

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
1848

業種
鉄道会社

掲載文献等
Original

ファイル名
1848BHEG_A.pdf

1909. 7386

Sechster General-Bericht

der

Direction der Berlin-Hamburger-Eisenbahn- Gesellschaft.



Berlin, 1849.

Druck von Marquardt & Steinthal,
Nauer-Straße Nr. 53.

Indem die Direction sich die Ehre nimmt, ihren Verwaltungs-Bericht für das Jahr 1848 hiermit öffentlich abzulegen, muß sie freilich ihr tiefes Bedauern aussprechen, daß dasselbe für die Besitzer der Stamm-Actien ein so unfruchtbares gewesen ist; aber sie glaubt, daß für den, welcher die Ereignisse jenes Jahres, namentlich insofern sie unsere Bahn berührten, unbefangen beobachtet hat, ein solches Resultat kaum etwas Ueberraschendes haben kann. Es läßt sich in der That behaupten, daß von allen nachtheiligen Einflüssen der Begebenheiten unser Unternehmen im vollsten Maaße betroffen worden ist, während von den einzelnen materiellen Vortheilen, die sie mitunter begleiteten, nur wenige ihm zugeflossen sind. Schon in unserm vorjährigen Bericht haben wir darauf hinweisen müssen, wie unter dem Druck, welcher nun schon seit einigen Jahren auf dem Wohlstande unseres Vaterlandes lastet, unsere Eisenbahn empfindlich mit leiden mußte; im vorigen Jahre kam noch hinzu, daß die unruhigen Auftritte im Innern, der Krieg in den Herzogthümern Schleswig und Holstein und die Blokade der Elbe, die Züge von Reisenden wie von Waaren oft auf ein Minimum beschränkten. Hat überhaupt ein beträchtlicher Personenverkehr in Deutschland Statt gefunden, so ist es nur in der Richtung auf Frankfurt a. M. gewesen; hiervon ist aber unserer Bahn gar nichts zu gute gekommen. Freilich haben wir dagegen bedeutende Militair-Transports zu fördern gehabt, — im Ganzen circa 40,000 Mann — allein diese konnten doch nur einen theilweisen Ersatz für den anderweitigen Ausfall geben, nicht bloß wegen des um $\frac{1}{2}$ ermäßigten Tariffaßes, für welchen Militair-Commandos in der III. Classe gefördert werden, sondern auch weil dadurch eine Reihe von Extrazügen bei Tage sowohl als bei Nacht nöthig wurden, was eine beträchtliche Kostenvermehrung verursachte. Abgesehen von diesen Militair-Transports zeigt unsere Personenfrequenz, im Vergleich zum Jahre 1847, eine Abnahme um 95,801 Personen und in der Einnahme um circa 110,000 Thl. und wenn im Waarenverkehr das Verhältniß ein günstigeres gewesen ist, so haben wir das doch nur der Wiederherstellung friedlicher Verhältnisse an den Gränzen und der Ruhe und Ordnung

im Innern zu verbanen. Ein Hinblick auf den Ertrag der einzelnen Monate wird das ergeben; hier sei nur angeführt: daß von den circa 586,000 Thlr., welche den Ertrag der ordinären Güterfrachten bilden, circa 262,000 Thlr. in den letzten vier Monaten eingenommen worden sind, so daß, wenn der übrige Theil des Jahres eine entsprechende Einnahme geliefert hätte, diese Rubrik allein über 200,000 Thlr. mehr erbracht haben würde. Niemand wird aber behaupten wollen, daß hierin schon ein Maximum liege; jene Zeit war doch in der That nur der Anfang zu einem geregelten Zustande in einem Theile des Handelsgebietes unserer Bahn, und wir dürfen dieser Erfahrungen als ermutigend für die Zukunft deshalb um so mehr erwähnen, als die letzten Umwälzungen für den ganzen Ländercomplexus des östlichen Deutschlands und der Nachbarstaaten, die recht eigentlich zu unserm Handelsgebiet gehören, eine gedeihliche Entwicklung herbeizuführen verheißt.

Auf die Verträge, die wir zur Sicherung und Erleichterung dieses Verkehrs mit den betreffenden anderen Bahnverwaltungen geschlossen haben, werden wir weiter unten zurückkommen. Außerdem haben wir im kommenden Sommer von Süden her die Vollenbung der Magdeburg-Wittenberger Bahn und den Anschluß derselben an die unsrige mittelst einer interimistischen Holzbrücke; im Norden aber auch den Verkehrszufluß von Rostock zu gewärtigen, da den mecklenburgischen Bahnen, die jetzt schon bis Wismar reichen, nunmehr ihre gänzliche Vollenbung, auch bis zu jener Seestadt, gesichert ist.

Der Ertrag der ersten Monate des laufenden Jahres rechtfertigt unsere günstigen Erwartungen; hoffen wir nur, daß der dänische Krieg nicht auf's Neue den friedlichen Verkehr in verderblicher Weise störe.

Ueber die einzelnen Ergebnisse des vorjährigen Betriebes geben die diesem Bericht beigelegten Tabellen umständlich Auskunft, und heben wir daraus im Wesentlichen noch folgendes hervor.

Die Personenfrequenz (Anlage Lit. A.) hat, ausschließlich der Militair-Commando's, die Zahl von 523,145 betragen (1847 — 618,946) und zwar führen

I. Classe	3,108	(1847: 5,412)
II. „	89,817 $\frac{1}{2}$	(1847: 130,603)
III. „	430,219 $\frac{1}{2}$	(1847: 482,931)

Die bedeutendste Abnahme ist, wie Sie sehen, in den beiden ersten Wagenklassen, nämlich resp. von 42,5 und 31,2 pCt., in der dritten dagegen von 10,9 pCt. So ist denn auch der Ertrag, den der einzelne Fahrgast gebracht, ein viel geringerer, nämlich von nur 19 Sgr. 1 $\frac{1}{2}$ Pf. gegen 22 Sgr. 3 $\frac{1}{2}$ Pf. im vorigen Jahre. Auf die Länge einer Meile berechnet, würde sich eine Personenzahl von 3,592,974, auf die ganze Länge der Bahn dagegen

von 94,552 herausstellen; hiernach hat im Durchschnitt ein jeder Passagier die Bahn auf einer Strecke von $6\frac{1}{10}$ Meilen benutzt.

Was die Einträglichkeit der einzelnen Stationen — Anlage Lit. B. — betrifft, so ist diese im Personenverkehr fast durchgehends in demselben Verhältniß geblieben wie im vergangenen Jahre.

Berlin steht oben an, indem 719 Reisende erster, 16,816 $\frac{1}{2}$ zweiter und 99,570 $\frac{1}{2}$ dritter Klasse, zusammen 117,106 Reisende einen Ertrag von 106,179 Thlr. 4 Pf. gebracht haben; dann folgt Hamburg mit einem Ertrage von 84,830 Thlr. 18 Sgr. 9 Pf. bei 84,339 Reisenden, nämlich 739 erster, 19,947 zweiter und 63,653 dritter Klasse.

Als dritte Station folgt Hagenow, der Anschlußpunkt der Mecklenburgischen Bahnen und hier darf nicht unbemerkt bleiben, daß, während in Berlin eine Mindereinnahme von circa 36,000 Thlr. und in Hamburg gar von mehr als 45,000 Thlr. gegen das vorangegangene Jahr stattgefunden, dieselbe in Hagenow nur 728 Thlr. betragen hat, nämlich 26,372 Thlr. im Jahre 1848 gegen 27,100 im Jahre 1847, bei einer Zunahme in der Personenfrequenz von 33,113 gegen 32,560; hierin liegt gewiß ein Beweis, daß in den Mecklenburgischen Verkehrsverhältnissen schon eine kräftige Entwicklung günstiger Elemente begonnen hat, die den allgemein nachtheiligen Verhältnissen des vorigen Jahres in solcher Weise entgegenzuwirken vermochte und zugleich eine Rechtfertigung der höheren Erwartungen, die wir für die Zukunft daran geknüpft haben. Aus denselben Gründen dürfen wir gleiche Folgen von der in dieser Kategorie vierten Station Wittenberge erwarten, sobald hier die Eisenbahnverbindung mit Magdeburg hergestellt sein wird.

Im vorigen Jahre zeigt sich hier eine Abnahme von etwas über 4,000 Thlr., nämlich 15,011 gegen 19,184 im Jahre 1847, bei einer gleichen Minderzahl von Reisenden (17,685 zu 21,888.)

Eine positive Zunahme findet sich bei den Stationen Rauen und Spandow, welche dieses Mal auf Neustadt a. D. folgen. Bei Rauen ist dieselbe in der Personenfrequenz von 20,723 auf 22,405 und in der Einnahme von 8,616 Thlr. auf 9,440 gestiegen; bei Spandow in jenen von 57,724 auf 60,885 und in dieser von 9,242 Thlr. auf 9,262; wahrscheinlich hat die Verlegung eines Theiles der Berliner Garnison in jene beiden Städte nach den Märzereignissen hier mitgewirkt. Außerdem zeigt eine kleine Mehreinnahme der Anhaltepunkt Warnow (509 Thlr. : 427); der neue Anhaltepunkt Seegesfeld, der sich auf der Tabelle findet, ist auf vielfaches Ansuchen der umliegenden Ortschaften versuchsweise bewilligt worden; er gilt nur für die Zwischenzüge und die Einrichtung ist so getroffen, daß sie uns keine Kosten verursacht.

Die Beförderung von Militair-Commandos hat 70,287 Thlr. 6 Sgr. 4 Pf. einge-

tragen, worin jedoch die Einnahme für den Transport der dazu gehörigen Artillerie nebst Bespannung, Munitions- und Gepäckwagen begriffen ist. Das Nähere in dieser Beziehung weist die Anlage C. nach.

Die transportirten Güter haben — Anlage D. und E. — ein Gesamtgewicht von 1,831,190 Centner betragen, nämlich 1,799,480 Centner Fracht und 31,710 Centner Eilgut. (1847 resp. 1,504,908 und 51,307 Centner.)

Die Gründe, welche im vorangegangenen Jahre die Eilfracht begünstigten, sind in unserm damaligen Bericht erwähnt worden.

Der Gepäcktransport, der sich wesentlich nach der Personenfrequenz richtet, hat um circa 10,500 Centner abgenommen (58,442 : 68,951); leider müssen wir aber ein Gleiches auch von dem Viehtransport sagen, in welchem sich eine Mindereinnahme von circa 9,000 Thlr. (36,958 : 46,052) zeigt. Der Grund davon ist zum großen Theil in der durch die Elbblockade verhinderten Viehexport nach England, zum Theil darin zu suchen, daß Mecklenburg und Holstein ihren Viehabsatz in der Versorgung der im Norden aufgestellten Truppenmassen fanden. Nicht ohne Einfluß mag übrigens auch die aus der Abnahme des allgemeinen Wohlstandes folgende Verminderung der Fleischconsumtion gewesen sein. Die Bewegung des Viehtransportes ist aus der Anlage F. ersichtlich, die zugleich die Nachweisungen über den Equipagentransport enthält, der eine Einnahme von 4,278 Thlr. — circa 1,500 Thlr. weniger als 1847 — erbracht hat.

Der Frachtverkehr der einzelnen Stationen ist aus der Anlage E. ersichtlich.

Hiernach sind:

von Berlin abgegangen	Frachtgut	286,207½ Ctr.	Eilgut	10,473 Ctr.
(1847	"	274,152½	"	9,545 "
dieselbst angekommen	"	897,681	"	12,169½ "
(1847	"	735,962½	"	17,751½ "
von Hamburg abgegangen	"	952,539½	"	13,287 "
(1847	"	814,279½	"	27,008½ "
dieselbst angekommen	"	395,372½	"	9,520 "
(1847	"	262,187½	"	17,641½ "

Auch in dieser Rubrik zeigt sich die Zunahme des mecklenburgischen Verkehrs, indem Hagenow einen Gesamtfrachtverkehr von circa 197,000 Ctr. ausweist, worunter circa 7,000 Centner Eilgut; (1847 circa 138,000 Centner.) Wittenberge hat eine Zunahme von circa 10,000 Ctr. aufzuweisen, im Ganzen nämlich ca. 220,600 Ctr., worunter noch nicht 1,200 Centner Eilgut. Unter den übrigen Stationen steht in dieser Beziehung dieses Mal Rauen obenan mit ca. 98,000 Ctr. (1847 85,000); dann folgen Neustadt a. D. mit ca. 96,000 Ctr.

(1847 93,000), Boizenburg mit 58,000 (1847 75,000), Glöwen mit ca. 57,000 (1847 55,000), Friesack mit ca. 48,000 (1847 52,000). Am wenigsten hat bis jetzt Grabow die in der That bedeutenden Erwartungen, die wir von dessen Verkehr gehegt hatten, gerechtfertigt, indem es erst nach Ludwigslust (ca. 36), Schwarzenbeck (ca. 34), Zernitz (ca. 32), Bergedorf (ca. 32) Brahlendorf (ca. 31) Spandow (ca. 28) Büchen (ca. 28) und Paulinenaue (ca. 23) mit ca. 20,000 Etr. sich in die Reihe stellt. —

Der stärkste Gütertransport hat im Monat Oktober Statt gefunden, nämlich circa 225,000 Etr., worunter ca. 5000 Etr. Eilgut; der schwächste im Monat April, nämlich circa 101,000 Etr. worunter 2,500 Etr. Eilgut.

Die Gesamt-Einnahmen aus den verschiedenen Betriebszweigen ergeben, laut der detaillirten Anlagen G. und H., folgendes Resultat:

Für Personen einschließlich der Beförderung von Militärs	403,576	Thlr.	24	Sgr.	9	Pf.
Für Frachtgüter	586,626	„	4	„	7	„
Für Vieh mit den Güterzügen	36,958	„	5	„	—	„
Für Eilgut	24,138	„	1	„	4	„
Für Gepäc, incl. Vieh mit den Personenzügen	14,478	„	1	„	1	„
Für Equipagen	4,278	„	25	„	5	„
	<u>1,070,056</u>	Thlr.	2	Sgr.	2	Pf.
Hiezu noch die in der General-Uebersicht — Anlage J.						
aufgeführten verschiedenen Einnahmeposten mit zusammen	25,607	„	23	„	4	„
	<u>1,095,663</u>	Thlr.	25	Sgr.	6	Pf.
Hiervon ab die Ausgabe (laut Anl. K in fine)	1,093,302	„	20	„	6	„
	<u>2,361</u>	Thlr.	5	Sgr.	—	Pf.

Zu einer speziellen Erörterung dieser Ausgaben werden wir sogleich übergehen, nachdem wir nur noch erwähnt haben, daß die dem Bericht beigelegten Anlagen L. und M. die näheren Nachweisungen über die Leistungen unserer Locomotive und Wagen, sowie über den Colesverbrauch enthalten.

Die von den Locomotiven durchlaufene Meilenzahl beträgt 119,219²/₁₀₀, das verbrauchte Coles-Quantum 17,323,580 Pfund, was 145³¹/₁₀₀ Pfund pro Meile ergibt, also 13⁰¹/₁₀₀ Pfund pro Meile weniger, als im vorigen Jahre.

Was nun die Betriebs-Ausgaben betrifft, so sind diese, für die Haupttitel A. B. und C., also mit alleiniger Ausnahme der General-Ausgaben, etatsmäßig veranschlagt gewesen zu 660,529 Thlr. 20 Sgr.; hiervon wären noch abzusetzen 30,000 Thlr. für

zwei mitberechnete, aber nicht angeschaffte Lokomotive, wonach mithin eine Soll-Ausgabe bliebe von 630,529 Thlr. 20 Sgr. — Pf.
 die Gesamt-Ausgabe für die bezeichneten Titel beträgt 577,601 „ 17 „ 1 „
 es ist also weniger ausgegeben 52,928 Thlr. 2 Sgr. 11 Pf.

Jene wirklich verausgabte Summe über die 119,219¹/₁₀ große Zahl der Betriebsmeilen vertheilt, würde die Kosten für die einzelne Meile auf 4 Thlr. 25 Sgr. 4 Pf. stellen.

Zu der Gesamt-Brutto-Einnahme verhält sie sich wie 53 von 100; doch läßt sich daraus kein Resultat für weitere Vergleichen ziehen, weil in der Brutto-Einnahme auch die durch den Tariffuß mit erhobenen Transitzölle und Centnergebler für Bringen und Holen der Güter liegen. Wenn man von der in der Anlage J. bezeichneten Betriebs-Einnahme ad 1,070,056 Thl. 2 Sg. 2 Pf.
 a. die verausgabten Centnergebler für Bringen und Holen der Güter
 58,380 Thl. 20 Sg. — Pf.

b. die verausgabten Transitzölle

112,944 Thl. 16 Sg. 1 Pf.

nach Abzug der be-
 sonder s vereinnahm-

ten Transitzölle. . . . 11,469 „ 15 „ 5 „

101,475 „ — „ 8 „

zusammen 159,855 „ 20 „ 8 „

als diejenigen generellen Ausgaben, welche durch die Tariffüße mit der Fracht vorher vereinnahmt wurden, absetzt, so erhält man die

reine Betriebs-Einnahme von 910,200 Thl. 11 Sg. 6 Pf.

welche erst die richtige Grundzahl zur Ermittlung des zu Vergleichen geeigneten Verhältnisses der Betriebs-Ausgabe zur Betriebs-Einnahme bildet. Dasselbe stellt sich hiernach wie 63⁴⁶/₁₀₀ zu 100.

Im Allgemeinen ist aus dem Verhältniß der Betriebs-Ausgaben zur Betriebs-Einnahme noch kein sicherer Schluß auf die mehr oder weniger sparsame Verwaltung der Bahn zu machen. Denn den Hauptfaktor in diesem Exempel bildet die Frequenz sowohl im Personen- als im Güter-Verkehr und es ist ohne Zweifel, wenn einmal alle Betriebskosten bis auf die Betriebskraft selbst gedeckt sind, daß ohne wesentliche Erhöhung eine bei weitem größere Einnahme erzielt werden könnte, ohne irgend eine erhebliche Ausgabe dafür zu machen. Hätten wir z. B. in jedem unserer vier Personenzüge nur 30 Reisende III. Klasse von Berlin nach Hamburg mehr gehabt, so würde dadurch eine Einnahme von

181,400 Thlr. erzielt sein, ohne daß dafür irgend eine Ausgabe zu machen gewesen wäre, weil unsere Züge schwach besetzt waren und ohne Verstärkung der Betriebskraft das Dreifache dieser Personenzahl hätte gefördert werden können.

Aber gerade die geringe Personenfrequenz, bei der die Reisenden unsere 38 Meilen lange Bahn nur auf so kurzen Strecken benutzen, daß die durchschnittliche Einnahme pro Person 19 Sgr. 1 Pf. beträgt, ist die Ursache des geringen Ertrages und des ungünstigen Verhältnisses der Betriebs-Ausgabe zur Betriebs-Einnahme.

Auch noch ein anderer Umstand wirkt wesentlich hierauf ein, nämlich die geringe Höhe des Frachtfasses für den Güterverkehr. Wir sind zur Begegnung der Concurrenz gezwungen, zu einem Tariffaß von 3 Pf. per Centner und Meile zu beschränken, während andere Bahnen einen Tariffaß von 4, 5 und 6 Pf. festhalten können. Es muß daher nothwendig schon aus diesem Grunde das Verhältniß der Betriebs-Ausgaben zu den Betriebs-Einnahmen ein ungünstigeres sein, als auf anderen Bahnen.

Die einzelnen Etatstitel geben uns zu folgenden Bemerkungen Veranlassung:

Tit. A.

- Allgemeine Verwaltungskosten.

Soll-Ausgabe 45,433 Thlr. 10 Sgr. — Pf.

Wirkliche Ausgabe 39,856 „ 23 „ 10 „

weniger 5,576 Thlr. 16 Sgr. 2 Pf.

Die Ersparung liegt darin, daß das Gehalt zweier Directoren nicht für das ganze Jahr verausgabt, daß an Diäten und Reisekosten erspart und die Kosten für Heizung und Erleuchtung der Dienstlocale nicht hier berechnet, sondern unter Titel C. mit aufgeführt sind.

Mit der beschlossenen und mit dem 1. Januar des laufenden Jahres bereits eingetretenen Auflösung der Hauptkasse in Hamburg werden hier fernere Ersparungen eintreten.

Tit. B.

Unterhaltung der Bahn und der Gebäude.

Abtheilung I.

Besoldung der Bahnaufsichtsbeamten.

Soll-Ausgabe 87,436 Thlr. 1 Sgr.

Wirkliche Ausgabe 89,904 „ 15 „

mehr 2,468 Thlr. 14 Sgr.

Die Mehrausgabe rechtfertigt sich dadurch, daß die Bahningenieure zum Theil aus dem Betriebsfonds besoldet sind, während bei Einreichung des Etats ihre Remuneration durch den Baufonds angenommen wurde. Die längere Remuneration aus dem Baufonds konnte aber deshalb nicht statt-

finden, weil die provisorisch mit der Unterhaltung beauftragten Baumeister inzwischen entlassen und Bahn-Ingenieure angestellt wurden.

Abtheilung II.

Instandhaltung des Unterbaues incl. Materialien.	
Soll-Ausgabe	15,277 Thlr. 16 Sgr. — Pf.
Ist-Ausgabe	4,308 „ 17 „ 7 „
	<hr/>
weniger	10,968 Thlr. 28 Sgr. 5 Pf.

Die Minderausgabe ist dadurch entstanden, daß der ganze Unterbau bei seiner soliden Construction nur unbedeutende Reparaturen erfordert hat.

Abtheilung III.

Instandhaltung des Oberbaues incl. Materialien.	
Soll-Ausgabe	78,760 Thlr. — Sgr. — Pf.
Ist-Ausgabe	35,342 „ 25 „ 10 „
	<hr/>
weniger	43,417 Thlr. 4 Sgr. 2 Pf.

Der Grund dieser Ersparung liegt besonders mit darin, daß Wärter und Hülfswärter mit zur Instandhaltung des Oberbaues verwendet, daß weniger Reparaturen vorgekommen sind, als vorausgesetzt wurden und daß weniger Materialien zur Unterhaltung gebraucht sind, als in dem Voranschlage angenommen.

Abtheilung IV.

Instandhaltung der Nebenanlagen.	
Soll-Ausgabe	2,420 Thlr. — Sgr. — Pf.
Ist-Ausgabe	691 „ 16 „ 5 „
	<hr/>
weniger	1,728 Thlr. 13 Sgr. 7 Pf.

Auch hier erklärt sich die Wenigerausgabe durch das eingetretene geringere Bedürfnis.

Abtheilung V.

Instandhaltung der Bahnhofs-Gebäude, der Wärterhäuser, der mechanischen Vorrichtungen u.	
Soll-Ausgabe	8517 Thlr. 15 Sgr. — Pf.
Ist-Ausgabe	8154 „ 9 „ 9 „
	<hr/>
weniger	363 Thlr. 5 Sgr. 3 Pf.

Diese Minderausgabe wird keiner weiteren Bemerkung bedürfen; dagegen mag hier angeführt werden, daß, sowohl mit den betreffenden Postverwaltungen, als mit der Mecklenburgischen Eisenbahn-Gesellschaft über die ihnen zur Benutzung überlassenen Localitäten auf unseren Bahnhöfen angemessene Entschädigungen vertragsmäßig festgestellt sind.

11

Abtheilung VI.

Unterhaltung und Ergänzung der Geräthschaften.

Soll-Ausgabe	5000 Thlr. — Sgr.
Ist-Ausgabe	1903 „ 19 „
	<hr/>
weniger	3096 Thlr. 11 Sgr.

Die Wenigerausgabe rührt daher, daß die vom Neubau im guten Zustande übergebenen Geräte weniger Reparatur, als angenommen war, verursacht haben.

Abtheilung VII.

Unvorhergesehene Ausgaben, Hinwegräumung des Schnees u.

Soll-Ausgabe	3000 Thlr. — Sgr.
Ist-Ausgabe	584 „ 24 „
	<hr/>
weniger	2415 Thlr. 6 Sgr.

Diese Minderausgabe erklärt sich von selbst durch das geringere Bedürfnis.
Wird von der gesammten baulichen Unterhaltung, welche

140,890 Thlr. 7 Sgr. 7 Pf.

gelöst hat, der Betrag für Besoldung der

Bahnaufsichtsbeamten mit 89,904 „ 15 „ — „

abgezogen, so bleibt die Summe von . . . 50,985 Thlr. 22 Sgr. 7 Pf.

übrig, d. h. bei 38 Meilen Länge = 1341 Thlr. 22 Sgr. pro Meile für die gesammte bauliche Unterhaltung der Bahn, einschließlich aller Nebenanlagen, aller mechanischen Vorrichtungen auf den Bahnhöfen, als: Drehscheiben, Ausweichen, Pumpen, sämtlicher Gebäude u. Dieses muß als ein sehr erfreuliches Resultat angesehen werden, besonders da die 2 Meilen lange Bahn von Hamburg nach Bergedorf wegen ihres schlechten Untergrundes und der hölzernen Brücken einige kostspielige Reparaturen erfordert hat. Es bedarf wohl kaum der Erwähnung, daß ein so überaus günstiges Resultat nur der vollkommenen Solidität der Bau-Ausführung beigemessen werden kann; doch ist es wohl eben so einleuchtend, daß es nicht immer möglich sein wird, mit einem solchen Minimum der Kosten, selbst abgesehen von dem zu bildenden Reservefonds, auszureichen.

Tit. C.

Kosten des Transportbetriebes.

Abtheilung I.

Besoldung des Betriebspersonals.

Soll-Ausgabe	70,007 Thlr. 18 Sgr. — Pf.
Ist-Ausgabe	69,872 „ 18 „ 1 „
	<hr/>
weniger	134 Thlr. 29 Sgr. 11 Pf.

Diese geringe Ersparung giebt zu keiner besondern Bemerkung Veranlassung.

Abtheilung II.

Kosten des Bahnhofsaufsichts-Personals.

Soll-Ausgabe	12,055 Thlr. 11 Sgr. — Pf.
Ist-Ausgabe	12,143 „ 14 „ 2 „
mehr	88 Thlr. 3 Sgr. 2 Pf.

Die geringe Mehrausgabe und die Absorbirung anderer kleiner Ersparungen ist durch die nöthig gewordene Annahme einiger Bahnhofswächter entstanden.

Abtheilung III.

Kosten des Güter- und Gepäc-Transports.

Soll-Ausgabe	31,478 Thlr. — Sgr. — Pf.
Ist-Ausgabe	43,787 „ 23 „ 4 „
mehr	12,309 Thlr. 23 Sgr. 4 Pf.

Diese ansehnliche Mehrausgabe entsteht allein durch die vermehrten Löhne für das Ein- und Ausladen der Güter, welche mit 14,000 Thlr. im Etat angenommen waren, aber 26,754 Thlr. 22 Sgr. 10 Pf. oder 12,754 Thlr. 22 Sgr. 10 Pf. mehr gekostet haben.

Die sorgfältigsten Erörterungen haben ergeben, daß an dieser Position auch für die Zukunft keine Ersparung zu machen sein wird, eine Abnahme in derselben würde nur aus einer Verminderung unseres Güterverkehrs entstehen können; mit dessen Zunahme wird und muß auch sie steigen.

Der Betrag ist übrigens annähernd auf die Leistung selbst nicht zu hoch. Denn es stellt sich der Kostenbetrag für Ein- und Ausladen auf 5½ Pf. pro Ctr. heraus, während im Tarif für diese Leistung 6 Pf. liegen und also noch ein Ueberschuß dabei verbleibt.

Dabei mag nicht übersehen werden, daß die Eigenthümlichkeit des Verkehrs in Hamburg, wo die Güter gewöhnlich erst gegen Abend zum Bahnhof kommen, ein Ausladen während der Nacht nöthig macht, so wie, daß die steuerliche Abfertigung in Berlin bei der beschränkten Arbeitszeit mehr Arbeitskräfte in Anspruch nimmt, als auf anderen Bahnen.

Abtheilung IV.

Kosten des Billetwesens.

Soll-Ausgabe	7,800 Thlr. — Sgr. — Pf.
Ist-Ausgabe	7,814 „ 20 „ 6 „
mehr	14 Thlr. 20 Sgr. 6 Pf.

Dieser Posten kann zu keiner besondern Bemerkung Veranlassung geben.

Abtheilung V.

Kosten der Transportkräfte.

Soll-Ausgabe	132,000 Thlr. — Sgr. — Pf.
Ist-Ausgabe	115,491 „ 1 „ 10 „
weniger	16,508 Thlr. 28 Sgr. 2 Pf.

Es sind veranschlagt	120,000 Meilen.
Es sind mit der Locomotive durchlaufen	119,219 "
	<u>weniger 781 Meilen.</u>

Die durchlaufene geringere Meilenzahl hat nach dem Anschlagsfuß von $1\frac{1}{2}$ Thlr. pro Meile eine Minderausgabe von 859 Thlr. 3 Sgr. zur Folge; der übrige Theil der Minderausgabe bei diesem Titel, also 15,649 Thlr. 25 Sgr. 2 Pf. hat seinen Grund in der Einführung von Prämien für gewisse Ersparungen, sowohl im Verbrauch von Coles, als auch von Schmieröl, welche nicht ohne ersprießliche Folgen geblieben sind. Auch ist zum Anfeuern der Locomotive weniger Holz, als vorausgesetzt, verbraucht worden.

Was jene Prämien betrifft, so werden dieselben darnach berechnet, daß 90 % des früheren Verbrauchs als Maximum angenommen, von dem hieran ersparten Quantum $\frac{1}{10}$ % als Prämie bewilligt wird.

Daß hierdurch nicht unbedeutende Ersparungen erzielt werden, mag der Umstand beweisen, daß einzelne Locomotivführer von 2 bis 7 Thlr. Prämie pro Monat verdient haben.

Ähnlich verhält es sich mit der Delprämie beim Schmieren, sowohl der Maschinen als Wagen, wodurch der Verbrauch sich auf mindestens die Hälfte reducirt hat. Außerdem aber ist an den in unserer Werkstat gebauten Wagen eine Einrichtung getroffen worden, welche verursacht, daß erfahrungsmäßig nur noch 14 Loth Del zum Werthe von 1 Sgr. $7\frac{1}{2}$ Pf. pr. Achse auf 1000 durchlaufene Meilen gebraucht werden.

Dieses, vielleicht das günstigste Resultat das bisher erreicht worden ist, werden wir freilich erst allmählig durchgehends herbeiführen können; denn wenn die dazu nöthige Veränderung in der Einrichtung der Achslagen an und für sich auch nicht kostspielig ist, so würde sie doch in so großer Ausdehnung einen ansehnlichen Betrag erfordern, der erst nach und nach durch die Ersparung an Del wieder gedeckt wird.

Abtheilung VI.

Unterhaltung der Transportmittel.

Soll-Ausgabe	138,000 Thlr. — Sgr. — Pf.
Ist-Ausgabe	102,726 " 17 " 8 "
	<u>weniger 35,273 Thlr. 12 Sgr. 4 Pf.</u>

Von dieser Ersparung geht, wie Eingangs gedacht, der Betrag für 2 nicht angeschaffte Locomotiven mit 30,000 Thlr. ab; der Rest der Ersparung von 5273 Thlr. 12 Sgr. 4 Pf. muß um so erfreulicher sein, als dieselbe erreicht ist, ungeachtet 4 sechsrädrige Kohlenwagen und 1 sechsrädriger Gepädwagen im abgewichenen Jahre in der Werkstat neu erbaut und mit 5945 Thlr., d. i. circa $\frac{2}{3}$ ihres Werths auch schon im vorigen Jahre bezahlt worden sind.

Abtheilung VII.

Kosten der Erleuchtung der Bahn und der Bahnhöfe u. und Kosten der Heizung.

Soll-Ausgabe	8000 Thlr. — Sgr. — Pf.
Ist-Ausgabe	20,197 " 28 " 3 "
	<u>mehr 12,197 Thlr. 28 Sgr. 3 Pf.</u>

Die Mehrausgabe vermindert sich etwas dadurch, wenn die Wenigerausgabe unter Tit. A. von 1487 Thlr. 11 Sgr. in Abzug gebracht wird. Der Titel ist aber nicht nur an und für sich zu niedrig veranschlagt gewesen, sondern es kommt noch besonders in Betracht, daß die Collesdeputate für die Beamten hier in Rechnung gestellt worden sind, während sie nicht mit veranschlagt waren.

Ueber die Beleuchtung der Bahnhöfe mittelst Steinkohlen-Äthers (Hydrocarbure) hat die Direction unter Genehmigung des Ausschusses einen Vertrag mit den Herren Roblé & Pinard abgeschlossen; die Leistungen sind bis jetzt durchaus befriedigend gewesen.

Abtheilung VIII.

Kosten der Bekleidung der Beamten.

Soll-Ausgabe	6000 Thlr. — Sgr. — Pf.
Ist-Ausgabe	7926 „ 26 „ 1 „
mehr	1926 „ 26 „ 1 „

Diese Mehrausgabe entsteht dadurch, daß pro 1848 der größte Theil der Beamten neue Uniformen erhalten mußte.

Im laufenden Jahre wird das dafür nur in sehr geringem Verhältnisse der Fall sein.

Die übrigen Titel werden keiner näheren Erläuterung bedürfen und wird nur noch zu

Tit. G.

Ergänzung und Unterhaltung des Inventariums auf allen Bahnhöfen bemerkt, daß derselbe um 5317 Thlr. 15 Sgr. 7 Pf. überschritten ist, weil der Ansatz mit 1000 Thlr. wirklich zu niedrig angenommen war.

Aus den Einzelheiten unserer Verwaltung sei es erlaubt, noch folgende Momente hervor zu heben.

Nachdem die General-Versammlung der Actionaire im vorigen Jahre beschlossen hat, das nachgewiesene Geldbedürfniß für die vollständige Bauausführung und Beschaffung des nöthigen Betriebscapitals, durch eine neue Anleihe von einer Million Thalern zu decken, die betreffenden hohen Regierungen auch ihre Einwilligung hiezu und zur Emission von Obligationen in zweiter Priorität für jenen Belauf erteilt haben, sind wir auf die möglich vortheilhafte Unterbringung dieser neuen Verschreibungen bedacht gewesen.

Es ist uns auch gelungen, nicht unbeträchtliche Posten in der Auszahlung von Grundentschädigungsgeldern und anderen fällig werdenden Leistungen, wie z. B. für Schienen zum zweiten Geleise, zu einem vortheilhaften Course anzubringen, und werden wir weiter darauf bedacht sein, in deren Verwerthung aufs behutsamste vorzugehen, um eine Herabdrückung des Courses zu vermeiden.

Die wichtigen und wohlthätigen Umgestaltungen, welche unserm deutschen Vaterlande, namentlich in seinen inneren Verhältnissen, durch die Berathungen und Beschlüsse der National-Versammlung bereitet werden, haben die Direction auch veranlaßt, in Erwägung zu ziehen, wie auf diesem Wege die verschiedenen Transitogbllie abgestellt werden könnten, welche so brüdernd auf unserm Unternehmen lasten. Ein zu diesem Zweck angefertigtes Promemoria ist von dem Vorsitzenden der Direction per-

sonlich nach Frankfurt überbracht und einflussreichen Deputirten daselbst zur Befürwortung übergeben worden.

Um die Dampfkraft, welche die Personenzüge selten ganz in Anspruch nehmen, vollständig auszunutzen, haben wir die Einrichtung getroffen, soweit wie möglich den Kohlenbedarf zur Feuerung unserer eigenen Locomotiven mittelst der Personenzüge zu transportiren, und so zugleich die Schiffsfracht zu ersparen.

Ebenso haben wir, da so oft der Fall eintritt daß wir Güterwagen leer nach Hamburg zurückgehen lassen müssen, für den Transport von Getreide, unter bestimmten Bedingungen, eine Ermäßigung des Frachtsatzes auf 2 Pf. pr. Ctr. und Meile eintreten lassen.

Da die Erfahrung zeigte wie große Schwierigkeiten es habe, allgemeinen Bestimmungen für so weit reichende Verbindungen wie die aller deutschen Eisenbahnen alsbald Anwendung zu verschaffen, so haben wir, im Interesse des handelnden Publicums sowohl als unserer Bahn, mit einigen der uns zunächst liegenden, über die Vermittelung eines directen Güterverkehrs von Hamburg bis zu gewissen Punkten im Inlande, sowie in umgekehrter Richtung, Verträge abgeschlossen. Dieses ist zuvörderst mit der Direction der Anhaltischen Bahn über den directen Verkehr nach Dresden und Leipzig, sodann mit der Niederschlesisch-Märkischen Bahn geschehen, sowohl hinsichtlich des über Breslau nach den österreichischen Staaten oder dem Königreich Polen zu fördernden Guts, als hinsichtlich des directen Verkehrs nach den Städten der Lausitz.

Die Hauptpunkte, worauf es dabei ankam, waren, dem Kaufmann so viel wie möglich einen einzelnen, für die ganze Reise geltenden Frachtsatz und eine bestimmte Lieferzeit zu gewähren, und hierüber ist es auch gelungen eine Uebereinkunft herbeizuführen, kraft welcher in Zukunft gefördert werden soll:

1) in 6 Tagen Lieferzeit vom Abgang in Hamburg bis zur Ablieferung auf dem Oberschlesischen Bahnhofe in Breslau, oder in umgekehrter Richtung von da bis zur Ablieferung an das Haus des Empfängers in Hamburg, und zwar: a. alle Güter außer Schaafwolle à 28½ Sgr., b. Schaafwolle à 39 Sgr. pro Zollentner;

2) in gleicher Lieferzeit von Hamburg nach

	Frachtgüter außer Schaafwolle.	Schaafwolle.
a. Görlitz für 26 Sgr.		33 Sgr.
b. Elbau „ 28½ „		35½ „
c. Zittau „ 30 „		37 „

3) zwischen Hamburg — Leipzig, und Hamburg — Dresden, bei 3¼ bis 4 Tage Lieferzeit zu 24½ Sgr. für Güter der Classe A. B. und zu 33 Sgr. Fracht für die kostbaren Güter als Indigo &c.

Wir dürfen diesen Theil unseres Berichts nicht schließen, ohne des Austrittes des Herrn Drosten von Lehsten aus der Direction zu erwähnen, der im Herbst des vorigen Jahres stattgefunden hat. Schwere körperliche Leiden, die ihn betroffen und ihm jede Anstrengung unmöglich gemacht, hatten die Großherzoglich Mecklenburgische Regierung bewogen, ihn seiner Functionen bei unserer Verwaltung zu entheben. Ihn hat die innige Theilnahme seiner Collegen, die ihn seiner Kenntnisse wie seines ehrenwerthen Characters wegen hochschätzen gelernt hatten, begleitet.

Bau-Ausführung.

Was nun die Bauausführung betrifft, so muß diese gegenwärtig als vollendet angesehen werden, da nur einige untergeordnete Einrichtungen noch im Rückstande sind, deren Ausführung auch für jetzt ausgesetzt ist. Nur das zweite Geleise, welches einschließlich der Strecke von Hamburg nach Bergedorf 23 $\frac{1}{2}$ Meilen Länge hat, ist erst auf folgenden Strecken ausgeführt:

Von Spandow	bis Rauen	6,050 Ruthen.
„ Wittenberge	„ Barnow	7,527 „
„ Barnow	„ Grabow	1,948 „
„ Hagenow	„ Braßelsdorf	5,185 „
„ Braßelsdorf	„ Volzenburg	3,490 „
„ Volzenburg	„ Büchen	3,572 „
„ Friedrichsruh	„ Bergedorf	2,870 „
	Summa	30,642 Ruthen.
oder circa		15 $\frac{1}{2}$ Meilen.
Hierzu die Strecke von Hamburg bis Bergedorf mit		2 „
	im Ganzen vollendet	17 $\frac{1}{2}$ Meilen,

so daß nur noch 6 Meilen auszuführen bleiben.

Die sämtlichen Materialien zu den fehlenden 6 Meilen Doppelgeleise sind vorhanden und bezahlt, mit Ausnahme der Kosten für den Transport einer Quantität Schienen, welche noch in England lagern.

Der Bau der Zweigbahn von Büchen nach Lauenburg befindet sich noch in demselben Stadium, als bei Erstattung des vorigen Jahresberichts. Aber auch der Betrieb ist auf dem fertigen Theile derselben von Büchen bis zur Chaussee vor Lauenburg nicht eingeleitet, woraus die Landes-Regierung Veranlassung genommen hat, die Direktion aufzufordern, die Vollenbung der Bahn auf's schleunigste zu bewirken und den Betrieb auf derselben zu eröffnen. Es sind Verhandlungen angeknüpft, um die Vollenbung der Bahn einstweilen noch beanstanden zu dürfen und glauben wir versichert zu sein, daß dieselben zu dem gewünschten Resultate führen. Diese Verhandlungen sind indeß noch nicht so weit vorgerückt, um dieselben in Einzelheiten hier mittheilen zu können.

Der von der Bergedorfer Gesellschaft zu bewirkende Ausbau des Bahnhofes zu Hamburg ist leider immer noch nicht vollendet. Indes sind doch im abgelaufenen Jahre

einige Fortschritte zur gänzlichen Vollendung gemacht worden. Es ist nämlich die Schleuse zu dem Bahnhofs-Canal in den Haupttheilen vollendet, doch bleibt noch die angrenzende Futtermauer am Vorhafen und die Austiefung des Letzteren so wie die Futtermauer am Bahnhofs-Canal selbst, soweit ihre Herstellung nämlich beabsichtigt wird, auszuführen. Dagegen ist der Bahnhofs-Canal selbst ziemlich vollständig ausgehoben. Der Bau des Güterschuppens ist in den Fundamenten vollendet und zu erwarten, daß die Ausführung des Gebäudes selbst im Laufe des Sommers erfolgen werde. Der Personenwagenschuppen nebst Reparaturwagenschuppen, dessen massive Ausführung für 39,200 Thlr. überschläglich angenommen war, ist mit Genehmigung des verehrlichen Ausschusses in Fachwerks-Construction durch uns ausgeführt, gegenwärtig beinahe vollendet und schon mit Bestimmtheit zu übersehen, daß die Summe von 9,200 Thlr., wofür wir die Ausführung zu bewirken uns verpflichtet haben, in keiner Weise überschritten wird.

Der Bau der Reparaturwerkstatt hat leider immer noch nicht begonnen werden können, weil die Genehmigung des aufgestellten Projekts Seitens der competenten Behörde noch nicht erfolgt ist. Wenn indeß, wie zu erwarten steht, die Genehmigung in kurzer Frist erfolgt, so ist auf die Vollendung der Ausführung im Laufe dieses Jahres zu rechnen.

Der Lokomotivschuppen ist bereits seit Herbst v. J. vollendet und uns zur Benutzung übergeben.

Berlin und Hamburg, den 20. März 1849.

Die Direction der Berlin-Hamburger Eisenbahn-Gesellschaft.

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

Beilagen

zum

General-Bericht

der

Direction der Berlin-Hamburger Eisenbahn-Gesellschaft

für das Jahr

1848.



A.

Monatsweise Zusammenstellung

der

Personenfrequenz und der Einnahme dafür

im Jahre 1848.

Monat.	Personen.				Geldbetrag.		
	I. Klasse.	II. Klasse.	III. Klasse.	Summa.	Rthlr.	Sgr.	Pf.
Januar	188	6,254	24,162	30,604	18,858	5	9
Februar	248	5,892	25,729	31,869	20,393	17	9
März	290	7,776	38,785	46,851	29,459	24	—
April	276	8,241	44,135	52,652	32,835	9	11
Mai	335	7,821	36,090½	44,246½	27,745	21	7
Juni	348	9,769	45,996	56,113	35,117	19	3
Juli	336	10,381	44,547	55,264	34,248	—	8
August	309	8,340	39,877½	48,526½	33,577	28	6
September	217	7,800	35,755	43,772	29,623	24	5
October	215	6,117	35,094	41,426	26,326	1	8
November	137	4,958½	28,310½	33,406	19,527	16	6
December	205	6,365	31,206	37,776	23,701	8	11
Summa	3,104	89,714½	429,687½	522,506	331,414	28	11
Hiersu Militair und Extrasüge	7	972	39,353	40,332	*) 72,161	25	10
Ueberhaupt	3,111	90,686½	469,040½	562,838	403,576	24	9

*) In diesen 72,161 Rthl. 25 Sgr. 10 Pf. ist die Fracht für Militair-Pferde und Geschütze mit enthalten.

B.**Stationsweise Zusammenstellung**

der

Personenfrequenz und der Einnahme dafür

im Jahre 1848.

No.	Station.	Personen.				Geldbetrag.		
		I. Klasse.	II. Klasse.	III. Klasse.	Summa.	Rthlr.	Sgr.	Pf.
1	Berlin	719	16,816½	99,570½	117,106	106,179	"	4
2	Spandau	72	4,913	55,900	60,885	9,262	28	8
3	Seefeld	"	"	766	766	127	12	"
4	Nauen	124	2,929	19,352	22,405	9,440	8	"
5	Paulinenane	13	623	2,312	2,948	1,362	15	"
6	Friesack	48	2,304	13,401	15,753	9,184	14	"
7	Neustadt	78	2,407	12,601	15,086	9,754	14	"
8	Zernitz	12	657	4,566	5,235	2,990	13	"
9	Glöwen	55	1,764	12,702	14,521	9,935	29	"
10	Wiltsack	12	841	6,803	7,656	2,820	15	"
11	Wittenberge	78	2,777	14,830	17,685	15,011	15	8
12	Warnow	"	538	1,795	2,333	509	18	"
13	Grabow	64	2,251	8,901	11,216	4,095	6	2
14	Ludwigslust	290	4,598	17,647	22,535	10,666	14	10
15	Hagenow	484	7,653	24,976	33,113	26,372	25	2
16	Brahlsdorf	42	962	5,718	6,722	3,113	8	3
17	Boitzenburg	44	1,940	9,287	11,271	6,425	20	7
18	Büchen	6	444	2,563	3,013	1,228	5	3
19	Schwarzenbeck	26	2,455	9,343	11,824	5,446	13	6
20	Friedrichsruh	91	3,169	7,337	10,597	3,205	15	6
21	Reinbeck	37	2,542	4,876	7,455	1,432	9	9
22	Bergedorf	70	7,184	30,788	38,042	6,019	8	6
23	Hamburg	739	19,947	63,653	84,339	84,830	18	9
	Summa	3,104	89,714½	429,687½	522,506	331,414	28	11
24	Hamburg - Bergedorfer Zwischen-Stationen und Extrazüge	4	103	532	639	1,874	19	6
25	Command. Militairs	3	869	38,821	39,693	70,287	6	4
	Ueberhaupt	3,111	90,686½	469,040½	562,838	403,576	24	9

Nachweisung

der

im Jahr 1848 bewirkten Militär-Transporte.

Zwischen:		Mann-		Fuhr-		Pferde.	Effecten.	Zwischen:		Mann-		Fuhr-		Pferde.	Effecten.
		in	in	in	in					in	in	in	in		
		II.	III.	II.	III.					II.	III.	II.	III.		
		Wagenklasse.		Klasse.			Ctr.			Wagenklasse.		Klasse.			Ctr.
Berlin	Spandau	2	1,333	"	"	"	"	Transport: 3 Pers. I. Kl.	611	29,399	11	126½	554	260½	
"	Mauen	1	451	"	"	"	"	Frisfack . . . Wittenberge .	"	4	"	3½	20	"	
"	Paulinenc.	"	21	"	"	"	"	" Hagenow . . .	17	950	"	"	5	"	
"	Frisfack . . .	"	369	"	"	"	"	" Hamburg . . .	5	234	1	"	"	"	
"	Neustadt . . .	"	144	"	"	"	"	Neustadt . . . Wilsnack . . .	"	2	"	"	"	"	
"	Jernitz . . .	"	97	"	"	"	"	" Wittenberge . . .	"	2	"	"	"	"	
"	Olwenz . . .	"	258	"	"	"	"	" Hamburg . . .	"	1	"	"	"	"	
"	Wilsnack . . .	"	38	"	"	"	"	Jernitz . . . Wittenberge . . .	"	1	"	"	"	"	
"	Wittenberge . . .	4	115	"	"	"	"	Olwenz . . . Hamburg . . .	73	3,933	16	34	384	77½	
"	^{1 Pers. I. Cl.} Grabow . . .	"	2	"	"	"	"	Wittenberge . . . Wittenberge . . .	"	23	"	"	"	"	
"	Sudmigolst . . .	"	1	"	"	"	"	Wittenberge . . . Warnow . . .	"	4	"	"	"	"	
"	Hagenow . . .	"	2	"	"	"	"	" Hagenow . . .	"	4	"	"	"	"	
"	^{2 Pers. I. Cl.} Brahlendorf . . .	"	1	"	"	"	"	" Schwarzenbeck . . .	"	1	"	"	"	"	
"	Boitzenburg . . .	"	1	"	"	"	"	" Hamburg . . .	"	6	"	"	2	"	
"	Hamburg . . .	74	2,899	"	6	37	12½	Grabow . . .	"	1	"	"	"	"	
Spandau	Mauen	3	281	"	2½	15	"	Sudmigolst . . . Hagenow . . .	"	67	"	"	"	"	
"	Frisfack . . .	"	4	"	"	"	"	" Hamburg . . .	3	16	"	"	1	"	
"	Neustadt . . .	"	4	"	"	"	"	Hagenow . . . Brahlendorf . . .	"	1	"	"	"	"	
"	Olwenz . . .	"	4	"	"	"	"	" Boitzenburg . . .	"	1	"	"	"	"	
"	Wittenberge . . .	"	5	"	"	"	"	" Schwarzenbeck . . .	"	22	"	"	"	"	
"	Boitzenburg . . .	2	60	"	2	2	"	" Hamburg . . .	76	2,086	4	62½	243	"	
"	Bergedorf . . .	"	4	"	"	"	"	Boitzenburg . . .	"	1	"	"	"	"	
"	Hamburg . . .	222	9,984	10	53	169	19	Schwarzenbeck . . . Reinbeck . . .	4	298	"	"	1	"	
Mauen	Frisfack . . .	"	1	"	"	"	"	" Hamburg . . .	1	145	"	"	"	"	
"	Neustadt . . .	"	6	"	"	"	"	Büchen . . .	"	65	"	"	"	"	
"	Olwenz . . .	15	627	1	1	4	"	Friedrichruh . . .	"	1	"	"	"	"	
"	Hagenow . . .	20	962	"	4½	27	"	Reinbeck . . .	3	335	"	"	1	"	
"	Schwarzenbeck . . .	38	1,419	"	9	45	"	Bergedorf . . .	76	1,206	"	5½	53	29½	
"	Bergedorf . . .	25	1,356	"	3	16	"	Cadetten in verschiedenen							
"	Hamburg . . .	205	8,950	"	45½	239	228½	Touren	"	15	"	"	"	"	
Latus: 3 Pers. I. Kl.		611	29,399	11	126½	554	260½	Summa: 3 Pers. I. Kl.	869	38,821	32	232	1,264	367½	

D.

Monatsweise Zusammenstellung

der transportirten

Frachtgüter, Eilgüter und Gepäcke

im Jahre 1848.

Im Monat.	Frachtgut.		Eilgut.		Zusammen an Fracht- u. Eilgut		Gepäcke.	
	† Ctr.	†	† Ctr.	†	† Ctr.	†	† Ctr.	†
Januar	144,833	1	1,863	1	146,696	2	3,437	3
Februar	133,246	1	2,382	1	135,628	2	3,687	„
März	163,315	2	3,031	2	166,347	„	4,610	2
April	98,936	3	2,535	„	101,471	3	5,400	1
Mai	108,956	1	2,075	1	111,031	2	4,801	3
Juni	119,040	3	2,002	2	121,043	1	5,559	„
Juli	134,589	3	1,628	„	136,217	3	5,503	2
August	152,993	1	1,657	2	154,650	3	5,933	1
September	161,351	3	2,350	„	163,701	3	5,737	2
October	219,627	3	4,968	3	224,596	2	5,415	2
November	182,280	3	3,579	2	185,860	1	4,022	„
December	180,308	3	3,636	2	183,945	1	4,334	3
Summa	1,799,480	3	31,710	„	1,831,190	3	58,442	3

Stationsweise Zusammenstellung

E.

der transportirten

Fracht- und Eilgüter

im Jahre 1848.

No.	Von, resp. nach Station.	Es sind versandt von den Stationen:				Es sind angekommen auf den Stationen:				Im Versand und Empfang sind überhaupt expedirt:			
		Frachtgut.		Eilgut.		Frachtgut.		Eilgut.		Frachtgut.		Eilgut.	
		† Ctr.	‡	† Ctr.	‡	† Ctr.	‡	† Ctr.	‡	† Ctr.	‡	† Ctr.	‡
1	Berlin	286,207	2	10,473	„	897,681	„	12,169	2	1,183,888	2	22,642	2
2	Spandow	9,332	2	131	2	18,938	2	135	1	28,271	„	266	3
3	Nauen	42,757	1	73	1	55,374	3	332	3	98,132	„	406	„
4	Paulinenaue	20,577	3	24	2	2,911	„	52	3	23,488	3	77	1
5	Friesack	33,050	1	145	„	15,045	2	252	3	48,095	3	397	3
6	Neustadt a. D.	64,114	2	362	3	32,140	„	268	1	96,254	2	631	„
7	Zernitz	24,768	1	17	2	7,406	2	72	3	32,174	3	90	1
8	Glöwen	31,760	2	651	„	24,827	1	237	3	56,587	3	888	3
9	Wilsnack	6,222	1	27	„	7,137	„	92	1	13,359	1	119	1
10	Wittenberge	70,584	„	627	2	148,860	3	546	„	219,444	3	1,173	2
11	Warnow	2,632	1	38	2	381	2	39	3	3,013	3	78	1
12	Grabow	8,543	3	185	„	11,819	1	213	1	20,363	„	398	1
13	Ludwigslust	11,492	1	147	2	22,984	1	1,194	1	34,476	2	1,341	3
14	Hagenow incl. Schwerin und Wismar)	98,293	2	3,359	„	101,810	1	3,475	2	190,103	3	6,834	2
15	Brahlsdorf	24,030	„	70	„	6,348	2	337	„	30,378	2	407	„
16	Boitzenburg	37,979	2	370	1	19,483	2	466	2	57,463	„	836	3
17	Büchen	25,497	3	38	2	2,729	3	203	1	28,227	2	241	3
18	Schwarzenbeck	28,487	„	160	1	4,273	2	999	3	32,760	2	1,160	„
19	Friedrichsruh	17,746	„	288	2	1,920	2	448	„	19,666	2	736	2
20	Reinbeck	938	2	53	3	3,896	3	166	2	4,835	1	220	1
21	Bergedorf	11,925	3	1,178	3	18,138	„	486	1	30,063	3	1,665	„
22	Hamburg	952,539	3	13,287	„	395,372	3	9,520	„	1,347,912	2	22,807	„
Summa		1,799,480	3	31,710	„	1,799,480	3	31,710	„	3,598,961	2	63,420	„

Nachweisung

K.

der
im Jahre 1848 beförderten Vieh-Stücke und Equipagen,
 sowie der dafür erhobenen Frachtbeträge.

Versendungs-Station.	I. Vieh.						II. Equipag.		Erhobene Fracht für Vieh.		Erhobene Fracht für Equipagen.		
	Pferde.	Rindvieh.	Kalber.	Schweine.	Schafe.	Hunde.	Geflügel.	I. Klasse.	II. Klasse.	Rthlr.	Sgr. Pf.	Rthlr.	Sgr. Pf.
	Stck.	Stck.	Stck.	Stck.	Stck.	Stck.	Stück.	I.	II.				
Berlin	180	408	"	2,360	43	409	{ 57 kl. Geflügel 33 Men. Thiere 3 Gänse }	23	74	4,099	29 6	1,994	1 "
Spandau	3	1	"	"	2	146	"	"	"	27	7 "	"	" "
Nauen	25	318	91	"	1,035	133	"	1	3	505	22 9	79	2 "
Paulinenaue	"	20	4	18	"	17	"	"	"	37	16 "	"	" "
Friesack	22	833	5,300	1,590	16	141	"	"	"	3,327	6 3	"	" "
Neustadt	48	956	6,233	4,455	1,015	93	"	"	1	5,377	13 6	620	" "
Zernitz	9	8	450	600	7	35	16 kl. Geflügel	"	2	444	26 "	920	" "
Gloewen	12	147	905	3,946	464	98	"	1	2	3,157	18 "	42 15	" "
Wilsnack	93	142	67	475	3	77	{ 4813 Gänse 9 kl. Geflügel }	"	"	739	9 3	"	" "
Wittenberge	22	386	181	1,258	761	128	1972 Gänse	1	5	2,089	28 "	53 27	" "
Warnow	"	6	13	258	197	25	"	"	"	137	1 "	"	" "
Grabow	2	122	47	761	210	27	"	"	"	776	6 9	"	" "
Ludwigslust	24	178	40	2,438	370	90	"	4	12	1,820	12 9	187 12	1 "
Hagenow	47	617	117	7,918	1,821	78	"	4	14	6,096	25 "	430 19	" "
Brahlsdorf	1	185	19	3,162	398	30	{ 137 Gänse 11 Hühner }	"	"	1,261	29 3	"	" "
Boitzenburg	13	95	40	553	392	31	18 Gänse	"	8	426	19 6	62 16	" "
Büchen	"	33	709	1,016	491	15	16 Puter	"	"	527	14 6	"	" "
Schwarzenbeck	3	12	343	1,519	456	30	{ 7 Gänse 4 Puter }	"	1	470	13 3	3 8	" "
Friedrichsruh	"	"	3	2	"	31	"	"	"	26	6 "	"	" "
Reinbeck	"	"	"	"	"	40	"	"	1	"	" "	20 14	" "
Bergedorf	3	41	2,208	143	14	55	"	"	4	220	27 3	73 20	" "
Hamburg	545	312	113	584	92	314	{ 33 gr. Geflügel 94 Men. Thiere 309 kl. Geflügel }	23	54	5,412	13 "	1,315	1 4
Schwerin	41	"	"	"	"	49	"	5	18	"	" "	"	" "
Wismar	"	"	"	"	"	6	"	"	"	"	" "	"	" "
Summa	1,093	4,820	16,883	33,056	7,787	2,098		62	199	36,958	5 "	4,278	25 5

Monatsweise Zusammenstellung sämtlicher Betriebs-Einnahmen der Berlin-Hamburger Eisenbahn-Gesellschaft im Jahre 1848.

Im Monat:	A. Aus dem Personen-Verkehr.				B. Aus dem Frachtgut-Transport.				C. Für Vieh mit den Güterrügen.				D. Für Folgt.				E. Für Gepäck (incl. Vieh mit Personenz.)				F. Für Equipagen.				Haupt- Summen.									
	Im eigenen Ver- kehr (incl. Extrage- ge).		Anzeige d. Ver- kehr mit d. Meck- lenburger Bahn.		Summa.		Im eigenen Ver- kehr.		Anzeige d. Ver- kehr mit d. Meck- lenburger Bahn.		Summa.		Im eigenen Ver- kehr.		Anzeige d. Ver- kehr mit d. Meck- lenburger Bahn.		Summa.		Im eigenen Ver- kehr.		Anzeige d. Ver- kehr mit d. Meck- lenburger Bahn.		Summa.		Rtblr.	Sgr. Pf.								
	Rtblr.	Sgr. Pf.	Rtblr.	Sgr. Pf.	Rtblr.	Sgr. Pf.	Rtblr.	Sgr. Pf.	Rtblr.	Sgr. Pf.	Rtblr.	Sgr. Pf.	Rtblr.	Sgr. Pf.	Rtblr.	Sgr. Pf.	Rtblr.	Sgr. Pf.	Rtblr.	Sgr. Pf.	Rtblr.	Sgr. Pf.	Rtblr.	Sgr. Pf.										
Januar	17,819	4 4	1,039	1 5	18,858	5 9	35,126	9 9	1,766	5 9	36,892	15 6	2,664	24 6	1,532	35 6	2,664	24 6	1,532	35 6	710	4 4	134	13 6	344	17 6	85	15 6	1,212	3 3	60,773	13 3		
Februar	19,259	12 7	1,134	5 3	20,393	17 9	32,635	3 3	2,061	22 8	34,696	23 11	1,994	12 9	1,593	3 3	1,994	12 9	1,593	3 3	1,015	27 1	162	8 11	1,178	6 6	112	23 2	1,886	18 3	60,244	3 3		
März	28,398	25 6	1,549	29 3	29,948	24 9	48,423	9 9	1,251	22 11	49,674	23 8	3,767	19 9	2,388	18 3	191	4 6	2,579	22 9	957	16 3	178	19 4	1,356	5 7	148	12 2	87,240	7 9				
April	59,682	11 1	1,590	30 1	61,272	11 1	25,632	14 4	1,038	11 6	26,670	12 9	4,270	12 9	1,411	15 9	250	8 9	1,661	24 6	1,476	13 7	182	6 10	1,658	20 3	343	12 2	96,092	14 2				
Mai	26,773	13 5	1,618	25 4	28,392	8 9	39,976	7 7	1,125	22 3	41,101	17 9	3,419	17 9	1,847	4 4	255	29 1	1,303	3 1	1,092	8 9	143	1 1	1,235	8 10	425	9 9	66,940	21 8				
Juni	37,745	14 4	1,651	20 4	39,397	4 4	44,801	5 9	1,102	3 4	45,903	9 1	3,220	1 9	995	17 6	258	24 6	1,252	12 2	1,308	14 7	216	11 4	1,524	25 11	229	15 2	91,585	28 1				
Juli	38,612	13 8	1,868	11 1	40,500	14 7	43,985	9 9	1,087	29 3	45,073	8 3	2,490	15 9	856	1 1	191	4 2	1,047	5 2	1,192	4 3	146	7 7	1,338	4 10	426	17 2	90,943	10 4				
August	32,301	11 4	2,028	27 6	34,329	27 10	51,421	9 9	1,903	15 3	53,324	24 3	3,019	29 9	1,125	22 2	151	1 4	1,276	23 4	1,155	4 4	180	2 8	1,335	3 3	287	14 2	93,616	2 3				
September	56,874	17 8	2,019	6 2	58,893	23 10	53,695	17 6	1,574	1 4	55,269	18 10	2,769	11 9	1,326	24 2	305	13 11	1,632	7 11	1,100	25 11	172	20 7	1,273	16 6	414	24 2	120,426	5 9				
October	26,426	22 10	1,517	4 11	27,943	27 9	75,083	14 8	1,914	22 2	76,998	6 8	4,148	22 2	3,910	14 6	399	12 6	4,309	27 2	1,135	7 3	225	7 4	1,360	14 7	323	11 2	115,136	24 3				
November	18,559	12 5	1,099	13 9	19,658	26 2	59,734	15 3	2,880	5 8	62,614	20 11	3,126	23 3	2,495	24 6	400	24 10	2,896	19 4	622	14 10	153	24 2	776	8 10	347	3 3	89,454	1 11				
December	22,656	16 5	1,300	16 10	23,957	3 3	64,962	20 11	2,138	20 5	67,101	11 4	2,065	24 9	2,631	7 6	362	28 11	2,994	6 5	703	23 2	112	26 1	816	19 1	247	28 2	97,208	13 1				
Schwellentransport im Februar							279	24 5			279	24 5																				279	24 5	
Kieistransport im Juli							14	12 2			14	12 2																					14	12 2
Total	385,209	3 6	18,367	21 3	403,576	24 9	566,761	13 3	19,864	21 4	586,626	4 7	36,958	5 5	20,393	32 4	3,202	7 1	24,138	1 4	12,470	9 10	2,007	21 3	14,478	1 1	3,602	23 2	676	2 5	4,278	25 5	1,070,056	2 2

Stationsweise Zusammenstellung sämtlicher Betriebs-Einnahmen der Berlin-Hamburger Eisenbahn-Gesellschaft im Jahre 1848.

Station:	A. Aus dem Personen-Verkehr.			B. Aus dem Frachtgut- und Vieh-Transport.			C. Aus dem Elfter-, Gepack- und Equipagen-Transport.			Haupt-Stimmen.					
	Rtblr.	Sgr.	Pl.	Rtblr.	Sgr.	Pl.	Rtblr.	Sgr.	Pl.	Summa.					
										Rtblr.	Sgr. Pl.	Rtblr.	Sgr. Pl.		
Berlin	106,179	4		1,433	18	2	396,055	30	5	2,125	14	11	523,569	4	11
Spandau	9,262	48					1,062	11					10,431	17	5
Nauen (incl. Seefeld)	9,567	20					9,118	2	3				19,058	28	6
Potsdam	1,362	15					1,118	23					2,508	5	9
Wiesbeck	9,184	14					5,775	19	9				15,172	26	
Neustadt a. H.	9,754	14					11,565	1	6				21,614	4	3
Zerbst	2,900	13					2,078	16	3				5,155	12	
Chemnitz	9,935	29					7,908	19					18,209	10	
Wittenberge	2,810	12					1,465	22	6				4,324	10	9
Wittenberg	13,011	13	8	550	27	7	40,315	73	1	2	8	3	55,913	16	3
Warow	309	18					276	27					828	20	
Crabow	4,095	6					2,711	16	9				6,618	5	4
Ladognies	10,066	14	10				5,602	16					17,678	23	8
Hegnau (incl. Schwerin und Wimmer)	26,372	25	2	11,807	27	9	24,290	7	2	103	6	1,149	22	10	6
Bränsdorf	3,113	8	3				2,128	8	9	2,638	27	5	5,436	17	
Waltersdorf	6,433	20	7	92	26		3,627	5	6	38	18	9	10,442	4	10
Böthen	1,228	5	3				2,092	22	3				3,380	29	9
Schwarzenbeck	5,446	13	6				1,146	4	3				6,853	17	10
Friedrichshagen	3,205	15	6				329	19	6				3,601	7	9
Reichbeck	1,432	9	9				211	17	3				1,687	17	5
Bergdorf	8,019	8	6				976	21	9				9,248		
Hamburg	84,830	18	9	5,750	12	4	102,215	22	3	597	50	11	201,416		
Summa	331,414	28	11	19,935	21	10	622,991	7	2	5,886	9	42,894	997,301	3	11
Für Extränge und ausserordentliche Einnahmen	1,874	19	6										1,874	19	6
Für beförderte Militärs	70,287	6	4										70,287	6	4
Vergütung für transportirte Poststücke über 40 Pfund Gewicht							593	2	5				593	2	5
Total	403,576	24	9	19,935	21	10	623,584	9	7	5,886	9	42,894	1,070,056	2	2

Betriebs-

für das

Titel.	No.	Benennung.	Soll-Ausgabe laut Etat.		
			Rthlr.	Sgr.	Pf.
		Abtheilung I. Betriebs-Ausgaben.			
		Allgemeine Verwaltungskosten.			
A.	I.	Gehalte	34,433	10	"
	II.	Diäten und Reisekosten	3,000	"	"
	III.	Hülfschreibereien	1,000	"	"
	IV.	Schreib- und Zeichnen-Materialien	2,000	"	"
	V.	Heizung und Erleuchtung	1,500	"	"
	VI.	Porto-, Insertions- und Druck-Kosten	2,000	"	"
	VII.	Gerichtskosten und Stempel	500	"	"
	VIII.	Bücher, Karten, Pläne und öffentliche Blätter	200	"	"
	IX.	Reinigungskosten	300	"	"
	X.	Sonstige unvorhergesehene Ausgaben	500	"	"
B.		Unterhaltung der Bahn und der Gebäude.			
	I.	Besoldung der Bahn-Aufsichts-Beamten	87,436	1	"
	II.	Instandhaltung des Unterbaues, incl. Materialien	15,277	16	"
	III.	Instandhaltung des Oberbaues, incl. Materialien	78,760	"	"
	IV.	Instandhaltung der Nebenanlagen der Bahn, als: Barrieren, War- nungstafeln, Telegraphen, Pflastern der Uebergänge etc.	2,420	"	"
	V.	Instandhaltung der Bahnhofs-Gebäude, der Wärter-Häuser, Neben- anlagen, der mechanischen Vorrichtungen etc. auf den Bahnhöfen	8,517	15	"
	VI.	Unterhaltung und Ergänzung der Geräthschaften	5,000	"	"
	VII.	Unvorhergesehene Ausgaben, als: Hinwegschaffung des Schnee's etc.	3,000	"	"
C.		Kosten des Transportbetriebes.			
	I.	Besoldung des Betriebs-Personals	70,007	18	"
	II.	Kosten des Bahnhofs-Aufsichts-Personals	12,055	11	"
		Latus:	327,907	11	"

Ausgaben

J a h r 1 8 4 8.

Ist-Ausgabe.			Nach dem Etat speciell.						Nach dem Etat in Summa.											
Speciell.			Summarisch.			Mehr.			Weniger.			Mehr.			Weniger.					
Rthlr.	Sgr.	Pf.	Rthlr.	Sgr.	Pf.	Rthlr.	Sgr.	Pf.	Rthlr.	Sgr.	Pf.	Rthlr.	Sgr.	Pf.	Rthlr.	Sgr.	Pf.			
30,712	13	1							3,720	26	11									
1,777	9	3				"	"	"	1,222	20	9									
629	6	6				"	"	"	370	23	6									
2,220	25	"				"	220	25	"	"	"									
12	19	"				"	"	"	1,487	11	"									
4,133	18	1				"	2,133	18	1	"	"									
166	5	2				"	"	"	333	24	10									
144	25	3				"	"	"	55	4	9									
30	22	6				"	"	"	269	7	6									
29	"	"				"	"	"	471	"	"									
			39,856	23	10				2,354	13	1	7,930	29	3	"	"	"	5,576	16	2
89,904	15	"							2,468	14	"									
4,308	17	7							"	"	"	10,968	28	5						
35,342	25	10							"	"	"	43,417	4	2						
691	16	5							"	"	"	1,728	13	7						
8,154	9	9							"	"	"	363	5	3						
1,903	19	"							"	"	"	3,096	11	"						
584	24	"							"	"	"	2,415	6	"						
			140,890	7	7				2,468	14	"	61,989	8	5	"	"	"	59,520	24	5
69,872	18	1							"	88	3	2	134	29	11					
12,143	14	2							"	"	"	"	"	"						
82,016	2	3	180,747	1	5				88	3	2	134	29	11	"	"	"	65,097	10	7

Titel.	No.	Benennung.	Soll-Ausgabe laut Etat.		
			Rthlr.	Sgr.	Pf.
		Transport			
C.	III.	Kosten des Güter- und Gepäck-Transports	327,907	11	"
	IV.	Kosten des Bietwesens	31,478	"	"
	V.	Kosten der Transportkräfte	7,800	"	"
	VI.	Unterhaltung der Transportmittel	132,000	"	"
	VII.	Kosten für Erleuchtung der Bahn, Bahnhöfe, Personenwagen, incl. Laternen-Reparaturen und Heizung sämtlicher Bahnhofslocale und Wärterbuden	138,000	"	"
	VIII.	Kosten für Bekleidung der Beamten	8,000	"	"
			6,000	"	"
D.		Entschädigungen und Mithen, sowie Vergütung für Benutzung fremder Eisenbahnwagen	1,000	"	"
E.		Oeffentliche Abgaben	1,000	"	"
F.		Feuerversicherungen	4,000	"	"
G.		Inventarium, Ergänzung und Unterhaltung desselben	1,000	"	"
H.		Gratifikationen	"	"	"
I.		Unterstützungen an, im Dienste verungl. Beamte od. deren Fam.	100	"	"
K.		Insgemein	2,244	9	"
		Summa I. Betriebs-Ausgaben	660,529	20	"
		Abtheilung II. Generelle Ausgaben.			
L.	I.	Zinsen. — Für Prioritäts-Obligationen.			
		a) für 5,000,000 Rthlr. erster Emission pro I. Semester 1848.	112,500	"	"
		b) für 5,975,000 Rthlr. erster und zweiter Emission (nach Abzug der amortisirten 25,000 Rthlr. pro II. Semester 1848.	134,437	15	"
	II.	Für die Hamburg-Bergedorfer Bahnhofs-Anlagen	42,185	13	"
M.		Der Hamburg-Bergedorfer Eisenbahn-Gesellschaft			
		Antheil aus den Betriebs-Einnahmen pro 1848.	30,252	29	4
N.		Transito-Zölle, für Güter- und Viehtransporte	112,944	16	1
O.		Centnergelder für Bringen u. Holen der Güter etc.	58,380	20	"
P.		Amortisation der Prioritäts-Obligationen	25,000	"	"
		Ausgabe überhaupt	1,176,230	23	5
		Verglichen mit der Ist-Ausgabe	1,093,302	20	6
		Ergiebt Minder-Ausgabe	82,928	2	11

Ist-Ausgabe.			Nach dem Etat speciell.						Nach dem Etat in Summa.												
Speciell.			Summarisch.			Mehr.			Weniger.			Mehr.			Weniger.						
Rthlr.	Sgr.	Pf.	Rthlr.	Sgr.	Pf.	Rthlr.	Sgr.	Pf.	Rthlr.	Sgr.	Pf.	Rthlr.	Sgr.	Pf.	Rthlr.	Sgr.	Pf.				
82,016	2	3	180,747	1	5	88	3	2	134	29	11	"	"	"	65,097	10	7				
43,787	23	4				12,309	23	4	"	"	"	"	"	"							
7,814	20	6				14	20	6	"	"	"	"	"	"							
115,491	1	10				"	"	"	16,508	28	2	"	"	"							
102,726	17	8				"	"	"	35,273	12	4	"	"	"							
29,197	28	3				12,197	28	3	"	"	"	"	"	"							
7,926	26	1				1,926	26	1	"	"	"	"	"	"							
			379,960	29	11	26,537	11	4	51,917	10	5	"	"	"	25,379	29	1				
"	"	"	1,313	10	1							313	10	1	"	"	"				
"	"	"	643	27	8							"	"	"	356	2	4				
"	"	"	5,070	21	10							1,070	21	10	"	"	"				
"	"	"	6,317	15	7							5,317	15	7	"	"	"				
"	"	"	"	"	"							"	"	"	"	"	"				
"	"	"	53	"	"							"	"	"	47	"	"				
"	"	"	3,495	"	7							1,250	21	7	"	"	"				
"	"	"	577,601	17	1	"	"	"	"	"	"	7,952	9	1	90,880	12	"				
112,500	"	"				"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"				
134,437	15	"	289,122	28	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"				
42,185	13	"				"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"				
			30,252	29	4	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"				
			112,944	16	1	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"				
			58,380	20	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"				
			25,000	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"				
"	"	"	1,093,302	20	6	"	"	"	"	"	"	7,952	9	1	90,880	12	"				
										Hiervon ab die Mehr-Ausgabe			7,952			9			1		
										Bleibt Ersparung			82,928			2			11		

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
für das Jahr 1848.

Die <i>Einnahme</i> beträgt laut Anlage J. überhaupt . . .	1,095,663 Rthlr. 25 Sgr. 6 Pf.
Die <i>Ausgabe</i> beträgt laut Anlage K. überhaupt . . .	1,093,302 „ 20 „ 6 „
<hr/>	
bleibt Ueberschuss . . .	2,361 Rthlr. 5 Sgr. „ Pf.

Direction der Berlin-Hamburger Eisenbahn-Gesellschaft.

Zusammenstellung

L.

der von den einzelnen Maschinen im Jahre 1848 durchlaufenen Meilen.

Namen der Locomotiven.	Gefahrene Meilen.						Verbrauch an Coaks. Pfund.	
	a. Planmäßige Fahrten.	b. Extrafahrten.		c. Hülfslocomotiven.	d. Leere Locomotiven.	e. Materialienzüge.		Summa.
		Perzonenzüge.	Güterzüge.					
Augustus	3,787.	7.	20.	203.	165.	287.	4,470.	578,400
Atalante	2,945.	112.	"	226.	158.	13.	3,456.	381,300
Amazona	3,362.	"	"	6.	41.	"	3,410.	601,200
Alexandria	1,696.	27.	24.	281.	243.	598.	2,870.	436,200
Berlin	447.	8.	"	101.	67.	"	624.	86,600
Boreas	4,435.	84.	24.	187.	139.	133.	5,005.	709,800
Borussia	3,451.	295.	177.	168.	117.	15.	4,225.	748,200
Cerberus	24.	"	"	1,036.	684.	1090.	2,835.	349,100
Concordia	2,728.	56.	61.	454.	299.	30.	3,630.	500,400
Dannebrog	2,102.	45.	103.	70.	40.	"	2,363.	478,900
Dioscuren	4,741.	76.	16.	225.	190.	154.	5,404.	796,400
Fortuna	3,506.	25.	"	64.	97.	442.	4,136.	488,400
Gajelle	4,500.	"	20.	242.	222.	128.	5,113.	773,600
Germania	224.	25.	42.	679.	513.	51.	1,536.	237,480
Hammonia	2,296.	155.	"	485.	405.	296.	3,639.	453,200
Hansa	2.	9.	17.	253.	179.	987.	1,454.	206,100
Hannover	367.	6.	"	3.	9.	81.	467.	77,000
Helios	4,450.	"	"	207.	182.	149.	4,989.	680,300
James Watt	2,127.	39.	15.	430.	362.	174.	3,149.	406,700
Kosmos	2,886.	"	38.	"	99.	3.	3,027.	561,500
Kunowski	3,416.	462.	129.	168.	57.	"	4,234.	725,100
Lucifer	2,762.	32.	21.	36.	81.	"	2,934.	603,500
Luebeck	2,835.	65.	42.	118.	102.	11.	3,175.	359,700
Magdeburg	165.	72.	"	203.	218.	10.	669.	166,700
Nielot	402.	27.	12.	1,124.	785.	323.	2,676.	375,500
Obotrit	3,612.	43.	"	132.	123.	8.	3,920.	460,300
Pegasus	3,011.	4.	10.	98.	74.	194.	3,393.	451,600
Pluto	3,123.	41.	16.	77.	88.	293.	3,640.	461,200
Pony	2.	6.	"	20.	34.	1,347.	1,410.	149,600
Prometheus	3,016.	"	21.	2.	17.	"	3,057.	581,600
Salamander	4,074.	43.	"	"	50.	25.	4,194.	831,200
Schwerin	3,667.	20.	42.	222.	153.	13.	4,119.	459,000
Sirocco	1,601.	15.	"	175.	112.	630.	2,534.	317,200
Sirius	2,703.	28.	"	75.	101.	229.	3,138.	397,300
Uriest	51.	19.	101.	393.	196.	1,091.	1,854.	261,800
Undine	1,063.	59.	12.	469.	350.	51.	2,006.	261,000
Vorwärts	16.	59.	"	861.	567.	690.	2,196.	336,000
Vandalia	3,636.	62.	"	140.	105.	310.	4,255.	574,500
Summa	89,248.	2,037.	972.	9,653.	7,438.	9,869.	119,219.	17,323,580

Summarische Uebersicht

M.

der von
sämmtlichen Locomotiven monatlich
 im Jahre 1848 durchlaufenen Meilen.

Im Monat:	Gefahrene Meilen.						Verbrauch an Coaks. Pfund.	
	a. Planmäßige Fahr- ten.	b. Extrafahrten.		c. Hülfs- Locomo- tiven.	d. Leere Locomo- tiven.	e. Materia- lien- Züge.		Summa.
		Perso- nenzüge.	Güter- züge.					
Januar . . .	9,316.	"	"	890.	388.	546.	11,141.	2,100,800
Februar . . .	8,863.	4.	"	308.	284.	768.	10,228.	1,663,000
März . . .	9,432.	157.	"	536.	468.	1,049.	11,643.	1,785,200
April . . .	8,582.	1,069.	"	377.	692.	910.	11,633.	1,715,100
Mai . . .	6,811.	105.	"	80.	148.	1,983.	9,130.	1,154,100
Juni . . .	6,587.	175.	"	602.	520.	652.	8,539.	1,114,600
Juli . . .	6,688.	236.	"	190.	169.	788.	8,072.	1,122,500
August . . .	6,742.	153.	"	442.	455.	411.	8,206.	1,131,100
September . . .	6,436.	62.	616.	1,675.	984.	435.	10,209.	1,321,000
October . . .	6,667.	21.	345.	1,093.	886.	718.	9,733.	1,317,500
November . . .	6,519.	24.	"	1,407.	1,093.	780.	9,825.	1,381,700
December . . .	6,600.	26.	10.	2,048.	1,346.	824.	10,855.	1,516,980
Summa	89,248.	2,037.	972.	9,653.	7,438.	9,869.	119,219.	17,323,580

Nachweis

der

von den Personen-, Gepäck-, Post- und Güter-Wagen im Jahre 1848
 durchlaufenen Meilen.

1. Personenwagen, combinirte I. und II. Klasse . . .	92,876 Meilen.	
" " II. " III. " . . .	29,161 "	
" " III. Klasse . . .	159,438 "	
		281,475 Meilen.
2. Gepäckwagen		75,821 "
3. Postwagen		55,624 "
4. Güterwagen, 8-rädrige	528,210 Meilen.	
" 4- und 6-rädrige	206,034 "	
		734,244 "

Zusammen 1,147,164 Meilen.