,	505.,	8,115.,	13,967
<b>Mai</b> . . . . .	9,604.,	83	444.,	530.,	10,663	17,096
<b>Jun</b> . . . . .	9,229.,	35	278.,	445.,	9,987.,	17,860
<b>Juli</b> . . . . .	9,590.,	35	329.,	474	10,429.,	17,543
<b>August</b> . . . . .	9,564.,	60.,	445.,	433.,	10,503.,	17,978
<b>September</b> . . . . .	9,188.,	21.,	904	830.,	10,944.,	20,234
<b>October</b> . . . . .	9,572.,	„	721.,	545.,	10,839.,	17,409
<b>November</b> . . . . .	9,097.,	„	1,018.,	821	10,936.,	18,865
<b>December</b> . . . . .	9,214.,	„	1,496.,	830.,	11,541.,	21,284
<b>Summa</b>	100,938.,	235.,	8,450.,	6,304	115,928.,	184,500
Hierzu die Materialenzüge a) vom 15. Nov. bis ultimo Dec., genau ermittelt, mit	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	2,685.,	. . . . .
b) vom 1. Jan. bis 14. Nov. nach möglichst genauem Ueberschlage . . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	21,000	. . . . .
<b>Summa Summarum</b>	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	139,613.,	184,500

**Monatsweise Zusammenstellung**  
**sämmtlicher Betriebs-Einnahmen der Berlin-Hamburger Eisenbahn-Gesellschaft**  
 im Jahre 1847.

G.

Im Monat:	A. Aus der Personen-Frequenz.			B. Aus dem Frachtgut-Transport.			C. Für Vieh mit den Güterrügen.			D. Für Eilgut.			E. Gepack (incl. Vieh mit Personenz.)			F. Für Equipagen.			Haupt-Summen. Rtblr. Sgr. Pf.
	Rtblr. Sgr. Pf.	Im Schwärmer Verkehr. (direct. Antheil)	Summa.	Rtblr. Sgr. Pf.	Im eigenen Verkehr. (incl. Extrazug)	Summa.	Rtblr. Sgr. Pf.	Im eigenen Verkehr.	Summa.	Rtblr. Sgr. Pf.	Im eigenen Verkehr.	Summa.	Rtblr. Sgr. Pf.	Antheil aus dem Schwärmer Verkehr.	Summa.	Rtblr. Sgr. Pf.	Antheil aus dem Schwärmer Verkehr.	Summa.	
Januar	18,484 3 3	"	18,484 3 3	22,039 3 10	1,619 4 "	3,607 5 "	3,607 5 "	990 8 6	990 8 6	162 1 "	162 1 "	162 1 "	"	162 1 "	46,901 25 7				
Februar	18,376 6 1	"	18,376 6 1	41,110 3 3	1,478 5 9	2,599 4 9	2,599 4 9	701 23 8	701 23 8	333 29 "	333 29 "	333 29 "	"	333 29 "	64,599 12 6				
März	26,047 14 9	"	26,047 14 9	48,589 22 2	4,115 19 9	3,458 37 6	3,458 37 6	1,127 8 4	1,127 8 4	498 3 "	498 3 "	498 3 "	"	498 3 "	83,837 5 6				
April	32,826 23 10	"	32,826 23 10	35,692 12 "	3,149 25 "	3,309 9 "	3,309 9 "	1,309 12 6	1,309 12 6	316 7 "	316 7 "	316 7 "	"	316 7 "	77,764 4 4				
Mai	48,258 6 1	2,410 11 "	50,668 7 "	27,200 10 10	5,606 7 10	1,707 4 3	40 28 1 7,48 2 4	1,287 19 "	1,287 19 "	375 17 "	375 17 "	375 17 "	25 10 "	400 27 "	87,624 8 5				
Juni	43,079 23 3	2,102 20 "	45,181 13 3	36,575 21 8	7,647 13 3	1,350 15 "	1,350 15 "	1,469 3 7	1,469 3 7	538 3 "	538 3 "	538 3 "	114 "	652 3 "	95,172 17 5				
Juli	51,735 26 8	2,715 16 9	54,451 13 5	39,135 8 3	3,608 21 9	1,554 21 9	1,554 21 9	1,491 12 5	1,491 12 5	435 23 "	435 23 "	435 23 "	156 5 "	591 28 "	102,845 24 10				
August	51,858 15 9	2,855 16 "	54,714 1 9	32,704 10 "	3,270 15 6	1,221 3 6	1,221 3 6	1,715 17 2	1,715 17 2	507 3 "	507 3 "	507 3 "	115 15 "	682 18 "	97,607 1 5				
September	47,095 24 1	2,481 11 8	49,577 5 9	42,720 22 2	4,065 4 9	1,497 8 "	1,497 8 "	1,701 27 8	1,701 27 8	469 6 "	469 6 "	469 6 "	105 20 "	374 26 "	101,312 13 11				
October	35,240 27 4	1,938 14 3	37,179 11 7	43,730 22 8	4,508 22 3	2,380 10 6	2,380 10 6	1,694 18 10	1,694 18 10	701 18 "	701 18 "	701 18 "	110 9 "	811 27 "	92,326 12 4				
November	25,917 8 6	1,310 17 10	27,227 26 4	35,739 24 "	2,326 14 6	2,987 9 "	2,987 9 "	1,334 6 5	1,334 6 5	501 6 "	501 6 "	501 6 "	83 5 "	384 11 "	91,787 15 9				
December	25,972 8 2	1,306 "	27,278 8 2	50,697 2 3	2,608 25 9	4,212 22 "	4,212 22 "	1,029 21 6	1,029 21 6	151 18 "	151 18 "	151 18 "	93 15 "	245 3 "	87,743 3 9				
<b>Summa</b>	425,493 7 9	17,140 7 5	442,633 15 2	475,935 14 1	46,052 "	1,801 1 2	1,801 1 2	15,913 14 11	15,913 14 11	5,050 14 "	5,050 14 "	5,050 14 "	803 19 "	5,854 3 "	1,029,721 27 9				
Hierzu: 1. Aus dem Baufond, f. transport. Materialien				11,629 18 6											11,629 18 6				
2. Vergütung für transportirte Poststücke über 40 Pfd. Gewicht.				1,686 4 6											1,686 4 6				
<b>Total</b>	425,493 7 9	17,140 7 5	442,633 15 2	489,251 7 1	46,052 "	1,801 1 2	1,801 1 2	15,913 14 11	15,913 14 11	5,050 14 "	5,050 14 "	5,050 14 "	803 19 "	5,854 3 "	1,043,037 20 9				

Hierzu: 1. Aus dem Baufond, f. transport. Materialien  
 2. Vergütung für transportirte Poststücke über 40 Pfd. Gewicht.

## Stationsweise Zusammenstellung sämtlicher Betriebs-Einnahmen der Berlin-Hamburger Eisenbahn-Gesellschaft im Jahre 1847.

Station:	A. Aus der Personen-Frequenz.			B. Aus dem Frachtgut- und Vieh-Transport.						C. Aus dem Eigent., Gepäck- und Equipagen-Transport.						Haupt-Summen.				
	Rtblr.	Sgr.	Pf.	Im eigenen Verkehr.		Antheil aus dem Schwerer Verkehr.	Summa.	Rtblr.	Sgr.	Pf.	Im eigenen Verkehr.		Antheil aus dem Schwerer Verkehr.	Summa.	Rtblr.	Sgr.	Pf.	Rtblr.	Sgr.	Pf.
				Rtblr.	Sgr.						Rtblr.	Sgr.								
Berlin . . . . .	142,245	22	"	328,067	5	9	636	11	9	328,703	17	6	1,404	14	28,336	13	3	490,285	22	9
Spandau . . . . .	3,242	8	"	816	11	6	"	"	"	816	11	3	"	"	117	18	"	10,176	7	6
Nauen . . . . .	8,616	27	"	10,179	27	3	"	"	"	10,179	27	3	"	"	227	4	"	19,023	28	3
Paulinenau . . . . .	1,061	4	"	847	3	9	"	"	"	847	3	9	"	"	14	15	6	1,922	23	3
Friesack . . . . .	11,005	13	"	7,447	29	"	"	"	"	7,447	29	"	"	"	310	29	2	18,764	11	3
Neustadt a. D. . . . .	11,928	"	"	13,008	15	"	"	"	"	13,008	15	"	"	"	388	15	3	25,325	"	3
Zernitz . . . . .	3,432	3	"	1,530	10	6	"	"	"	1,530	10	6	"	"	105	13	9	5,067	27	3
Glöwen . . . . .	12,061	25	"	8,082	23	3	"	"	"	8,082	23	3	"	"	490	6	3	20,634	24	6
Wilsnack . . . . .	3,516	3	"	1,531	20	"	"	"	"	1,531	20	"	"	"	86	4	9	5,133	27	9
Wittenberge . . . . .	19,184	3	"	37,969	6	9	162	28	4	38,132	5	1	6	"	900	1	9	58,222	9	10
Warnow . . . . .	427	11	"	"	4	6	"	"	"	"	4	6	"	"	36	13	3	463	28	9
Grabow . . . . .	5,180	28	"	3,975	14	10	"	"	"	3,975	14	10	"	"	427	3	1	9,583	16	1
Ludwigslust . . . . .	16,853	17	"	5,981	12	3	"	"	"	5,981	12	3	"	"	1,776	"	3	24,611	"	1
Hagenow (incl. Schwern) . . . . .	27,100	4	"	9,616	9	4	5,457	23	1	15,074	2	5	1,934	4	862	13	2	44,900	22	1
Brahlsdorf . . . . .	3,657	17	"	1,596	15	9	"	"	"	1,596	15	9	"	"	255	12	10	5,509	15	7
Boltzenburg . . . . .	8,163	24	"	3,769	7	6	160	25	6	3,930	3	"	6	"	595	2	9	12,695	7	5
Buchen . . . . .	1,554	24	"	1,245	8	6	"	"	"	1,245	8	6	"	"	60	11	"	2,860	13	6
Schwarzenbeck . . . . .	6,823	9	"	1,006	3	"	"	"	"	1,006	3	"	"	"	403	23	6	8,233	6	3
Friedrichsrub . . . . .	6,097	20	"	253	15	9	"	"	"	283	1	8	"	"	118	14	3	6,499	6	2
Reinbeck . . . . .	1,974	21	"	157	13	9	"	"	"	157	15	9	"	"	34	22	3	2,166	29	9
Bergedorf . . . . .	11,259	24	"	888	26	3	"	"	"	888	26	3	"	"	542	25	10	12,691	16	1
Hamburg . . . . .	130,289	6	"	82,841	20	11	2,169	22	7	85,011	13	6	851	6	16,118	7	11	232,269	27	6
Hamburg-Bergedorfer-Zwisch.-Stationen	345	21	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	345	21	"
<b>Summa</b>	442,022	7	"	520,842	23	"	8,587	21	3	529,430	14	3	4,280	19	55,025	11	2	1,026,478	3	"
Für Extrazüge . . . . .	552	15	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	552	15	"
Für commandirte Militärs . . . . .	38	22	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	38	22	"
Für transportirte Bau-Materialien . . . . .	"	"	"	11,629	18	6	"	"	"	11,629	18	6	"	"	"	"	"	11,629	18	6
Vergütung für transportirte Poststücke über 40 Pfund Gewicht . . . . .	"	"	"	1,686	4	6	"	"	"	1,686	4	6	"	"	"	"	"	1,686	4	6
Extraordinaria . . . . .	"	"	"	1,144	21	2	1,487	26	"	2,632	17	2	"	"	"	"	"	2,632	17	2
<b>Total</b>	442,633	15	"	535,303	7	2	10,075	17	3	545,378	24	5	4,280	19	55,025	11	2	1,043,037	20	9

**Tabellarische Uebersicht**

von dem **Bau-Capitale**, den **Transportmitteln**, dem **Verkehr**,  
den **Einnahmen** und **Ausgaben**

für die **Betriebs-Periode**

vom **1. April** bis **31. December 1847.**

- 1) Die Länge der Berlin-Hamburger Eisenbahn, incl. der pachtweise acquirirten Hamburg-Bergedorfer Bahnstrecke, ist 38 Meilen.
- 2) Das Anlage-Capital beträgt 13,000,000 Rthlr. Preuss., davon sind 8,000,000 Stamm-Actien und 5,000,000 Prioritäts-Actien.
- 3) Vom Anlage-Capital kommen auf die Transportmittel 1,192,000 Rthlr.  
auf die Meile Bahnlänge 327,456 "
- 4) An Transportmitteln sind vorhanden: 36 Locomotiven,  
92 Personenwagen,  
325 Güter-, Vieh- etc. Wagen.
- 5) Die Locomotiven haben im Betriebe 93,960 Nutzmeilen  
und bei Baumaterialien-Transporten 17,685 "  
Summa 111,645 Nutzmeilen durchlaufen.
- 6) Für die Nutzmeile sind an Heitzmaterial durchschnittlich 145,  $\frac{2}{5}$  Pfd. Coaks verbraucht.
- 7) Transportirt sind im Ganzen 524,697 Personen, 1,189,564  $\frac{1}{2}$  Ctr. Frachtgut,  
29,169  $\frac{1}{2}$  Ctr. Eilgut,  
Summa 1,218,734  $\frac{1}{2}$  Ctr. Güter.
- 8) Jede Person hat durchschnittlich 7  $\frac{1}{5}$  Meilen, jeder Ctr. Gut 25  $\frac{2}{5}$  Meilen durchfahren.
- 9) " " " " 3 Sgr. —  $\frac{1}{5}$  Pf., jeder Ctr. Gut 4  $\frac{1}{5}$  Pf. pro Meile eingebracht.
- 10) Auf die Tour einer Meile reducirt ergiebt 4,580,352 Personen und 37,918,383 Ctr. Güter.
- 11) Auf die Länge der ganzen Bahn kommen 120,536 " " 997,852  $\frac{1}{5}$  " "
- 12) Die Einnahmen betragen: Aus dem Personen-Verkehr, incl.  
Gepäck-Fracht . . . . . 394,495 Rthlr. 24 Sgr. 4 Pf.  
Aus dem Güter-, Vieh- und Equi-  
pagen-Transport . . . . . 346,652 " 29 " 6 "  
An sonstigen Einnahmen . . . . . 31,339 " 7 " 8 "  
zusammen 772,488 Rthlr. 1 Sgr. 6 Pf.

- 13) Die Ausgaben betragen: a) für die Bahn-Verwaltung, incl.  
Abgaben, Feuerversicherung etc. 144,204 Rthlr. 2 Sgr. 2 Pf.  
b) für die Transport-Verwaltung . 299,315 " 10 " 1 "  
c) für die allgemeine Verwaltung . 31,196 " 27 " 7 "  
zusammen 474,716 Rthlr. 9 Sgr. 10 Pf.
- 14) Dieselben betragen nach Procenten aus der Gesamt-Ausgabe: Tit. a)  $30\frac{1}{10}$  pCt.  
" b) 63 "  
" c)  $6\frac{6}{10}$  "
- 15) Die Gesamt-Ausgabe beträgt ca.  $61\frac{1}{2}$  pCt. der Gesamt-Einnahme.
- 16) Die Ausgaben sub a. und c. betragen pro Meile Bahnlänge 4615 Rthlr. 24 Sgr. 5 Pf.
- 17) Die Ausgaben sub b. für die Transportverwaltung betragen für jede von den Locomotiven durchlaufene Nutzmeile 2 Rthlr. 20 Sgr. 5 Pf.
- 18) Von sämtlichen Betriebs-Ausgaben kommen auf jede Nutzmeile 4 Rthlr. 7 Sgr. 7 Pf.
- 19) Auf die Actien des Stamm-Capitals sind  $1\frac{1}{2}$  pCt. Dividende gezahlt.
- 20) Auf die Verzinsung der Prioritäts-Obligationen sind 168,750 Rthlr. verwendet.
- 21) An die Verwaltung der pachtweise übernommenen Hamburg-Bergedorfer Eisenbahn sind gezahlt: a) an Zinsen für die Bahnhofs-Anlagen . . . 24,264 Rthlr. 2 Sgr. 3 Pf.  
b) Antheils-Quote aus den Betriebs-Einnahmen 27,146 " 19 " 10 "  
Summa 51,410 Rthlr. 22 Sgr. 1 Pf.
- 22) Dem Reservefond sind überwiesen: 2,610 Rthlr. 29 Sgr. 7 Pf.

**K.**

# Einnahmen

## im Betriebs-Jahre 1847

(vom 1. April bis 31. December.)

Lit.	Tit.	No.				Rthlr.	Sgr.	Pf.	Rthlr.	Sgr.	Pf.	Rthlr.	Sgr.	Pf.
A.			Aus der Personen-Beförderung:											
	I.		Tarifmäßige Einnahmen für Personen			"	"	"	379,332	6	1			
	II.		Extraordinaire Einnahmen für Personen			"	"	"	393	15	"			
	III.		Für Gepäck, incl. Hunde, . . .			"	"	"	14,770	3	3			
	IV.		Für Equipagen . . . . .			"	"	"	4,860	"	"	399,355	24	4
B.			Aus dem Frachtgut-Transport:											
	I.		Für Frachtgut . . . . .			374,127	24	2						
	II.		Für Eilgut . . . . .			21,916	17	2						
	III.		Für Vieh . . . . .			38,839	"	7						
			Hiervon ab:			434,883	11	11						
			1) Centnergelder für Bringen und Ho- len der Güter . 37,943 " 23 " 8 "											
			2) verausgabte Tran- sito-Zölle . . . 68,606 " 19 " 8 "			106,550	13	4	328,332	28	7			
	II. a.		Extraordinaire Einnahmen für Güter			"	"	"	144	7	11			
	II. b.		dergl. aus dem Baufond, für transportirte Materialien . . . . .			"	"	"	11,629	18	6	340,106	25	"
C.			Einnahmen aus dem Transport der über 40 Pfd. schwer. nicht postpfl. Postgüter			"	"	"	"	"	"	1,686	4	6
			Aus dem Betriebe überhaupt .			"	"	"	"	"	"	741,148	33	10
D.			Wohnungsgelder derj. Beamten, welche Dienstwohnung. g. Vergüt. inne haben			"	"	"	"	"	"	474	22	6
E.			Einnahmen für Verpachtungen . . .			"	"	"	"	"	"	1,170	5	"
F.			Für verauslagte Assecuranz-Prämien auf höhere Versich. u. sonst. Restitutionen			"	"	"	"	"	"	182	26	"
G.			Vergütung für Benutzung unserer Wa- gen auf fremden Bahnen . . . . .			"	"	"	"	"	"	104	20	5
H.			Sonstige unvorherzusehende Einnahmen			"	"	"	"	"	"	8,406	23	9
I.			Zinsen der unverkauften Prior.-Obligat., sowie der aus dem Betriebe herrühren- den zinsbar untergebrachten Capitalien			"	"	"	"	"	"	21,000	"	"
			Summa			.	.	.	.	.	.	772,488	1	6

# Ausgaben

für die Betriebs-Periode vom 1. April bis 31. December 1847.

Titel.	Abtheilung.		B e n e n n u n g.		Soll-Ausgabe				Ist-Ausgabe				Nach dem Etat speciell.				Nach dem Etat in Summa.			
	Ober.	Unter.			auf 1 Jahr.	auf ½ Jahr.	speziell.	in Summa.	Mehr.	Weniger.	Mehr.	Weniger.	Mehr.	Weniger.	Mehr.	Weniger.				
	Rthlr.	Sgr. Pf.	Rthlr.	Sgr. Pf.	Rthlr.	Sgr. Pf.	Rthlr.	Sgr. Pf.	Rthlr.	Sgr. Pf.	Rthlr.	Sgr. Pf.	Rthlr.	Sgr. Pf.	Rthlr.	Sgr. Pf.	Rthlr.	Sgr. Pf.		
<b>A.</b>	<b>Allgemeine Verwaltungskosten.</b>																			
	I.		32,136	20		24,102	15		21,740	15	3		2,361	29	9					
	II.		3,000			2,250			1,992	16	6		257	13	6					
	III.		1,000			750			135	14			614	16						
	IV.		2,000			1,500			2,364	3	7		864	3	7					
	V.		1,500			1,125			75	19			1,049	11						
	VI.		2,000			1,500			4,551	2	11		3,051	2	11					
	VII.		500			375			88	28	3		286	1	9					
	VIII.		200			150			45	10	10		104	19	2					
	IX.		300			225			55	25	3		169	4	9					
X.		500			375			147	12			227	18							
												31,196	27	7						
<b>B.</b>	<b>Unterhaltung der Bahn und der Gebäude.</b>																			
	I.		94,086			70,564	15		69,533	16	5		1,040	28	7					
	II.		15,277	16		11,458	4	6	2,118	27	1		9,330	7	5					
	III.		78,760			59,070			50,899	17	7		8,179	12	5					
	IV.																			
	V.		2,420			1,815			890	28	5		994	1	7					
	VI.		8,517	15		6,388	3	9	4,608	19			1,779	14	9					
	VII.		5,000			3,750			3,079	28	3		670	1	9					
			3,000			2,250			230	25	9		2,019	4	3					
									131,282	12	6		24,013	10	9					
<b>C.</b>	<b>Kosten des Transport-Betriebes.</b>																			
	I.		67,158			50,368	15		56,632	14	9		6,263	29	9					
	II.		12,100			9,075			8,754	11	9		320	18	3					
		329,435	21		247,091	23	3	65,386	26	6		162,479	10	1						
												6,263	29	9						
												320	18	3						
												25,108	28	2						

Latus



# A b s c h l u s s

der

## B e t r i e b s - R e c h n u n g

**M.**

für das Jahr 1847.

(vom 1. April bis 31. December.)

	Rthlr.	Sgr.	Pf.	Rthlr.	Sgr.	Pf.	Rthlr.	Sgr.	Pf.
<b>Die Einnahme</b>									
beträgt für Personen-, Güter-, Gepäck-, Equipagen- und Vieh- Beförderung etc. laut Anlage K.	"	"	"	"	"	"	772,488	1	6
<b>Die Ausgabe</b>									
beläuft sich an Betriebskosten laut Anlage L. auf . . . . .	"	"	"	474,716	9	10			
Die Zinsen von 5 Millionen Prioritäts-Obligationen betragen für den Zeitraum vom 1. April bis 31. December 1847 à 3½ pC.	168,750	"	"						
Zinsen für die Hamburg-Ber- gedorfer Bahnhofs-Anlagen . .	24,264	2	3	193,014	2	3			
Antheil der Bergedorfer-Eisen- bahn-Gesellschaft für den Zeit- raum vom 1. April 1847 bis 31. December 1847 . . . . .	"	"	"	27,146	19	10			
Die Gesamt-Ausgabe mithin	"	"	"	"	"	"	694,877	1	11
Es bleibt also Gewinn	"	"	"	"	"	"	77,610	29	7

Berlin, den 10. März 1848.

**Direction der Berlin-Hamburger Eisenbahn-Gesellschaft.**

# Bericht

des

**technischen Directors, Baurath Neuhaus,**

zur

**anliegenden Uebersicht der finanziellen Lage des Bau-  
Unternehmens der Berlin-Hamburger-Eisenbahn.**



Einem Verehrlichen Ausschuss lege ich hierbei die von mir verlangte Uebersicht der finanziellen Lage unseres Bauunternehmens vor.

Das Resultat derselben ergibt ein Deficit von 665,711 Rthlr. 2 Sgr. 5 Pf., während nach der Finanz-Uebersicht vom 1. August 1847. ein Deficit von 514,077 Rthlr. 23 Sgr. 7 Pf. und also gegenwärtig ein grösseres Deficit von 151,633 Rthlr. 8 Sgr. 10 Pf. sich herausstellt.

Ich darf mich wohl darauf beziehen, dass ich bei dem früheren Finanz-Abschluss, wo noch fast alle Arbeiten in der Ausführung begriffen waren und eine genaue Abschätzung des zur Vollendung erforderlichen Kapitals kaum möglich erschien, wo noch ca. 5,000,000 Rthlr. definitiv zu verrechnen waren, darauf ausdrücklich aufmerksam gemacht habe, dass jene Berechnung möglicherweise nicht genau zutreffen und leicht einen Unterschied von 1—200,000 Rthlr. ergeben könne. Diese äusserste von mir bezeichnete Grenze ist nicht überschritten, ja selbst nicht erreicht, obwohl Verausgabungen stattgefunden haben, die ich zu übersehen ausser Stande war.

Dahin gehört zunächst, dass in der Finanz-Uebersicht vom 1. August 1847. 161,977 Rthlr. 27 Sgr. 4 Pf. für provisorische Anleihen von dem damals berechneten Baar-Bestand abgerechnet wurden, während diese Summe, wie sich nun später durch Feststellung der Course u. s. w. ergeben hat, sich um ca. 32,000 Rthlr. höher herausgestellt und somit also das jetzige Deficit um eben diese Summe erhöht hat.

Demnächst haben von dem Bau-Bonto noch diejenigen Unterhaltungskosten der Bahn übernommen werden müssen, welche aus Veranlassung des neuen Zustandes derselben entstanden sind, wohin insbesondere die Nachhebung der Senkungen im Planum und die darauf bezüglichen Kosten der Regulirung des Gestänges zu rechnen sind.

Dann hat das Bau-Conto dem Betriebe einen Theil der Leistungen bezahlt, welche für Kies- und Materialien-Transporte zum Bau des zwei-

ten Geleises gemacht worden sind und die nach dem Anschlage für Letzteres dort nicht berechnet, sondern von dem Betriebe zu leisten angenommen sind.

Diese und einige für vollständige Ausrüstung der Werkstätten gemachte Ausgaben sind auf 60,475 Rthlr. anzuschlagen und die Summe der unerwarteten Ausgaben beträgt hiernach allein 92,475 Rthlr. Es bleiben mithin, wenn diese Summe von dem Gesamtdéficit abgezogen wird, noch 59,158 Rthlr. als Rest des Déficits näher zu begründen. Diese Summe ist erforderlich geworden durch Einrichtungen auf dem Hamburger Bahnhofe, durch Beschaffungen zu Betriebs-Zwecken und der Rest durch Mehrausgaben, die sich erst bei Abrechnung mit den verschiedenen Handwerkern herausgestellt haben.

Ich bin der Ansicht, dass es wirklich als ein glücklicher Zufall anzusehen ist, dass bei dem damaligen Zustande der Bauausführung die Gesamtausgabe nach Abrechnung der unerwartet hinzugetretenen Verwendungen sich bis auf 59,000 Rthlr. übersehen liess.

Uebrigens zeigt die Finanz-Uebersicht, dass die Soll-Ausgabe nach den Anschlägen gegen die wirkliche Total-Ausgabe für das Unternehmen immer noch eine Ersparung von 544,295 Rthlr. 28 Sgr. 7 Pf. übrig lässt, so dass nicht die Rede von einer Ueberschreitung des Anschlags, sondern nur von der Unzulänglichkeit der für das Unternehmen beschafften Geldmittel die Rede ist.

Es geht auch ferner aus der Finanz-Uebersicht hervor, dass das Bau-Conto der Werkstätten und der Coaksbrennereien zusammen einen Vorschuss von 89,520 Rthlr. 26 Sgr. 1 Pf. geleistet hat. Der Betrieb kann nicht wohl ohne dies Betriebs-Kapital bestehen, und ich kann daher nur anrathen, ausser dem nachgewiesenen Déficit von 665,711 Rthlr. 2 Sgr. 5 Pf. auch diese Summe als Betriebs-Kapital noch zu bewilligen, also mindestens 755,231 Rthlr. 28 Sgr. 6 Pf. für die Vollendung des Unternehmens zu beschaffen oder besser in abgerundeter Summe 800,000 Rthlr. zur Disposition zu stellen.

Dass es bei den jetzigen bedrängten Umständen nicht nöthig und auch nicht rätlich ist, dies ganze Kapital sofort zu beschaffen, darf ich wohl kaum erwähnen, doch muss ich bemerken, dass, so sehr auch alle Arbeiten auf das Unerlässliche eingeschränkt sind, doch zu der Abwicklung der Abrechnungen und für die Grundentschädigungen ansehnliche Kapital-Beträge nöthig werden, die baldigst zu beschaffen sind, wenn nicht eine grosse Geldverlegenheit entstehen soll. — 3 bis 400,000 Rthlr. würden einstweilen dem dringendsten Bedürfnisse abhelfen.

Berlin, den 15. März 1848.

**Neuhaus.**



# Uebersicht

## der finanziellen Lage des Bauunternehmens

der  
**Berlin-Hamburger Eisenbahn**  
am 1. Februar 1848.

Rthlr.    Sgr. Pf.    Rthlr.    Sgr. Pf.

<b>Uebersicht</b>				
der Gesamt-Kosten für den Bau der Berlin-Hamburger Eisenbahn, einschliesslich der auszuführenden 21 $\frac{1}{2}$ Meilen Doppelgeleise und zwar einmal nach dem Anschlage und dann nach der Ausführung berechnet.				
<b>A. Kosten nach dem Anschlage.</b>				
I Die Hauptsumme des General-Anschlags der Kosten für die Herstellung der Bahn mit einem Geleise schliesst ab mit der Summe von Hierzu treten die Kosten für das Doppelgeleise	"	"	"	11,907,613 28 3
1. von der Bergedorfer Bahn über Bergedorf bis Friedrichsruh . . . . . 2870 lfd. Rth.				
2. von Büchen bis-Boitzenburg 3572 " "				
3. von Boitzenburg bis Brahlsdorf 3490 " "				
4. von Brahlsdorf bis Hagenow 5185 " "				
5. von Hagenow bis Ludwigslust 5450 " "				
6. von Grabow bis zur Grenze bei Warnow . . . . . 1948 " "				
zusammen im Auslande <u>22,515 lfd. Rth.</u>				
7. von Warnow bis Wittenberge 7527 lfd. Rth.				
8. von Wilsnack bis Glöwen . 2800 " "				
9. von Neustadt bis Friesack . 3560 " "				
10. von Nauen bis Spandow . 6050 " "				
zusammen im Inlande <u>19,937 lfd. Rth.</u>				
mithin im Ganzen 42,452 lfd. Rth. oder 21 $\frac{1}{2}$ Meilen.				
In dem Anschlage der Kosten zum zweiten Geleise sind . . . 40,346 lfd. Ruthen im preussischen Gebiete mit . 1,450,319 Rthlr. 18 Sgr. 4 Pf. und . . . . . 29,908 lfd. Ruthen im Auslande mit 847,070 Rthlr. 9 Sgr. 5 Pf.				
Latus	"	"	"	11,907,613 28 3

No.	Detail.	Betrag					
		speciell.			summarisch.		
		Rthlr.	Sgr.	Pf.	Rthlr.	Sgr.	Pf.
	Transport				11,907,613	28	3
	berechnet und nach diesem Verhältniss kosten:						
	22,515 lfd. Ruth. zweites Geleise im Auslande .	637,681	24	9			
	19,937 lfd. Ruth. zweites Geleise im Preussischen	716,676	9	1			
	Summa zweites Geleise				1,354,358	3	10
	Summa der wirklich veranschlagten Leistungen				13,261,972	2	1
	ferner:						
	Ausser diesen veranschlagten Leistungen haben im Verlauf des Baues manche Gegenstände ausgeführt werden müssen, welche anfänglich nicht zu überschen waren, deren Kosten in dem Folgenden angegeben sind und die also der Anschlagssumme hinzugerechnet werden müssen, als:						
1	Die Büchen-Lauenburger Zweigbahn, deren Kosten sich mit Berücksichtigung des schwierigen Terrains im Inundationsgebiet der Elbe für die 1½ Meilen lange Strecke nach dem gefertigten Anschlage ergeben zu . . . . .	402,033					
2	Die Zweigbahn vom Bahnhofe zu Wittenberge nach dem Packhofe daselbst nebst der Verzweigung auf dem Packhofe mit Ausweichen und Drehschneiben, zusammen 445 Ruthen lang, kostet nach dem Ergebniss der Ausführung . . . . .	29,300					
3	Die Beihülfe zur Herstellung von Chaussée'n oder Wegen zu den Bahnhofen beträgt						
	a) für die Chaussée von Hagenow bis zum dortigen Bahnhofe — laut Protokoll der 8ten Plenar-Versammlung vom 22. und 23. Januar 1846. No. 198. . . . .				2000		Rthlr.
	b) für den Weg von Friesack nach dem Bahnhofe — ebendasselbst No. 196. . . . .				2000		Rthlr.
	c) für die Chaussée von Wittenberge bis zum Bahnhofe — desgleichen No. 196. . . . .				4000		Rthlr.
	d) für die Chaussée von Kyritz nach dem Bahnhofe Zernitz — desgl. No. 194. . . . .				3700		Rthlr.
	Summa	11,700					
4	die Mehrkosten für die Kuppelung der Schienen						
	Latus	443,033			13,261,972	2	1

No.	Detail.	Betrag					
		speciell.			summarisch.		
		Rthlr.	Sgr.	Pf.	Rthlr.	Sgr.	Pf.
	Transport nach dem Protokoll der 5ten Plenar-Versammlung vom 10. Februar 1845. No. 152. . .	443,033	"	"	13,261,972	2	1
5	Das Tränken der Schwellen mit Kupfer-Vitriol zur längern Erhaltung derselben, einschliesslich des Apparats, hat gekostet für das erste Geleise	25,090	"	"			
6	Die Herstellung eines electro-magnetischen Telegraphen auf der Bahnstrecke von Berlin bis Spandau — nach der Genehmigung in der 13ten Plenar-Versammlung, Protokoll vom 15. März 1847. No. 256.	40,592	"	"			
7	Zur Vervollständigung der Betriebsmittel und namentlich zur Anschaffung von Vieh- und Güterwagen ist nach dem Beschlusse der 13ten Plenar-Versammlung, Protokoll vom 15. März 1847. No. 262. die Mehrausgabe genehmigt von . . . . . 250,000 Rthlr. Davon sind bis jetzt jedoch nur zu verausgaben nöthig gewesen . . . . .	1,500	"	"			
8	Der Ankauf der Betriebsmittel der Bergedorfer Gesellschaft, nach Abzug des Werths von vier Lokomotiven, welche weniger, als veranschlagt, angeschafft sind, hat gekostet . . . . .	204,000	"	"			
9	Der für den Betrieb aus dem Baufond angeschaffte Bestand an Steinkohlen und Coaks am 1. April c. hat einen Werth von . . . . .	62,614	8	"			
10	Die der Reparatur-Werkstatt übergebenen Materialien incl. 7,000 Rthlr. für Nutzholz haben einen Werth von . . . . .	36,827	"	"			
11	Die Erweiterung der Coaksöfen, da ein Zug mehr eingelegt ist, als früher angenommen wurde, von 2 Oefen in Berlin, 4 in Wittenberge und 6 in Bergedorf, demnächst für Herstellung von Wohnungen für die Coaksaufseher und vollständige Bewahrung der Brenneisen in Summa . . . . .	20,000	"	"			
12	Die Herstellung einer bedeckten Halle in Berlin, einschliesslich der Maurerarbeiten, jedoch nach Abzug der Kosten für einen zweiten Personenwagenschuppen, welcher durch die Halle erspart wird . . . . .	20,000	"	"			
13	Die Herstellung eines zweiten Güterschuppens auf dem Berliner Bahnhofe, nach der Bewilligung in der 13ten Plenar-Versammlung, Protokoll vom 15. März 1847. No. 261. . . . .	28,000	"	"			
	Latus	54,000	"	"			
		935,656	8	"	13,261,972	2	1

No.	Detail.	Betrag					
		speciell.			summarisch.		
		Rthlr.	Sgr.	Pf.	Rthlr.	Sgr.	Pf.
	Transport	935,656	8	„	13,261,972	2	1
14	Die Herstellung eines Canals auf dem Bahnhofe Berlin . . . . .	10,000	„	„			
15	Die Kosten für die Anlegung des Bahnhofes Wendisch-Warnow belaufen sich zusammen auf . . . . .	27,300	„	„			
16	Die Ausgaben auf dem Bahnhofe zu Hamburg für 2 temporäre Güterschuppen, Wasserstation und sonstige Anlagen werden in Summa betragen . . . . .	39,000	„	„			
17	Eine nicht veranschlagte an Oppert gezahlte Gratification . . . . .	15,000	„	„			
18	Der Krahn und Futtermauer an der Elbe bei Grabow . . . . .	4,000	„	„			
19	Für die Bahnhofoanlage bei Sande . . . . .	8,000	„	„			
20	Für die Verlängerung des Güterschuppens bei Wittenberge . . . . .	5,000	„	„			
21	Für Stallgebäude und Holzschuppen, welche noch nachträglich auszuführen sein werden . . . . .	8,000	„	„			
22	Für Abbruch des temporären Empfangsgebäudes in Wittenberge und Einrichtung desselben zu Dienstwohnungen . . . . .	1,532	„	„			
23	Versetzung des Schwellen-Tränkungs-Apparats, einschliesslich des dazu erforderlichen Gebäudes . . . . .	6,000	„	„			
	Summa	1,059,488	8	„			
	Hiervon ab die zum Theil nicht ausgeführte Befriedigung der Bahn mit lebendiger Hecke mit . . . . . 60,000 Rthlr.						
	der Betrag für mehrere nicht angeschaffte, aber veranschlagte Personenwagen, welche entbehrt werden konnten, weil das Material von der Bergedorfer Gesellschaft übernommen und dadurch der nöthige Bestand an Personenwagen beschafft worden ist, . . . . . 28,300 Rthlr.						
	zusammen . . . . .	88,300	„	„			
	bleibt	„	„	„	971,188	8	„
	Summa der Soll-Ausgabe	„	„	„	14,233,160	10	1

No.	Detail.	Betrag					
		speciell.			summarisch.		
		Rthlr.	Sgr.	Pf.	Rthlr.	Sgr.	Pf.
<b>B. Kosten der Bau-Ausführung.</b>							
1	Nach den bisherigen Rapporten beträgt die Ausgabe für die gesammte Ausführung bis zum 1. Februar c. . . . .	12,566,668	11	1			
2	Nach den aufgestellten Berechnungen ist für die einzelnen Baustrecken ein Kosten-Bedürfniss vorhanden, welches durch die Special-Bau-Kassen zu befriedigen ist:						
3	für die I. Bau-Abtheilung . . . . .	103,393	"	"			
4	für die II. Bau-Abtheilung, einschliesslich für das Doppelgeleise von Spandau bis Nauen . . . . .	20,685	"	"			
5	für die III. Bau-Abtheilung, einschliesslich für das Doppelgeleise von Friesack bis Neustadt . . . . .	6,946	"	"			
6	für die IV. Bau-Abtheilung, einschliesslich für das Doppelgeleise von Glöwen bis Wilsnack . . . . .	8,745	"	"			
7	für die V. Bau-Abtheilung, einschliesslich für das Doppelgeleise von Wittenberge bis Warnow . . . . .	31,980	"	"			
8	für die VI. Bau-Abtheilung, einschliesslich des Doppelgeleises für die Strecke von Warnow bis Grabow und von Ludwigslust bis Hagenow . . . . .	34,016	"	"			
9	für die VII. Bau-Abtheilung, einschliesslich des Doppelgeleises von Hagenow über Brahlisdorf, Boitzenburg bis zur Lauenburger Grenze und der Zweigbahn . . . . .	238,766	"	"			
10	für die VIII. Bau-Abtheilung, einschliesslich des Doppelgeleises von der Mecklenburg-Lauenburger Grenze bis Büchen und von Friedrichsruh bis Bergedorf . . . . .	37,856	19	3			
11	für nicht vorhergesehene Ausgaben zur besonderen Berechnung . . . . .	6,000	"	"			
	Summa	13,055,056	"	4			
	Hiervon ab der Baar-Bestand der Special-Bau-Kassen vom 1. Februar 1848. . . . .	24,422	"	11			
	Bleibt	"	"	"	13,030,633	29	5
	Hierzu treten noch folgende Ausgaben:						
1	für Tit. II. Administrations- und Aufsichts-Kosten.	"	"	"	8,000	"	"
2	für Tit. III. Grund - Entschädigung — ist die noch rückständige Zahlung an Entschädigungsgeldern anzuschlagen auf . . . . . wobei jedoch nicht auf ungünstige Urtheile bei den in dieser Angelegenheit noch schwebenden Prozessen Rücksicht genommen ist.	"	"	"	171,000	"	"
	Latus	"	"	"	13,209,633	29	5

No.	Detail.	Betrag					
		speciell.			summarisch.		
		Rthlr.	Sgr.	Pf.	Rthlr.	Sgr.	Pf.
3	<p style="text-align: center;">Transport</p> <p>für Tit. VIII. Herstellung des Bahngestänges — ist zu zahlen:</p> <p>a) für Anlieferung der Schwellen zum Doppelgeleise, inclusive des Tränkens derselben mit Kupfer-Vitriol, . . . . .</p> <p>b) die Restzahlung an die Schwellen-Lieferanten Sauer und Sapel . . . . .</p> <p>c) Versetzung des Schwellentränkungs-Apparats, einschliesslich des dazu erforderlichen Gebäudes</p> <p>d) Die Restzahlung für die in Lieferung gegebenen Schienen, incl. Bohren derselben, beträgt</p> <p>e) die Steuer für die im Preussischen erforderlichen Schienen beträgt . . . . .</p> <p>f) für Nägel, Platten, Bolzen und Laschen ist noch zu zahlen an Lieferanten in Berlin und Hamburg . . . . .</p>	"	"	"	13,209,633	29	5
		67,283	"	"			
		1,207	18	8			
		6,000	"	"			
		158,031	"	"			
		84,100	"	"			
		5,090	"	"			
4	<p style="text-align: center;">Summa Tit. VIII.</p> <p>für Tit. X. Bewegliche Schienen und Drehscheiben. Hierfür ist noch zu verausgaben .</p>	"	"	"	321,711	18	8
5	<p>für Tit. XII. Gebäude:</p> <p>a) für mehrere Stallgebäude, welche noch notwendig ausgeführt werden müssen, für Holzschuppen etc. . . . .</p> <p>b) für 3 bis 4 Wärter- und Bahnmeister-Etablisements . . . . .</p> <p>c) für die Bahnhofs-Anlage bei Sande . . . . .</p> <p>d) Einrichtung der Werkstätten, soweit solches noch nicht geschehen ist . . . . .</p> <p>e) der Werkstatt ist für die, für die Bau-Ausführung gefertigten Gegenstände, noch zu vergütigen . . . . .</p> <p>f) für Anlagen auf dem Bahnhofe zu Hamburg sind noch auszugeben . . . . .</p>	"	"	"	200	"	"
		8,000	"	"			
		9,000	"	"			
		8,000	"	"			
		6,060	"	"			
		34,475	1	9			
		3,900	"	"			
6	<p style="text-align: center;">Summa Tit. XII.</p> <p>für Tit. XIV. Maschinen und Wagen. An Restzahlungen und zur Abrechnung mit den verschiedenen Fabrikanten sind noch erforderlich . . . . .</p>	"	"	"	69,435	1	9
7	<p>für Tit. XV. Einrichtung des Betriebes zur Vervollständigung der Ausstattung der Empfangsgebäude, für Erleuchtung der Bahnhöfe u. s. w. sind erforderlich . . . . .</p>	"	"	"	2,500	"	"
		"	"	"	5,000	"	"
	Latus	"	"	"	13,608,480	19	10

No.	Detail.	Betrag					
		speciell.			summarisch.		
		Rthlr.	Sgr.	Pf.	Rthlr.	Sgr.	Pf.
8	Transport für Tit. XVI. Neben-Anlagen, Telegraphen. Für die Herstellung eines electro-magnetischen Telegraphen zwischen Berlin und Spandow sind noch zu zahlen . . . . . für sonstige Neben-Anlagen . . . . .	"	"	"	13,608,480	19	10
		300	"	"			
		1,000	"	"			
9	Summa Tit. XVI. für Tit. XVII. Insgemein. a) Für Unterhaltung des Bahngestänges incl. Material und der Böschungen des Bahndammes vom 1. April bis 31. December 1847, insofern diese Ausgaben dem neuen Zustande der Bahn zur Last fallen . . . . . b) Für die Kies-Transporte zum zweiten Gestänge, welche der Betrieb für den Bau gemacht hat, sind zu vergütigen . . . . . c) Zinsen der unverkauften Prioritäts-Actien. sowie Zwischenzinsen der Betriebs-Einnahme etc. d) Für Vervollständigung der Bestände der Werkstätten . . . . . e) Für alle nicht besonders berechnete Ausgaben, für Anlagen, die sich noch nicht übersehen lassen und die dem Baufond zur Last fallen sollen, zum speciellen Nachweise . . . . .	"	"	"	1,300	"	"
		21,514	11	"			
		11,528	"	"			
		21,000					
		6,443	28	"			
		20,000	"	"			
	Summa Tit. XVII. für Tit. XVIII. Rendanturgebühren. Hierfür ist noch auszugeben . . . . .	"	"	"	80,486	9	"
		"	"	"	2,000	"	"
	Summa Hiervon ab verschiedene Einnahmen der Werkstatt . . . . .	.	.	.	13,692,266	28	10
		"	"	"	3,402	17	4
	Summa summarum . . . . .	.	.	.	13,688,864	11	6
<b>Vergleichung.</b>							
Die Soll-Ausgabe beträgt . . . 14,233,160 Rthlr. 10 Sgr. 1 Pf.							
Die wirkliche Ausgabe beträgt . 13,688,864 " 11 " 6 . .							
Mithin Ersparung . 544,295 Rthlr. 28 Sgr. 7 Pf.							

No.	Detail.	Betrag					
		speciell.			summarisch.		
		Rthlr.	Sgr.	Pf.	Rthlr.	Sgr.	Pf.
	<b>Eine Vergleichung der Gesamt-Ausgabe mit den vorhandenen Geldmitteln</b> der Gesellschaft giebt folgendes Resultat:						
1	Die sämtlichen Zahlungen, welche aus dem Vermögen der Gesellschaft, (bestehend in 5,000,000 Rthlr. Actienkapital Litt. A., 3,000,000 " " Litt. B., 5,000,000 " " in Prioritäts-Actien, den Ergebnissen des Betriebes bis zum 1. April a. pr. und mehreren Einnahmen bei der Bauverwaltung) bis zum 1. Februar c. geleistet worden sind, betragen nach dem Abschluss der hiesigen Haupt-Kasse . . . . .	12,566,668	11	1			
2	Hierzu kommen Zahlungen, welche nach dem 1. Februar c. geleistet, aber in vorstehender Summe nicht enthalten sind, nach Abzug von 3402 Rthlr. 17 Sgr. 4 Pf. Einnahme . . . .	90,238	23	5			
3	Ferner der Bestand der Hauptkasse am 1. Fe- bruar c. beträgt nach Angabe des Haupt-Kas- sen-Rendanten . . . . .	276,725	8	6			
	Summa des Gesamt-Vermögens der Gesellschaft Die Gesamt-Ausgabe für das ganze Unterneh- men, einschliesslich aller Mehrarbeiten und des Betrags für 21½ Meilen Doppelgeleise beträgt nach dem Vorstehenden . . . . .	"	"	"	12,933,632	13	"
		"	"	"	13,688,864	11	6
	Es entsteht also ein Deficit von . . . . .	"	"	"	755,231	28	6
	Dies Deficit vermindert sich, wenn die Be- stände der Coaksbrennereien mit . . . . .	51,221	14	6			
	der Reparatur-Werkstätten mit . . . . .	38,299	11	7			
	zusammen mit	"	"	"	89,520	26	1
	in Abzug kommen, und es bleibt ein Deficit von	"	"	"	665,711	2	5
	Das in der Uebersicht vom 6. October 1847. nachgewiesene Mehrbedüfniss beträgt . . . .	"	"	"	514,077	23	7
	mithin jetzt ein grösseres Deficit von . . . .	"	"	"	151,633	8	10

Berlin, den 15. März 1848.

**Neuhaus.**