

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
1850

業種
鉄道会社

掲載文献等
Original

ファイル名
1850BHEG_A.pdf

1909. 7386

Achter General-Bericht

der

Direction der Berlin-Hamburger Eisenbahn- Gesellschaft

für das Jahr 1850.

Berlin, 1851.

Druck von G. Berneise, Mauerstr. Nr. 53.

Bei Vorlegung des Geschäfts-Berichtes über das Verwaltungs-Jahr 1850 hat die Direction die angenehme Aufgabe, nur auf erfreuliche Resultate hinweisen zu können.

In der vorangegangenen Aufstellung der mathematischen Einnahmen und Ausgaben hatte sie, nach den gegebenen Verhältnissen und bis dahin gemachten Erfahrungen sich möglichst genau richtend, eine ziemlich beträchtliche Mehr-Einnahme veranschlagt; dennoch hat sich diese noch um ca. 60,000 Thlr. höher belaufen, wovon etwa der dritte Theil auf die tarifmäßige Einnahme für Personen, ca. 17,000 Thlr. auf Militärtransporte, ca. 10,000 Thlr. auf den Viehtransport, ca. 5000 Thlr. auf den Transport von Postgütern u. kommen. Die sehr hoch veranschlagte Einnahme aus dem Frachtverkehre mit 850,000 Thlrn. (gegen ca. 780,000 Thlr. wirkliche Einnahme im Jahre 1849) ist dennoch um nur 1875 Thlr. in der Wirklichkeit zurückgeblieben. Dagegen zeigt sich eine Minder-Ausgabe von ca. 39,000 Thlrn. gegen den Voranschlag, nämlich: 1,172,867 Thlr. 23 Sgr. 2 Pf. gegen 1,211,834 Thlr. 6 Sgr. 5 Pf. Es darf das wohl um so mehr hervorgehoben werden, als die Bewältigung des so sehr vergrößerten Frachtverkehrs natürlich auch vergrößerte Kraftanstrengungen und vermehrten Geldauswand verursachte, wie wir namentlich zwei große Lokomotive nebst Tender für den Gütertransport aus den Betriebs-Einnahmen beschafft und seit dem April v. J. einen außerordentlichen Güterzug eingelegt haben, der Vormittags nach Ankunft des Zwischenzuges Berlin verkehrt, um sämtliche leere Wagen nach Hamburg zurückzuführen und zugleich das etwa noch übrig gebliebene Gut mitzunehmen. Diese Einrichtung hat sich in allen Beziehungen gut bewährt und bietet auch, da wir zugleich einen Personenwagen mitgehen lassen, manchem Reisenden die Möglichkeit der Beförderung. Auch den Güterzug von Hamburg haben wir, um vielen Unzuträglichkeiten zu begegnen, die durch zu lange und schwerfällige Züge entstanden, in zwei Abtheilungen, die in gewissen Zwischenräumen einander folgten, gehen lassen. Alle dadurch entstandenen größeren Ausgaben sind aber mehr als ausgeglichen worden durch gegenüberstehende Ersparungen, theils im Einkauf von Steinkohlen zu bedeutend niedrigeren Preisen, theils durch sparsamere Verwaltung vermöge Aufhebung der Cokesbrennerei in Berlin, Einführung einer Cokesprämie u. s. w.

Unter den Mehr-Einnahmen befinden sich, wie erwähnt, auch nicht unbeträchtliche aus dem Transporte von Postgütern.

Bekanntlich sind die Postgesetze, namentlich in Preußen, im Ganzen nicht günstig für die Eisenbahn-Verwaltungen und legen diesen manche Last auf. Bei unserem ausgedehnten, verschiedene Gebiete umfassenden Betriebe konnten begreiflich vielerlei Conflictte über die Grenzen jener Lasten nicht ausbleiben; es ist uns jedoch gelungen, bei einem freundlichen Entgegenkommen der hohen Behörden, dieselben im Wege von Verträgen fast gänzlich zu beseitigen. Fernere Erleichterungen, namentlich in Bezug auf den Postzwang, sind im Wege der Gesetzgebung zu gewärtigen.

Eine große Erleichterung des Betriebes ist durch die vollständige Anlegung einer electromagnetischen Telegraphenleitung auf der ganzen Strecke von Berlin bis Wittenberge und außerdem überall, wo unsere Bahn nicht mit einem Doppelgleise versehen ist, im Ganzen etwa in 21 Meilen Länge, herbeigeführt worden. Die erste Anlage ist aus dem Baufonds bestritten und hat einschließlich der Apparate zusammen ca. 35,000 Thlr. gekostet. Die wichtigen Vortheile, welche diese neue Erfindung gewährt, indem die Verwaltung dadurch in den Stand gesetzt wird, zu jeder Zeit und von jedem Punkte der Bahn, der mit der Leitung in Verbindung gesetzt werden kann, über die Vorgänge auf der Strecke, den Verbleib der Züge etc. Nachricht zu erhalten, haben die Direction veranlaßt, die Genehmigung zur Ausdehnung der Anlage über die gesammte Bahnlänge einzuholen. Sie mußte sich dazu um so mehr veranlaßt fühlen, als sie zugleich in Aussicht stellen konnte, Ersparungen im Betriebe dadurch zu ermöglichen, welche die Zinsen der Anlagelosten allmählig deckten, so daß diese sich selbst bezahlt machten. Die Fertigstellung wird im Laufe des Jahres 1851 vor sich gehen.

Besondere Ursache haben wir, der Borschung zu danken, die uns vor allen Unglücksfällen auf unserer Bahn im vorigen Jahre, trotz des sehr regen Verkehrs auf derselben, gnädig bewahrt hat. Indessen können wir diese Gelegenheit auch nicht vorübergehen lassen, ohne gegen unsere Beamte eine wohlverdiente Anerkennung auszusprechen, indem sie fast sämmtlich durch Dienstbesonnenheit, Aufmerksamkeit und pünktliche Befolgung ihrer Instructionen die Leitung der Verwaltung wesentlich erleichtert haben. Nur ein Mal sind wir in den Fall gekommen, einige Schaffner zu entlassen, weil sie von dem Verdachte der Theilnahme an einem Versuch der Einschmückung steuerpflichtiger Waaren sich nicht zu reinigen vermochten. Da es der Direction trotz aller Anstrengungen nicht hat gelingen wollen, den Zusammenhang jenes Vergehens und dessen Urheber vollständig zu ermitteln, so hat sie die Untersuchung dem betreffenden Herrn Staats-Anwalt übergeben, in dessen Händen sie noch ruht.

Zu der regelmäßigen und ungestörten Förderung des Betriebes hat aber auch sehr wesentlich die Beschaffenheit der Bahn beigetragen, die sich überall vollständig gut bewährt hat. Als Beweis dafür mag es auch wohl gelten, daß die Gesamt-Unterhaltung des Unterbaues, des Oberbaues, einschließlich der dazu erforderlichen Materialien, der Nebenanlagen der Bahn, der Bahnhofgebäude, der Wärterhäuser, der mechanischen Vorrichtungen, als: Drehscheiben,

Ausweiden, Pumpen, die Geräthschaften, die Hintwegschaffung des Schnees u. nicht mehr als zusammen 42,775 Thlr. oder pro Meile 1126 Thlr. gekostet haben. Es sind hierbei ca. 24,000 Thlr. gegen den Etat erspart. Die Kosten des Transportbetriebes erforderten ca. 28,000 Thlr. weniger, als veranschlagt waren; es wurden namentlich an der Besoldung des Betriebs-Personals ca. 5,600 Thlr., an den Kosten für Coles ca. 20,700 Thlr. und an den Erleuchtungskosten ca. 3,800 Thlr. erspart. — Dagegen ist die veranschlagte Ausgabe wesentlich überschritten:

- a. um ca. 1,400 Thlr. Vergütung für Benutzung fremder Eisenbahnwagen,
- b. um ca. 6,000 Thlr. Zinsen für die Hamburg-Bergedorfer Bahnhof-Anlagen,
- c. um ca. 2,200 Thlr. Antheil der Hamburg-Bergedorfer Gesellschaft an den Betriebs-Einnahmen,
- d. um ca. 11,200 Thlr. Transitzölle.

Die unter a., c. und d. bezeichneten Mehrausgaben wurden nothwendigertweise durch die Vermehrung des Verkehrs bedingt, und stehen mit der Erhöhung der Einnahmen in directem Verhältniß; die unter b. erwähnte Ueberschreitung steht mit der vorschreitenden Vollendung der Bahnhof-Anlagen zu Hamburg in gleicher Beziehung. Bei den anderen Titeln waren die Abweichungen gegen den Etat unwesentlich.

Das Verwaltungs-Gebäude in Hamburg, der Hamburg-Bergedorfer Gesellschaft gehörig, hat einer großen Reparatur unterzogen werden müssen. Wir haben uns über deren Ausführung mit der Direction jener Gesellschaft verständigt, und auch gegen solche Eventualitäten, welche aus der ursprünglichen nachtheiligen Beschaffenheit des Grundes entstehen möchten, durch die nöthigen Vorbehalte und gesichert.

Die Vollendung der Mecklenburgischen Bahnen nach Rostock und Güstrow und die weitere Entwicklung des Verkehrs auf der Magdeburg-Wittenbergischen Eisenbahn haben auch auf unseren Verkehr vortheilhaft eingewirkt, wie sich das aus den betreffenden Notizen über die Anschluß-Stationen Hagenow und Wittenberge ergeben wird.

Da die Elbbrücke bei Lehterer noch in diesem Jahre vollendet werden soll, außerdem aber die Schienenverbindung mit den binnenländischen Bahnen in Magdeburg selbst nahe bevorsteht, so werden dann die Vortheile dieser Anschlußbahn sich auch vollständig entwickeln. — Zwar hat der norddeutsche Eisenbahn-Verband eine eigenthümliche Concurrency gegen uns eröffnet, indem er Frachtgüter von Harburg über Braunschweig nach Magdeburg für 10½ Sgr., nach Berlin für 12½ Sgr., ferner von Bremen über Hannover nach Magdeburg für 13 Sgr. und nach Berlin für 15½ Sgr., excl. 1½ Sgr. hannoverschen Durchgangszolles transportirt, während die Fracht zwischen Hannover und Berlin 20½ Sgr. beträgt. Wir haben jedoch nicht gesäumt, mit der Verwaltung der Magdeburg-Wittenbergischen Bahn uns über solche Tariffälle im gemeinsamen Verkehr zu verständigen, welche die Güterzüge auf dem geraden Wege zu erhalten geeignet sind. Wir würden unsere Pflicht gegen

unsere Comittenten nicht zu erfüllen glauben, wenn wir die Lüge der Güter nicht in den Richtungen zu behaupten suchten, welche die geographischen Verhältnisse ihnen anweisen.

Aber auch in anderen Beziehungen haben wir uns veranlaßt gesehen, einige Ermäßigungen in unseren Frachtsätzen eintreten zu lassen, namentlich bei einigen Rohprodukten, bei landwirthschaftlichen und Bergwerks-Erzeugnissen, so wie bei Baumaterialien. Der Verkehr, der sich dadurch theils entwickelt, theils unserer Bahn zugewendet hat, ist sehr bedeutend gewesen und fortwährend im Steigen; während aber jene Ermäßigungen, obgleich an sich nicht unbedeutend, im Ganzen sich darauf reduciren, daß jeder Centner, der über unsere Bahn gegangen ist, nur $\frac{1}{4}$ Pfennig pro Meile (gegen 1849) weniger eingebracht, haben sie doch dazu beigetragen, den Gesamtverkehr so zu heben, daß eine beträchtliche Mehr-Einnahme daraus erwachsen ist. Gewiß wieder ein schlagender Beweis für das Wohlthätige einer jeden Verkehrsberleichterung. Auf der andern Seite haben wir uns allerdings genöthigt gesehen für die Zukunft einige Tarifserhöhungen für den Zwischenverkehr zu beschließen, um das Mißverhältniß zwischen seinem Antheil an den Betriebskosten und seinem Ertrage auszugleichen. Da diese aber erst im Laufe des Jahres 1851 eintreten, so werden wir auch erst später über die Resultate zu berichten haben. Wir hoffen, daß sie die Maßregel eben so rechtfertigen werden, wie die schon früher eingetretene Aenderung in dem Verhältnisse der Fahrpreise für Personen nach den verschiedenen Wagenklassen. Denn hier ist die Frequenz (gegen 1849) in der I. Klasse von 2733 auf 3680, also um ca. 35%, in der II. von 89,246 auf 99,924, also um ca. 12%, gestiegen, in der III. dagegen von 353,089 auf 345,103, also um ca. 2% gefallen, ein Beweis, daß viele Personen jetzt die besseren Klassen benutzen, die früher, wegen des großen Unterschiedes im Preise, in der letzten fuhren. Die Gesamt-Einnahme ist dabei von 378,153 Thlrn. auf 459,713 Thlr. (im regelmäßigen Verkehre) gestiegen, hat sich also um beinahe 23% gebessert. Was aber den Einfluß der Eisenbahn auf den Verkehre namentlich unserer Zwischen-Stationen betrifft, so können die verfloßenen Jahre, bei den vielfachen Stürmen die sie bewegt haben, kaum irgend einen Maßstab abgeben; indessen dürfte folgende Zusammenstellung doch nicht ohne Interesse sein.

Es ist nämlich vereinnahmt worden:

in	1847.	1848.	1849.	1850.
Berlin	499,285 Thlr.	523,569 Thlr.	661,761 Thlr.	712,040 Thlr.
Spandau	10,176	10,421	10,687	12,400
Rauen	19,023	19,058	13,128	12,217
Paulinensee	1,922	2,508	2,359	2,459
Gröden	18,764	15,172	13,286	13,474
Neustadt a. D.	25,325	21,614	20,695	20,469
Sernitz	5,067	5,155	8,604	13,059

in	1847.	1848.	1849.	1850.
Oldewen	20,634 Thlr.	18,309 Thlr.	18,000 Thlr.	18,256 Thlr.
Wilsnack	5,133 "	4,334 "	4,806 "	4,539 "
Wittenberge	58,222 "	55,913 "	76,257 "	130,654 "
Warnow	463 "	828 "	1,274 "	1,551 "
Oradow	9,583 "	6,618 "	7,011 "	7,372 "
Ludwigslust	24,611 "	17,678 "	21,672 "	23,433 "
Hagenow	44,990 "	54,049 "	82,313 "	81,199 "
Brahlsdorf	5,509 "	5,436 "	5,878 "	6,557 "
Boitzenburg	12,695 "	10,442 "	10,468 "	10,763 "
Düben	2,860 "	3,380 "	2,726 "	2,696 "
Schwarzenbed	8,233 "	6,855 "	7,386 "	8,383 "
Friedrichsruh	6,499 "	3,801 "	2,295 "	2,438 "
Reinbeck	2,166 "	1,687 "	1,528 "	1,669 "
Bergeborf	12,691 "	9,248 "	10,014 "	11,132 "
Hamburg	232,269 "	201,416 "	256,517 "	310,796 "

Es geht daraus hervor, daß, wenn die beiden Endpunkte sowohl als Wittenberge ein bedeutendes Mehr in der Einnahme aufweisen, manche der Zwischenstationen das Jahr 1847 noch nicht wieder erreicht haben; wir glauben jedoch, daß schon das Jahr 1851 auch in dieser Beziehung eine erfreuliche Aenderung aufweisen wird. Außer Acht darf nicht bleiben, daß die Einnahmen der Stationen nicht allein maßgebend für deren Verkehr sind, da sonst z. B. die Einnahmen in Hamburg größer sein müßten als die in Berlin. Die Verkehrs-Tabellen ergeben in dieser Beziehung das Nähere.

Die statistischen Nachweisungen über die Einzelheiten unseres Betriebes im vorigen Jahre enthalten die dem Berichte beigelegten Tabellen, von denen die sub I. und K. die Einnahmen und Ausgaben in den verschiedenen Verwaltungszweigen specificiren. Hiernach hat jene 1,494,586 Thlr. 15 Sgr. 8 Pf., diese 1,172,867 Thlr. 23 Sgr. 2 Pf. betragen und einen Ueberschuß von 321,718 Thlr. 22 Sgr. 6 Pf. ergeben, wovon laut Beschlusses verehrlichen Ausschusses vom 10. März 1851, 50,000 Thlr. auf den Reservefonds gebracht, 225,000 Thlr. als $4\frac{1}{2}\%$ Dividende den Actien Litt. A., die übrigen 46,718 Thlr. 22 Sgr. 6 Pf. aber den Actien Litt. B. überwiesen worden sind. Der Reservefonds beträgt jetzt 54,972 Thlr. 4 Sgr. 7 Pf. Im Uebrigen mögen hier noch folgende Notizen ihren Platz finden.

Die Personenfrequenz und deren Ertrag haben im Ganzen betragen:

	I. Cl.			II. Cl.			III. Cl.			Total.			Ertrag.		
	Perf.	Perf.	Perf.	Perf.	Perf.	Perf.	Perf.	Perf.	Thlr.	Sgr.	Pl.	Thlr.	Sgr.	Pl.	
A. Im regelmäßigen Verkehr:	3,680	99,921	345,103	448,704	459,713	26	1								
B. Ertragslose u. Auswanderer:	297	733	3,268	4,298	9,437	5	—								
C. Militärs:	—	285	21,282	21,567	32,961	28	9								
	3,977	100,939	369,653	474,569	502,112	29	10								

Im gewöhnlichen Reiseverkehr hat eine jede Person im Durchschnitt unsere Bahn benutzt auf $8\frac{1}{2}$ Meilen im Jahre 1850, gegen $7\frac{1}{2}$ Meilen im Jahre 1849. Sie hat ausschließlich der Gepäcfracht eingebracht, 1850: 1 Thlr. — Sgr. $8\frac{1}{2}$ Pf., also pro Meile 3 Sgr. $7\frac{1}{2}$ Pf.; 1849: 25 Sgr. $8\frac{1}{2}$ Pf.; durchschnittlich hat also im verfloffenen Jahre eine jede Person $\frac{1}{2}$ Meilen mehr durchfahren und 5 Sgr. $0\frac{1}{2}$ Pf., also pro Meile $3\frac{1}{2}$ Pf. mehr eingebracht, als im vorangegangenen. Einschließlich der Gepäcfracht betrug die Einnahme im vorigen Jahre 1 Thlr. 1 Sgr. 11 Pf. pro Person, also 3 Sgr. $9\frac{1}{2}$ Pf. pro Meile und Person. Auf eine Meile Bahnlänge reducirt, ergibt der gewöhnliche Reiseverkehr 3,801,963 Personen; für die ganze Bahnlänge 100,052 Personen.

Ueber die Militair-Transporte ergibt die Anlage C. das Nähere.

An Gepäcken sind im vorigen Jahre über 10,000 Ctr. mehr transportirt worden, als im Jahre 1849, zusammen 72,590 Ctr. Die Mehr-Einnahme hat jedoch, einschließlich der Fracht für das mit den Personenzügen transportirte Vieh (einzelne Reitpferde, Hunde u. s. w.) nur 1650 Thlr. mehr betragen.

Der Frachtverkehr hat wiederum beträchtlich zugenommen, wie folgende Zusammenstellung mit dem Jahre 1849 nachweist.

	1849.	1850.	Mehr.
Frachtgut . . .	2,314,983 Ctr.	2,678,499 Ctr.	363,516 Ctr.
Eilgut	38,239	44,919	6,680
Einnahme . . .	811,508 Thlr.	889,857 Thlr.	78,349 Thlr.

Das Quantum der beförderten Güter, auf die Länge einer Meile reducirt, ergibt

für Frachtgüter: 68,275,795 Ctr.

für Eilgüter: 1,029,715 Ctr.

Zusammen: 69,305,510 Ctr.

Auf die ganze Bahnlänge: 1,823,829 Ctr.

Jeder Centner Gut (Fracht- und Eilgut zusammengerechnet) hat die Bahn auf einer Strecke von durchschnittlich $25\frac{1}{2}$ Meilen durchlaufen und an Bruttofracht, d. h. einschließlich der Transitgölle und Rollgelde, 9 Sgr. $9\frac{1}{2}$ Pf. eingebracht; die Nettofracht beträgt aber durchschnittlich

im Jahre 1850: 7 Sgr. 4 Pf. pro Ctr., oder $3\frac{4}{100}$ Pf. pro Ctr. und Meile,
 gegen pro 1849: 7 Sgr. $8\frac{4}{100}$ Pf. „ „ „ „ $3\frac{4}{100}$ Pf. „ „ „ „

also im Jahre 1850 weniger — Sgr. $4\frac{4}{100}$ Pf. pr. Ctr., oder $0\frac{4}{100}$ Pf. pro Ctr. und Meile.

Die Ursache dieser Verminderung ist schon oben angedeutet worden. Für die Zukunft wird sich das Verhältniß jedoch durch Verminderung der Unkosten besser gestalten, theils weil die Direction nach Ablauf des ersten Contracts über An- und Abfuhr der Güter in Berlin unter sehr viel billigeren Bedingungen wieder contrahirt hat, theils weil die ihrer Vollendung entgegengehende Verbindungs-Bahn in Berlin, bedeutende Arbeits- und Geldkräfte ersparen wird. Die Königlich Preussische Regierung hat den betreffenden Bau dem Vorstehenden unserer Direction übertragen, der auch nicht gesäumt hat denselben schleunigst in Ausführung zu bringen.

Der Viehtransport auf unserer Bahn hat sehr ansehnlich zugenommen, wie schon die Eingang angeführte Vermehrung der Einnahmen aus diesem Betriebszweige beweiset. In den verschiedenen Gattungen wurden mehr befördert 114 Pferde, 768 Stück Rindvieh, 3372 Kälber, 33,972 Schweine und 7295 Schaafe. Bei der freien Einfuhr von lebendem Viehe in England würde dieser Verkehr noch eine sehr bedeutende Ausdehnung zum Vortheile aller Bethelligten erhalten, wenn nicht ein Zoll von 5 Thln pro Kopf für den Eingang in den Zollverein, unsere Landwirthe verhinderte, mageres Rindvieh einzuführen, um es für die Ausfuhr zu mästen.

Unter den übrigen Ausfuhr-Artikeln hat die Versendung von Leinen um ca. 3000 Ctr. zugenommen (von ca. 31,000 auf 34,000 Ctr.); hinsichtlich der Zufuhr ländlicher Producte nach Berlin ist besonders die Zunahme in der von Milch bemerkenswerth, die abermals um ca. 13,000 Ctr. oder 440,000 Quart (von 2,301,867 auf 2,741,032) gestiegen, während die von Getreide und Kartoffeln sich gleich geblieben ist.

Für Equipagen hat sich der Betrag der Einnahme nicht verändert, es sind aber 17 Equipagen I. Klasse mehr, dagegen 60 Equipagen II. Klasse weniger transportirt worden als im Jahre 1849.

In unserem vorjährigen Berichte (S. 10) haben wir einer amtlichen Zusammenstellung erwähnt über die Längen, Anlagelkosten und Betriebsmittel, so wie über die Ergebnisse des Betriebes der am Schlusse des Jahres 1848 im Königreich Preußen dem Verkehre übergebenen Eisenbahnen. Eine solche amtliche Zusammenstellung ist seitdem auch für das Jahr 1849 erschienen, in welcher die Zahl der Bahnen von 17 auf 21 gestiegen ist. In den die Anlage und deren Kosten betreffenden Rubriken hat sich dort in der Stellung unserer Bahn nichts verändert, in der Einnahme aus dem Personenverkehre ist sie von dem vierten auf den dritten Platz vorgerückt, in der aus dem Güterverkehre hat sie den dritten Platz behauptet, während sie hinsichtlich der Masse der transportirten Güter von der fünften die dritte geworden ist. Dieser Güter-Transport hat ihr im Durchschnitt $4\frac{1}{2}$ Pf. pro Centner und Meile gebracht, was dem für die 21 Bahnen dort angegebenen Ertrage von durch-

schnittlich $4\frac{1}{4}$ Pf. entsprechen würde, verminderte sich nicht das Verhältniß bei uns, durch die Transitzölle, auf ca. 4,0 Pf. pro Meile.

In der Summe der Ausgaben ist unsere Bahn wiederum die dritte geblieben; in dem Verhältniße derselben zur Brutto-Einnahme dagegen von der sechsten die sechszehnte geworden, indem das Verhältniß von $62\frac{1}{2}$ pro 1848 zu einem von $46\frac{1}{2}$ im Jahre 1849 geworden ist.

Im vorigen Jahre 1850 hat sich dieses Verhältniß nun noch günstiger gestaltet, indem die Betriebskosten sich auf 4 Thlr. 13 Sgr. 6 Pf. (gegen 4 Thlr. 14 Sgr. 2 Pf.) pro Meile belaufen, was nur $42\frac{1}{4}$ im Verhältniße zur Einnahme beträgt.

Sinsichtlich der übrigen Einzelheiten glauben wir auf die beiliegenden umständlichen Tabellen uns beziehen zu dürfen, welche folgende Rubriken umfassen:

- A. Monatweise Zusammenstellung der Personenfrequenz und Einnahme.
- B. Stationweise desgleichen.
- C. Nachweis der Militär-Transporte.
- D. Monatweise Zusammenstellung der Frachtgut-, Eilgut- und Gepäc-Transporte.
- E. Stationweise Zusammenstellung der Fracht- und Eilgüter.
- F. Nachweisung der Vieh- und Equipagen-Transporte.
- G. Monatweise Zusammenstellung der Betriebs-Einnahmen.
- H. Stationweise desgleichen.
- I. Nachweisung der Einnahmen überhaupt.
- K. Nachweisung der Ausgaben, mit Rechnungs-Abschluß.
- L. Zusammenstellung der von den einzelnen Locomotiven durchfahrenen Meilen.
- M. Uebersicht der von sämtlichen Locomotiven monatlich durchfahrenen Meilen.
- N. Nachweisung der von den Wagen durchlaufenen Meilen.
- O. Uebersicht des Verwaltungs-Personals und der angestellten Beamten.
- P. Stückrechnung und Rechnungs-Abschluß über den Baufonds am 1. April 1851.
- Q. Haupt-Rechnungs-Abschluß.

Ueber die

Bau-Ausführung

haben wir nur zu bemerken, daß der Bahnhof zu Hamburg jetzt in den wesentlichsten Theilen der Vollendung entgegengeföhrt worden ist; indem die noch rückständigen Bauwerke, als: der Güterschuppen, der Kanal zum Güterschuppen, die Kastenschleuse und der Borhafen mit Quaimauer, vollendet und zur Benutzung für den Betrieb übergeben sind. Auch zwei Strahn-Vorrichtungen am Güter-Kanal zur Hebung von Lasten von resp. 80 bis 300 Ctr. sind ausgeföhrt und werden in nächster Zeit geprüft und in Gebrauch genommen werden.

Es bleibt dann nur noch eine theilweise Aufhöhung des Bahnhofes-Platzes und die Herstellung von Nebengeleisen und Ausweichen zu bewirken und dürfte sonach im Laufe dieses Jahres die gänzliche Vollendung des Bahnhofes bis auf Unwesentliches zu erwarten stehen.

An der Hauptbahn hat sich die Bauausführung auf die Beendigung der Arbeiten zur Herstellung des zweiten Geleises zwischen Ludwigslust und Hagenow, auf die Verlängerung des Perrons auf der Station Nauen, die Fertigstellung der Arbeitsmaschinen in den Werkstätten, die Herstellung des elektro-magnetischen Telegraphen, auf die Anschaffung von Güterwagen und einige andere unwesentlichere Gegenstände beschränkt.

In unserm letzten Jahres-Berichte hatten wir eines Vertrages erwähnt, nach welchem die Vollendung der Bächen-Lauenburger Zweigbahn vorbehaltlich einer Kündigung, auf fünf Jahre ausgesetzt wurde. Seitens der beteiligten Kommunen ist die Kündigung dieses Vertrages erfolgt und sind wir dadurch veranlaßt, schon im vorigen Jahre den Bau der Bahn wieder aufzunehmen und in diesem Jahre annähernd zur Vollendung zu bringen.

Die erste Stückrechnung und den Rechnungs-Abschluß über den Baufonds, bis 1. April 1851, legen wir sub Lit. P. hier bei. Besondere Bemerkungen haben wir demselben nicht hinzuzufügen.

Berlin, den 1. Mai 1851.

Die Direction der Berlin-Hamburger Eisenbahn-Gesellschaft.

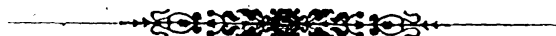
Verlag

zum

General-Bericht

der

Direction der Berlin-Hamburger Eisenbahn-Gesellschaft
für das Jahr
1850.



A.

Monatsweise Zusammenstellung
der
Personenfrequenz und der Einnahme dafür
im Jahre 1850.

Monat.	Personen.				Geldbetrag.		
	I. Klasse.	II. Klasse.	III. Klasse.	Summa.	Rthlr.	Sgr.	Pf.
Januar	96	4,697	14,941	19,734	18,781	25	—
Februar	146	4,373	17,211	21,730	21,439	22	7
März	201	6,203	22,503	28,907	29,802	21	11
April	253	7,711	27,162	35,126	38,041	15	5
Mai	506	12,496	36,668	49,670	50,980	27	5
Juni	441	11,869	34,360	46,670	48,985	19	8
Juli	428	12,368	38,847	51,643	56,668	28	11
August	468	11,318	36,516	48,302	58,494	22	6
September	375	9,469	30,970	40,814	44,873	20	5
October	318	7,278	28,237	35,833	38,169	25	3
November	219	5,858	31,892	37,969	27,105	13	5
December	229	6,281	25,796	32,306	26,368	23	7
Summa	3,680	99,921	345,103	448,704	459,713	26	1
Hierzu Militair	—	285	21,282	21,567	*)32,961	28	9
Auswanderer und Extrazüge .	297	733	3,268	4,298	9,437	5	—
Ueberhaupt	3,977	100,939	369,653	474,569	502,112	29	10

*) In dieser Einnahme ist die Fracht für 69 Fuhrwerke, 378 Pferde und 233½ Ctr. Effecten mit enthalten.

B.

Stationsweise Zusammenstellung
der
Personenfrequenz und der Einnahme dafür
im Jahre 1850.

No.	Station.	Personen.				Geldbetrag.	
		I. Klasse.	II. Klasse.	III. Klasse.	Summa.	Rthlr.	Sgr. Pf.
1	Berlin	930	19,120	72,541	92,591	141,055	24 —
2	Spandau	47	3,997	28,330	32,374	7,868	14 6
3	Seegefeld	—	—	1,949	1,949	390	14 6
4	Nauen	29	1,823	11,475	13,327	8,314	3 —
5	Paulinenaue	18	591	1,483	2,092	1,449	14 —
6	Friesack	19	1,586	7,439	9,044	7,069	10 —
7	Neustadt	98	2,008	8,361	10,467	9,551	12 6
8	Zernitz	18	1,056	4,613	5,687	5,571	7 6
9	Gloewen	14	1,467	9,226	10,707	9,669	8 —
10	Wilsnack	9	487	4,998	5,494	2,706	25 —
11	Wittenberge (incl. Magdeburg, Halle und Leipzig)	181	5,415	19,125	24,721	36,072	2 6
12	Warnow	—	498	1,637	2,135	565	23 6
13	Grabow	17	1,893	6,081	7,991	4,186	27 3
14	Ludwigslust	264	4,629	12,813	17,706	13,011	29 4
15	Hagenow (incl. Schwerin, Wismar, Güstrow und Rostock)	700	11,611	24,214	36,525	44,376	14 11
16	Pritzier	13	277	1,441	1,731	271	2 11
17	Brahlsdorf	87	1,155	4,710	5,952	3,894	13 10
18	Boitzenburg	44	2,044	7,201	9,289	6,927	10 1
19	Büchen	3	335	2,247	2,585	1,444	9 9
20	Schwarzenbeck	25	2,297	8,358	10,680	6,384	16 6
21	Friedrichsruh	38	1,532	4,782	6,352	2,050	23 3
22	Reinbeck	35	1,790	4,429	6,254	1,301	11 3
23	Bergedorf	39	4,916	29,911	34,866	8,345	13 6
24	Hamburg	1,052	29,394	67,739	98,185	137,144	24 6
	Summa	3,680	99,921	345,103	448,704	459,713	26 1
25	Extrazüge und Auswanderer	297	733	3,268	4,298	9,437	5 —
26	Militairs	—	285	21,282	21,567	32,961	28 9
	Ueberhaupt	3,977	100,939	369,653	474,569	502,112	29 10

Nachweisung

C.

der im Jahre 1850 bewirkten Militair-Transporte.

Zwischen:	Mann-		Fuhr-		Pferde.	Effecten.		Zwischen:	Mann-		Fuhr-		Pferde.	Effecten.
	II. III.	Wagenklasse.	I. II.	Klasse.					II. III.	Wagenklasse.	I. II.	Klasse.		
Berlin . . .	8	1,530	14	17	—	184	Transport	208	16,458	14	37½	228	235½	
"	—	4	—	—	—	—	Paulinenanc	Neustadt . .	—	2	—	—	—	
"	—	116	—	—	—	—	Friefach . . .	Neustadt . .	—	2	—	—	—	
"	—	16	—	—	—	—	"	Jernitz . . .	—	2	—	—	—	
"	6	214	—	—	—	—	"	Gloewen . . .	—	11	—	—	—	
"	4	605	—	—	—	—	"	Wittenberge	1	43	—	—	—	
"	—	226	—	—	—	—	Neustadt . .	Jernitz . . .	—	27	—	—	—	
"	47	2,462	—	9	72	—	"	Gloewen . . .	—	31	—	—	—	
"	3	164	—	—	—	—	"	Wittenberge	1	93	—	—	—	
"	9	941	—	—	7	—	"	Hamburg . . .	—	3	—	—	—	
"	—	51	—	—	—	—	"	Gloewen . . .	—	82	—	—	—	
"	6	272	—	—	5	—	Jernitz . . .	Wilsonach . .	—	2	—	—	—	
"	—	24	—	—	—	—	"	Wittenberge	1	50	—	—	—	
"	30	1,367	—	7	68	—	"	Wilsonach . .	—	10	—	—	—	
"	3	109	—	—	—	—	Gloewen . .	Wittenberge	—	521	—	—	—	
"	22	609	—	4½	52	—	"	Warnow . . .	—	18	—	—	—	
"	—	1	—	—	—	—	"	Hamburg . . .	—	1	—	—	—	
"	3	107	—	—	—	6½	"	Wittenberge	—	6	—	—	—	
"	—	1	—	—	—	—	Wilsonach . .	Boitzenburg .	—	2	—	—	—	
"	41	5,469	—	—	16	—	"	Warnow . . .	—	7	—	—	—	
Spandau . .	—	35	—	—	—	—	Wittenberge	Hagenow . . .	—	17	—	—	—	
"	—	31	—	—	—	—	"	Boitzenburg .	—	10	—	—	—	
"	—	54	—	—	—	—	"	Büchen . . .	—	2	—	—	—	
"	8	697	—	—	1	—	"	Hamburg . . .	68	3,395	—	17½	150	
"	—	133	—	—	—	—	Grabow . . .	Sudwiglust . .	—	6	—	—	—	
"	1	175	—	—	—	—	"	Hagenow . . .	—	16	—	—	—	
"	—	14	—	—	—	—	"	Hamburg . . .	—	47	—	—	—	
"	17	891	—	—	2	45	Sudwiglust .	Hagenow . . .	1	169	—	—	—	
"	—	4	—	—	—	—	"	Boitzenburg .	—	49	—	—	—	
"	—	26	—	—	5	—	"	Hamburg . . .	—	3	—	—	—	
Hauen . . .	—	2	—	—	—	—	Hagenow . .	Boitzenburg .	—	21	—	—	—	
"	—	51	—	—	—	—	"	Hamburg . . .	—	2	—	—	—	
"	—	11	—	—	—	—	Prahledorf .	Boitzenburg .	—	3	—	—	—	
"	—	4	—	—	—	—	Boitzenburg .	Schwarzenbrck	—	2	—	—	—	
"	—	12	—	—	—	—	"	Bergedorf . .	—	1	—	—	—	
"	—	7	—	—	—	—	Schwarzenbrck	Bergedorf . .	—	53	—	—	—	
"	—	12	—	—	—	—	Bergedorf . .	Hamburg . . .	2	48	—	—	—	
"	—	8	—	—	—	—	"	Hamburg . . .	3	67	—	—	—	
"	—	3	—	—	—	—	Summa	235	21,282	14	55	378	235½	
"	—	9	—	—	—	—								
	Latus	208	16,458	14	37½	228	235½							

D.

Monatsweise Zusammenstellung

der transportirten

Frachtgüter, Eilgüter und Gepäcke

im Jahre 1850.

Im Monat.	Frachtgut.		Eilgut.		Zusammen an Fracht- u. Eilgut.		Gepäcke.	
	† Ctr.	†	† Ctr.	†	† Ctr.	†	† Ctr.	†
Januar	206,305	3	1,609	4	207,914	7	3,085	1
Februar	187,959	5	1,743	5	189,703	—	3,110	8
März	214,758	9	3,825	3	218,584	2	4,860	9
April	211,677	4	4,477	3	216,154	7	6,529	—
Mai	224,985	4	3,795	2	228,780	6	7,532	2
Juni	221,442	9	3,289	—	224,731	9	7,250	1
Juli	218,508	5	2,713	8	221,222	3	8,780	2
August	234,598	4	2,807	9	237,406	3	9,230	7
September	236,487	4	3,761	2	240,248	6	7,124	2
October	261,860	1	6,302	1	268,162	2	6,613	5
November	256,372	2	5,303	6	261,675	8	4,352	3
December	203,543	7	5,290	3	208,834	—	4,121	2
Summa	2,678,499	7	44,918	6	2,723,418	3	72,590	2

Stationsweise Zusammenstellung

der transportirten

Fracht- und Eilgüter

im Jahre 1850.

No.	Von, resp. nach Station.	Es sind versandt von den Stationen:				Es sind angekommen auf den Stationen:				Im Versand u. Empfang sind überhaupt expedirt:			
		Frachtgut.		Eilgut.		Frachtgut.		Eilgut.		Frachtgut.		Eilgut.	
		† Ctr.	† ^v	† Ctr.	† ^v	† Ctr.	† ^v	† Ctr.	† ^v	† Ctr.	† ^v	† Ctr.	† ^v
1	Berlin	385,302	4	8,716	3	1,278,559	9	15,047	8	1,663,862	3	23,764	1
2	Spandau	19,735	5	105	6	22,741	5	186	7	42,477	—	292	3
3	Nauen	43,669	2	416	1	28,156	2	375	8	71,825	4	791	9
4	Paulinane	19,865	1	30	—	1,554	6	215	2	21,419	7	245	2
5	Friesack	37,929	6	351	—	14,137	6	300	—	52,067	2	651	—
6	Neustadt	78,939	6	503	3	26,834	9	366	2	105,774	5	869	5
7	Zernitz	36,120	8	515	9	17,419	—	375	6	53,539	8	891	5
8	Glöwen	45,132	2	1,354	1	24,353	5	394	3	69,485	7	1,748	4
9	Wilsnack	10,053	7	49	4	15,330	8	163	7	25,384	5	213	1
10	Wittenberge (incl. Magdeburg, Halle und Leipzig).	138,332	4	7,522	9	325,153	1	4,841	4	472,485	5	12,365	3
11	Warnow	2,511	6	13	7	947	2	52	6	3,458	8	66	3
12	Grabow	18,614	5	240	2	14,210	6	298	—	32,825	1	538	2
13	Ludwigslust	14,754	—	247	6	42,521	1	1,560	3	57,275	1	1,807	9
14	Hagenow (incl. Schwerin, Wismar, Güstrow u. Rostock).	151,677	5	3,588	—	153,782	9	5,573	9	305,460	4	9,161	9
15	Pritzlar	1,577	8	7	2	2,326	1	100	5	3,913	9	107	7
16	Brahlsdorf	24,289	9	28	9	4,201	8	258	—	28,591	7	286	9
17	Boltzenburg	55,003	2	194	1	16,429	6	394	8	71,437	9	588	9
18	Büchen	16,822	2	19	6	4,031	—	195	7	20,853	3	215	3
19	Schwarzenbeck	31,039	5	132	6	9,575	6	645	—	40,615	1	777	6
20	Friedrichsruh	14,687	—	141	6	1,762	8	372	9	16,449	8	514	5
21	Reinbeck	2,756	4	216	—	2,866	3	177	3	5,622	7	393	3
22	Bergedorf	60,575	2	694	2	24,526	4	464	5	85,201	7	1,158	7
23	Hamburg	1,468,905	1	19,829	3	637,067	2	12,558	4	2,105,972	3	32,387	7
Summa		2,678,499	7	44,918	6	2,678,499	7	44,918	6	5,356,999	4	89,837	2

F.

Nachweisung

der

im Jahre 1850 beförderten Viehstücke 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.	Schaafe.	Hande.	Gefügel.	I. Klasse.	II. Klasse.	Rthlr.	Sgr.Pf.	Rthlr.	Sgr.Pf.
	Stck.	Stck.	Stck.	Stck.	Stck.	Stck.	Stck.	I.	II.				
Berlin	131	92	12	3,868	361	353	6	30	38	3,928	13	1,234	4
Spandau	—	18	1	11	2	103	—	2	—	524	—	3	—
Nauen	9	184	86	247	2,832	87	—	—	—	399	24	6	—
Pantlinsnaue ..	1	73	—	—	101	18	—	—	—	90	4	3	—
Friesack	11	664	6,722	3,323	1,591	95	—	—	1	3,909	15	3	514
Neustadt	137	740	6,875	2,405	1,960	72	—	—	4	4,791	25	3	2620
Zernitz	8	196	2,515	7,308	757	31	—	—	1	3,335	11	6	710
Glöwen	57	133	1,512	5,946	1,296	58	—	1	—	3,504	9	9	1315
Wilsnack	154	150	63	766	—	39	2,837	—	—	921	28	3	—
Wittenberge ..	96	236	54	1,662	675	108	1,160	2	2	1,641	3	9	5716
Warnow	1	39	99	1,384	249	14	976	—	—	711	—	3	—
Grabow	3	90	11	1,723	1,029	23	—	—	—	1,145	—	9	—
Ludwigslust ..	66	137	117	7,964	929	47	—	4	5	3,229	10	—	815
Hagenow (incl. Schwerin, Wismar, Güstrow, Rostock)	141	703	343	28,833	3,941	278	2	34	36	10,461	14	3	9002210
Brakelsdorf ...	6	123	73	7,311	827	30	664	—	1	1,833	22	9	618
Boitzenburg ..	19	46	77	1,776	331	26	22	3	4	556	25	3	5756
Büchen	—	24	956	1,596	554	13	2	—	—	579	18	2	—
Schwarzenbeck	—	9	453	3,033	221	39	—	1	2	579	22	6	3919
Friedrichsruh .	—	—	—	2	—	16	2	—	—	—	11	6	—
Reinbeck	—	—	7	18	—	73	—	—	—	429	6	—	—
Bergedorf	—	47	3,198	520	53	95	4	—	8	318	19	6	14612
Hamburg	498	406	25	527	62	336	—	15	37	5,740	20	—	1,2785
Summa	1,328	4,114	23,200	80,223	17,771	1,954	5,675	82	139	47,689	12	23,857	164

Monatweise Zusammenstellung sämtlicher Betriebs-Einnahmen der Berlin-Hamburger Eisenbahn-Gesellschaft im Jahre 1850.

Im Monat:	A. Aus dem Personen-Verkehr.			B. Aus dem Frachtgut-Transport.			C. Für Vieh mit den Güterträgen.			D. Für Eilgut.			E. Für Gepäck (incl. Vieh mit Personenz.)			F. Für Equipagen.			Haupt-Summen.
	Im eigenen Verkehre (incl. extraordin.)	Antheile an dem Verkehre mit andern Bahnen.	Summa.	Im eigenen Verkehre (incl. Extraord.)	Antheile an dem Verkehre mit andern Bahnen.	Summa.	Im eigenen Verkehre.	Antheile an dem Verkehre mit andern Bahnen.	Summa.	Im eigenen Verkehre.	Antheile an dem Verkehre mit andern Bahnen.	Summa.	Im eigenen Verkehre.	Antheile an dem Verkehre mit andern Bahnen.	Summa.	Im eigenen Verkehre.	Antheile an dem Verkehre mit andern Bahnen.	Summa.	
	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.	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.	
Januar . . .	17,699 12 1	1,992 13 10	19,691 25 11	33,488 37	21,598 9 8	55,087 6 8	868 30	215 10 3	1,084	2	651 9 2	165	3	816 9 5	225 20	59 15	285 5	79,081 15 8	
Februar . . .	27,216 9 8	1,725 8 9	28,941 18 5	38,097 3 8	13,963 35 8	52,060 39 4	1,169 4	291 2 11	1,400 6 11	7	477 24 7	118 1	—	595 25 7	36	33 20 2	59 20 2	85,565 2 11	
März . . .	26,972 20 6	3,414 31 5	30,387 11 11	48,743 28 8	20,398 10 9	69,142 9 5	1,873 4	748 28 4	2,622 2 4	4	833 8 10	250 4 3	1,063 13 1	52 4	77 14	25 10	77 14	106,593 6	
April . . .	32,458 13 10	5,810	38,268 13 11	51,294 21 6	20,067 13 8	71,361 5 2	1,998 18	1,041 2 8	3,089 20 8	8	1,174 5 6	404 8 8	1,578 14 2	180 2	243 12	63 10	243 12	118,967 26 5	
Mai . . .	46,799 18	7,272	54,071 18 2	51,101 10	30,321 13 11	71,422 23 11	1,638 17	759 25 4	2,398 12 4	4	1,371 20 2	471 28 11	1,743 19 1	257 11 6	350 28 8	93 17 2	350 28 8	132,853 6 2	
Juni . . .	42,505 5 9	7,093 14 11	49,598 20 8	58,281 22 3	18,926 3 5	77,177 25 8	1,622 30 3	543 20 2	2,166 10 5	5	1,161 2 6	536 3 9	1,697 6 3	486 18	567 10	80 22	567 10	136,387 3	
Juli . . .	52,109 12 3	8,771 1 2	60,880 13 10	49,783 16 5	20,682 8 7	70,365 25	1,164 9	479 2 5	1,633 11 5	7	1,400 29 1	590 3 7	1,991 2 8	335 13	419 17	64 4	419 17	138,632 20 5	
August . . .	53,274 13 5	8,810 12 10	62,084 26 3	52,003 31 9	26,287 25 3	78,291 17	1,236 37	508 27	1,745 24	—	1,646 2 5	640 15 3	2,286 17 8	329 20	481	151 10	481	149,264 23 11	
September . . .	42,101 3 10	7,100 29 5	49,202 3 3	48,511 4 9	27,632 11 8	76,363 16 5	1,454 9	914 11 5	2,368 20 5	5	1,403 29 9	487 2 6	1,801 2 3	123 28	196	72 2	196	135,032 21 1	
October . . .	38,544 9 7	5,532 20 2	44,077 29 9	57,195 9 9	30,913 6	88,108 15 9	3,368 6	1,144 4 4	4,512 10 4	4	1,198 27 8	506 6 6	1,705 4 2	621 22	670 4 6	48 12 6	670 4 6	143,894 23 11	
November . . .	29,747 6 3	3,057 25 1	32,805 1 4	59,616 18 3	25,263 28	84,880 16 3	2,607 37	1,020 6 3	3,528 3 3	3	950 9 4	357 4 9	1,207 14 1	204 10	297 10	93	297 10	127,840 10 3	
December . . .	28,866 23 11	3,236 2 6	32,102 26 5	46,291 18 6	19,199 7 8	65,490 26 2	2,642 22	941 1 5	3,563 23 5	5	599 8 10	275 13 8	874 24 6	158 15	209 15	51	209 15	103,514 1	
Summa	438,294 29 6	63,818	502,112 29 10	594,379 22 6	265,394 14 3	859,774 6 9	47,689 12 2	21,475 3 3	30,082 25 8	8	12,708 37 10	4,702 5 1	17,471 2 11	3,021 13 6	3,857 16 4	836 2 10	3,857 16 4	1,460,988 3 8	

Stationsweise Zusammenstellung sämtlicher Betriebs-Einnahmen der Berlin-Hamburger Eisenbahn-Gesellschaft im Jahre 1850.

Station:	A. Aus dem Personen-Verkehr.			B. Aus dem Frachtgut-, Eilgut- und Vieh-Transport.			C. Aus dem Gepäck- und Equipagen-Transport.			Haupt-Summen.								
	Rblr.	Sgr.	Pf.	Antheil an dem Verkehr mit den Anschl.-Bahnen.		Summa.	Antheil an dem Verkehr mit den Anschl.-Bahnen.		Summa.	Rblr.	Sgr.	Pf.						
				Rblr.	Sgr.		Pf.	Rblr.					Sgr.	Pf.				
Berlin	141,055	24	—	6	128,111	2	4	663,493	11	10	965	1	—	7,491	6	4	712,040	
Spandau	7,868	14	6	3	—	—	—	4,432	14	3	—	—	—	99	8	6	12,400	
Stargard	390	14	6	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	390	
Nauen	8,314	3	—	—	—	—	—	3,765	9	—	—	—	—	138	4	3	12,317	
Frankenau	1,449	14	—	—	—	—	—	986	27	3	—	—	—	13	12	3	2,459	
Fritschack	7,069	10	—	3	—	—	—	6,291	3	8	—	—	—	113	13	3	12,474	
Neustadt	9,551	13	6	6	—	—	—	10,706	20	6	—	—	—	211	27	6	20,469	
Kerstin	5,571	7	6	6	—	—	—	7,374	20	6	—	—	—	113	8	—	13,059	
Cißen	9,669	8	—	—	—	—	—	8,432	25	3	—	—	—	164	7	—	18,256	
Wittenack	2,706	25	—	6	—	—	—	1,807	22	6	—	—	—	25	12	3	4,539	
Wittenberge (incl. Magdeburger etc. Verkehr.)	36,072	2	6	9	75,646	13	11	93,844	22	11	—	—	—	537	4	10	130,654	
Warrow	565	23	6	9	—	—	—	932	2	9	—	—	—	33	22	3	1,531	
Grabow	4,186	27	3	2	—	—	—	3,089	2	—	—	—	—	78	4	3	7,372	
Ludwigslust	13,011	29	4	—	18	8	4	3,107	10	4	—	—	—	4	3	2	23,433	
Hagenow (incl. Mecklenburger Verkehr)	44,376	14	11	9	25,968	33	2	34,338	16	11	—	—	—	2,594	17	2	81,199	
Prüßler	271	2	11	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	271	
Brakelorf	3,894	13	10	9	—	—	—	2,553	10	9	—	—	—	109	18	6	6,557	
Wollensdorf	6,927	10	1	—	303	—	—	3,686	18	11	—	—	—	229	14	7	10,763	
Böcken	1,444	9	9	8	—	—	—	1,227	28	8	—	—	—	14	—	5	2,686	
Schwarzenbeck	6,384	16	6	6	—	—	—	1,890	25	6	—	—	—	198	12	—	8,383	
Friedricharab	2,050	23	3	6	—	—	—	367	19	6	—	—	—	20	24	9	2,438	
Reichen	1,301	11	3	3	—	—	—	281	13	6	—	—	—	16	10	1	1,689	
Bergdorf	8,545	13	6	6	—	—	—	2,600	5	9	—	—	—	186	28	2	11,132	
Hamburg	137,144	24	6	6	51,846	5	3	165,839	1	9	—	—	—	7,512	16	11	310,796	
Summa	459,713	26	1	7	281,995	23	5	927,195	21	—	4	5,328	7	11	21,328	19	3	1,408,238
Extrage und ausserordentliche Einnahmen	9,437	5	—	—	—	—	—	635	22	9	—	—	—	—	—	—	10,072	
Für befördertes Militär	32,961	28	9	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	32,961	
Für beförderte Postgüter und Postwagen	—	—	—	10	—	—	—	9,715	—	—	—	—	—	—	—	—	9,715	
Total	502,112	29	10	3	281,995	23	5	937,546	14	7	4	5,328	7	11	21,328	19	3	1,460,988

Einnahmen

im Betriebs-Jahre 1850.

Lit.	Tit.	Benennung.	Speciell.			Summarisch.		
			Rthlr.	Sgr.	Pf.	Rthlr.	Sgr.	Pf.
A.		Aus der Personen-Beförderung:						
	I.	Taritmässige Einnahme für Personen	459,713	26	1			
	II.	Extraordinaire " " "	42,399	3	9			
	III.	Für Gepäck, Hunde und Vieh mit den Personen- Zügen	17,471	2	11			
	IV.	Für Equipagen	3,857	16	4			
						523,441	19	1
B.		Aus dem Gütertransport:						
	I.	Taritmässige Einnahme für Frachtgüter	848,124	28	11			
	II.	Extraordinaire " " "	1,934	7	—			
	III.	Für Eilgüter	30,082	25	8			
	IV.	Für Vieh mit den Güterzügen	47,689	12	2			
						927,831	13	9
C.		Einnahme aus dem Transport der Postgüter, über 40 Pfd. schwere, etc.				9,715	—	10
		Aus dem Betriebe überhaupt				1,460,988	3	8
D.		Wohnungsgelder derjenigen Beamten, welche Dienstwohnun- gen gegen Vergütung inne haben, Postlokal-Miethen etc.				8,414	1	3
E.		Einnahmen für Verpachtungen				224	—	—
F.		Für verauslagte Assekuranprämien auf höhere Ver- sicherungen und sonstige Assekuranz-Restitutionen				2,581	19	9
G.		Vergütung für Benutzung unserer Wagen auf an- deren Bahnen				243	10	—
H.		Zinsen				1,295	2	3
I.		Transitsölle , welche nicht in den Frachtsätzen enthalten sind und daher besonders erhoben wurden (für Mecklenburg-Hamburger Güter und für Vieh)				17,796	14	7
K.		Restitutionen verschiedener Art				1,188	7	6
L.		Erlös für verkaufte Materialien und sonstige Gegenstände				217	14	7
M.		Unvorhergesehene Einnahmen				1,638	5	1
		Einnahme überhaupt				1,494,586	15	8

A u S im Betriebs-

Lit.	Tit.	Benennung.	Soll-Ausgabe laut Etat.		
			Rthlr.	Sgr.	Pf.
Abtheilung I. Betriebs-Ausgaben.					
A. Allgemeine Verwaltungs-Kosten.					
	I.	Gehalte	23,658	15	—
	II.	Diäten und Reisekosten	2,500	—	—
	III.	Hülfschreibereien	600	—	—
	IV.	Schreib- und Zeichnen-Material etc.	2,000	—	—
	V.	Heizung und Erleuchtung	1,500	—	—
	VI.	Porto-, Insertions- und Druck-Kosten	4,000	—	—
	VII.	Gerichtskosten und Stempel	300	—	—
	VIII.	Bücher, Karten, Pläne und öffentliche Blätter	200	—	—
	IX.	Reinigungskosten	100	—	—
B. Unterhaltung der Bahn und der Gebäude.					
	I.	Besoldung der Bahn-Aufsichts-Beamten	86,091	19	3
	II.	Instandhaltung des Unterbaues, incl. Materialien	10,600	—	—
	III.	Instandhaltung des Oberbaues, incl. Materialien	34,750	—	—
	IV.	Instandhaltung der Nebenanlagen der Bahn, als Barrieren, War- nungstafeln, Telegraphen, Pflastern der Uebergänge etc.	2,000	—	—
	V.	Instandhaltung der Bahnhofs-Gebäude, der Wärterhäuser, Ne- benanlagen, der mechanischen Vorrichtungen etc. auf den Bahnhöfen	13,200	—	—
	VI.	Unterhaltung und Ergänzung der Geräthschaften	2,600	—	—
	VII.	Unvorhergesehene Ausgaben, als: Hinwegsaffung des Schnee's etc.	3,000	—	—
C. Kosten des Transport-Betriebes.					
	I.	Besoldung des Betriebs-Personals	70,576	8	2
	II.	Kosten des Bahnhofs-Aufsichts-Personals	11,303	24	—
	III.	Kosten des Güter- und Gepäck-Transports	48,454	—	—
	IV.	Kosten des Billetwesens	8,250	—	—
	V.	Kosten der Transportkräfte	111,500	—	—
	VI.	Unterhaltung der Transportmittel	103,000	—	—
	VII.	Kosten für Erleuchtung der Bahn, Bahnhöfe, Personenwagen, incl. Laternen, Reparaturen und Heizung sämtlicher Bahnhofslokale und Wärterhäuser	20,000	—	—
	VIII.	Kosten für Bekleidung der Beamten	5,000	—	—
Latus			565,184	6	5

gaben Jahre 1850.

K.

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.
23,218	27 6					439	17 6				
1,864	20 10					635	9 2				
687	21 10			87	21 10						
2,393	4 11			393	4 11						
1,214	24 9					285	5 3				
3,091	13 10					908	16 2				
205	11 1					94	18 11				
92	15 9					107	14 3				
1	7 6					98	22 6				
		32,769	28	480	26 9	2,569	13 9			2,088	17
84,842	11 2					1,249	8 1				
6,334	4 3					4,265	25 9				
19,789	12 8					14,960	17 4				
1,504	2 1					495	27 11				
12,571	17 7					628	12 5				
1,095	16 8					1,504	13 4				
1,481	2 11					1,518	27 1				
		127,618	7 4			24,623	11 11			24,623	11 11
64,966	13 11					5,609	24 3				
10,761	28 6					541	25 6				
46,208	17 2					2,245	12 10				
7,865	14 9					384	15 3				
90,793	7 9					20,706	22 3				
102,928	10 8					71	19 4				
16,133	8 5					3,866	21 7				
9,686	28 2			4,686	28 2						
		349,344	9 4	4,686	28 2	33,426	21			28,739	22 10
		509,732	14 8							55,451	21 9

Lit.	Tit.	Benennung.	Soll-Ausgabe laut Etat.		
			Rthlr.	Sgr.	Pf.
		Transport	565,184	6	5
D.		Entschädigungen und Miethen, so wie Vergütung für Benutzung fremder Eisenbahnwagen	3,000	—	—
E.		Oeffentliche Abgaben	1,200	—	—
F.		Feuerversicherungen	6,500	—	—
G.		Inventarium, Ergänzung und Unterhaltung desselben . .	5,000	—	—
H.		Gratifikationen	500	—	—
I.		Unterstützungen an im Dienste verungl. Beamte od. deren Fam.	600	—	—
K.		Insgemein	5,000	—	—
		Summa I. Betriebs-Ausgaben.	586,984	6	5
		Abtheilung II. Generelle Ausgaben.			
L.		Zinsen.			
	I.	Für Prioritäts-Obligationen:			
		a) für 5,945,000 Rthlr. erster u. zweiter Emission pro I. Semester 1850.	133,762	15	—
		b) für 5,915,000 „ erster u. zweiter Emission (nach Abzug der amortisirten 30,000 Rthlr.) pro II. Semester 1850	133,087	15	—
	II.	Für die Hamburg-Bergedorfer Bahnhofs-Anlagen	50,000	—	—
M.	I.	Der Hamburg-Bergedorfer Eisenb.-Gesellschaft Antheil aus den Betriebs-Einnahmen pro 1850	40,000	—	—
	II.	Der Magdeburg-Wittenberg. Eisenb.-Gesellschaft Bonifikation von 5 pCt. aus den Einnahmen im direkten Verkehr zwischen Magdeburg und Hamburg	5,000	—	—
N.		Transito-Zölle für Güter- und Vieh-Transporte	153,000	—	—
O.		Centnergelder für Bringen und Holen der Güter etc. . .	80,000	—	—
P.		Amortisation der Prioritäts-Obligationen	30,000	—	—
		Ausgabe überhaupt	1,211,834	6	5
		Verglichen mit der Ist-Ausgabe	1,172,867	23	2
		Ergiebt Minder-Ausgabe	38,966	13	3

Abschluss
der
Betriebs-Rechnung
für das Jahr 1850.

Die Einnahme beträgt laut Anlage J. überhaupt . . .	1,494,586 Rthlr. 15 Sgr. 8 Pf.
Die Ausgabe beträgt laut Anlage K. überhaupt . . .	1,172,867 23 2
bleibt Ueberschuss . . .	321,718 Rthlr. 22 Sgr. 6 Pf.

Von diesem sind:

a) auf Reserve-Fonds vereinnahmt	50,000 Rthlr. — Sgr. — Pf.
b) als Dividende des Stamm-Actien-Capitals vertheilt an die Actien:	
Lit. A. von 5,000,000 Rthlr. à 4½ pro Cent	225,000 — —
" B. " 3,000,000 "	46,718 22 6
wie oben . . .	321,718 Rthlr. 22 Sgr. 6 Pf.

Der Reserve-Fonds beträgt jetzt 54,972 Rthlr. 4 Sgr. 7 Pf.

Berlin, am 12. März 1851.

Direction der Berlin-Hamburger Eisenbahn-Gesellschaft.

Zusammenstellung

der von den

einzelnen Maschinen

im Jahre 1850 durchlaufenen Meilen.

L.

No.	Namen der Locomotiven.	Gefahrene Meilen.								Verbrauch an Coaks. Pfund.	
		a. Planmässige Fahrten.			b. Extrafahrten.		c. Mit Vor- spann.	d. Leere Locomo- tiven.	e. Materia- lien- Züge.		Summa.
		Personen- Züge.	Güter- Züge.	Zwischen- Züge.	Personen- Züge.	Güter- Züge.					
1	Augustus	59,,	256,,	2,228,,	43,,	25,,	257,,	234,,	144,,	3,250,,	417,600
2	Atalante	487,,	267,,	53,,	77,,	73,,	100,,	359,,	202,,	1,620,,	181,800
3	Amazona	—	3,252,,	—	—	16,,	308,,	16,,	—	3,595,,	558,700
4	Alexandria	735,,	179,,	146,,	13,,	22,,	73,,	366,,	130,,	1,667,,	222,800
5	Berlin	2,095,,	169,,	4,,	68,,	209,,	238,,	66,,	29,,	2,882,,	377,000
6	Plütz	—	3,020,,	42,,	51,,	33,,	102,,	57,,	—	3,307,,	419,000
7	Poreas	84,,	127,,	1,715,,	36,,	104,,	141,,	141,,	127,,	2,560,,	261,400
8	Horsfig	21,,	—	3,830,,	21,,	2,041,,	231,,	—	—	6,145,,	914,000
9	Pornuffa	—	2,520,,	31,,	141,,	2,071,,	333,,	125,,	—	5,223,,	852,600
10	Cerberus	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
11	Comet	—	—	3,949,,	54,,	2,113,,	107,,	54,,	—	6,280,,	926,100
12	Concordia	250,,	247,,	62,,	6,,	52,,	10,,	561,,	141,,	1,333,,	150,700
13	Daunderg	—	2,007,,	12,,	—	1,791,,	383,,	15,,	—	4,210,,	640,500
14	Dioscurus	89,,	589,,	1,416,,	19,,	660,,	499,,	172,,	42,,	3,488,,	496,300
15	Douner	12,,	383,,	3,106,,	138,,	1,845,,	253,,	84,,	—	5,826,,	839,600
16	Fortuna	1,131,,	97,,	882,,	33,,	34,,	248,,	161,,	102,,	2,691,,	331,700
17	Gajcke	41,,	39,,	2,533,,	13,,	54,,	156,,	93,,	150,,	3,083,,	367,800
18	Germania	677,,	313,,	17,,	43,,	122,,	52,,	470,,	35,,	1,733,,	214,900
19	Hammonia	—	—	—	—	—	—	16,,	—	16,,	1,000
20	Hansa	—	—	—	—	—	—	478,,	—	478,,	25,000
21	Hannover	105,,	14,,	18,,	—	—	32,,	41,,	41,,	253,,	46,700
22	Helios	1,125,,	29,,	1,113,,	7,,	144,,	163,,	183,,	40,,	2,809,,	342,100
23	James Watt	1,468,,	52,,	36,,	80,,	27,,	230,,	128,,	50,,	2,073,,	272,700
24	Kosmos	—	2,424,,	—	13,,	1,789,,	684,,	82,,	—	4,994,,	792,500
25	Kunsmoki	21,,	—	3,355,,	16,,	1,705,,	167,,	33,,	—	5,300,,	759,000
26	Lucifer	—	1,509,,	—	—	1,140,,	326,,	25,,	1,,	3,004,,	479,800
27	Lübeck	1,183,,	54,,	8,,	37,,	—	186,,	71,,	10,,	1,552,,	184,500
28	Magdeburg	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
29	Niclot	303,,	411,,	132,,	47,,	139,,	—	727,,	140,,	1,902,,	212,900
30	Obstrit	2,811,,	36,,	17,,	60,,	—	215,,	126,,	54,,	3,323,,	393,700
31	Pegasus	107,,	109,,	2,464,,	16,,	8,,	322,,	193,,	118,,	3,341,,	390,200
32	Plutz	2,886,,	36,,	203,,	37,,	113,,	88,,	128,,	53,,	3,547,,	448,000
33	Poupi	18,,	8,,	—	9,,	8,,	—	59,,	1,699,,	1,805,,	101,700
34	Promethens	4,,	2,303,,	—	9,,	2,062,,	620,,	30,,	—	5,031,,	772,400
35	Salamander	—	2,594,,	—	3,,	—	278,,	19,,	—	2,895,,	428,500
36	Schwarin	2,897,,	59,,	16,,	80,,	5,,	147,,	92,,	76,,	3,375,,	375,000
37	Sirocco	261,,	239,,	228,,	12,,	81,,	3,,	521,,	537,,	1,884,,	225,500
38	Sirius	2,983,,	38,,	54,,	22,,	9,,	102,,	88,,	76,,	3,374,,	389,500
39	Griest	1,671,,	85,,	30,,	25,,	21,,	136,,	291,,	9,,	2,272,,	286,500
40	Wadine	1,276,,	103,,	39,,	46,,	52,,	90,,	240,,	189,,	2,040,,	233,100
41	Vorwärts	180,,	177,,	379,,	5,,	139,,	4,,	609,,	724,,	2,220,,	219,500
42	Vandalia	2,759,,	15,,	18,,	30,,	—	56,,	94,,	88,,	3,062,,	379,100
43	Vulkan	—	—	16,,	—	21,,	—	21,,	—	59,,	9,100
44	Phönix	—	—	4,,	15,,	63,,	—	6,,	—	89,,	13,000
Summa		27,754,,	23,781,,	28,172,,	1,340,,	18,807,,	7,358,,	6,895,,	5,497,,	119,609,,	15,953,500

M.

Summarische Uebersicht

der von

sämmtlichen Maschinen monatlich

im Jahre 1850 durchlaufenen Meilen.

Im Monat:	Gefahrene Meilen.									Verbrauch an Coaks. Pfund.
	a. Planmäßige Fahrten.			b. Extrafahrten.		c. Mit Vor- spann.	d. Leere Locomo- tiven.	e. Materia- lien- Züge.	Summa.	
	Personen- Züge.	Güter- Züge.	Zwischen- Züge.	Personen- Züge.	Güter- Züge.					
Januar	2,336,,	2,016,,	2,369,,	12,,	13,,	1,683,,	1,108,,	211,,	9,751,,	1,506,200
Februar	2,139,,	1,816,,	2,146,,	210,,	16,,	1,053,,	965,,	505,,	8,856,,	1,197,500
März	2,348,,	1,878,,	2,373,,	16,,	1,707,,	648,,	629,,	271,,	9,872,,	1,412,300
April	2,271,,	1,991,,	2,280,,	43,,	1,810,,	395,,	424,,	708,,	9,926,,	1,288,300
Mai	2,356,,	1,976,,	2,345,,	227,,	1,940,,	159,,	333,,	863,,	10,202,,	1,251,500
Juni	2,307,,	1,951,,	2,327,,	86,,	1,869,,	208,,	294,,	536,,	9,582,,	1,165,000
Juli	2,338,,	2,063,,	2,324,,	158,,	2,074,,	236,,	371,,	604,,	10,171,,	1,236,900
August	2,366,,	2,085,,	2,400,,	140,,	2,030,,	204,,	310,,	267,,	9,806,,	1,269,300
September	2,280,,	1,965,,	2,316,,	142,,	1,840,,	179,,	314,,	310,,	9,349,,	1,186,600
October	2,356,,	1,902,,	2,577,,	66,,	1,983,,	632,,	688,,	469,,	10,675,,	1,448,900
November	2,270,,	2,130,,	2,329,,	203,,	1,883,,	1,447,,	1,026,,	417,,	11,709,,	1,641,600
December	2,384,,	2,003,,	2,381,,	33,,	1,638,,	508,,	427,,	330,,	9,706,,	1,349,400
Summa	27,754,,	23,781,,	28,172,,	1,340,,	18,807,,	7,358,,	6,895,,	5,497,,	119,609,,	15,953,500

Nachweisung,

N.

I. Der von den Wagen der Berlin-Hamburger Eisenbahn-Gesellschaft im Jahre 1850 durchlaufenen Meilen.

	a.		b.	
	Auf eigener Bahn.		Auf fremden Bahnen.	
1) Personenwagen, comb. I. und II. Klasse	101,905, ⁷⁷		258, ⁰⁰	
" " II. " III. "	25,136, ⁷⁷		—	
" III. Klasse	168,151, ⁰⁰		450, ⁰⁰	
		295,193, ⁰⁰		708, ⁰⁰
2) Gepäckwagen	69,636, ⁰⁰	—
3) Postwagen	55,499, ⁰⁰	—
4) Güterwagen, 4rädrige	203,887, ⁰⁰		2,598, ⁰⁰	
" 6 "	115,179, ⁰⁰		706, ⁰⁰	
" 8 "	644,084, ⁰⁰		6,659, ⁰⁰	
		963,151, ⁰⁰		9,963, ⁰⁰
Sa.	1,383,481, ⁰⁰			10,671, ⁰⁰

Zusammen: 1,394,152,⁰⁰ Meilen,

oder, auf eine Achse reducirt: 4,626,715,⁰⁰ Achsmeilen.

II. Der im Betriebe der Berlin-Hamburger Bahn im Jahre 1850 von den Wagen anderer Bahnen durchlaufenen Meilen.

	a.	b.
	Mecklen- burger.	Magdeb.- Wittenb.
Personen-, Gepäck- und Postwagen	—	—
Güterwagen, 4rädrige	38,845, ⁷⁷	1,759, ⁷⁷
" 6 "	1,042, ⁰⁰	11,975, ⁰⁰
" 8 "	26,301, ⁰⁰	—
	66,189, ⁰⁰	13,735, ⁰⁰
Sa.	66,189, ⁰⁰	13,735, ⁰⁰

Zusammen: 79,924,⁰⁰ Meilen.

Hierzu: eigene Wagen auf eigener Bahn: 1,383,481,⁰⁰ "

Im Betriebe der Berlin-Hamburger Bahn haben daher sämtliche
Wagen durchlaufen 1,463,406,⁰⁰ Meilen,
oder auf eine Achse reducirt: 4,816,110,⁰⁰ Achsmeilen.

Uebersicht

der

angestellten Beamten und beschäftigt gewesenen Arbeiter pro 1850.

1. Die Direction bestand aus 4 Mitgliedern und zwar:
die Directions-Deputation in Hamburg aus 1 Mitglieder,
" " " " Berlin " 3 Mitgliedern;
ferner 2 Syndici (1 in Hamburg, 1 in Berlin).
2. Der Verwaltungsrath (Ausschuss) besteht aus 20 Mitgliedern und zwar:
die Ausschuss-Deputation in Hamburg aus 8 Mitgliedern,
" " " " Berlin " 8 " "
" " " " Mecklenburg " 4 " "
und 10 Stellvertretern, davon 4 in Hamburg, 4 in Berlin, 2 in Mecklenburg.
3. Bei der allgemeinen Verwaltung waren angestellt:
 - a) 3 expedirende Secretaire, incl. 1 im technischen Bureau,
 - b) 6 Bureau-Assistenten und Kanzlisten,
 - c) 3 Bureau-Boten,
 - d) 1 Haupt-Kassen-Rendant,
 - e) 1 Haupt-Kassen-Calculator,
 - f) 2 Haupt-Kassen-Assistenten,
 - g) 2 Haupt-Kassen-Boten,
 - h) 1 Haupt-Controleur,
 - i) 7 Controleurs und Assistenten,
 - k) 1 Diatar,
 - l) 1 Bote,
 - m) 1 Revisor des Ausschusses.
4. Bei der Beaufsichtigung und Unterhaltung der Bahn waren angestellt:
 - a) — Ober-Ingenieur (ist oben sub 1 mitbegriffen),
 - b) 4 Sections-Ingenieure und 4 Schreiber derselben,
 - c) 4 Bahnhofs-Inspectoren und 1 Wagenmeister,
 - d) 3 Bahnhofs-Aufseher,
 - e) 27 Bahnmeister,

- f) 342 Bahnwärter
 - g) 121 Hülfswärter
 - h) 82 Ausweichsteller,
 - i) 1 Kastellan,
 - k) 20 Perronwärter,
 - l) 2 Portiers,
 - m) 1 Ofenheizer,
 - n) — Lampenputzer,
 - o) 28 Wächter.
- } einschliesslich der Signalwärter,

Ausserdem sind noch überhaupt 47,758 Tagelöhner auf einen Tag bei der Unterhaltung beschäftigt gewesen.

5. Bei der Transport-Verwaltung sind angestellt:

- a) 1 Betriebs-Inspector,
- b) 22 Einnnehmer,
- c) 2 Güter-Dirigenten,
- d) 8 Güter-Expedienten und Kassirer,
- e) 17 Güter-Assistenten und Bodenmeister, 4 Boten,
- f) 6 Gepäck-Expedienten,
- g) 5 Wiegemeister,
- h) 11 Packmeister,
- i) 12 Zugführer oder Oberschaffner,
- k) 49 Schaffner,
- l) 2 Maschinenmeister,
- m) 5 Werkführer,
- n) 2 Materialien-Verwalter und 4 Rechnungsführer, 4 Wächter.
- o) 25 Locomotivführer,
- p) 21 Feuerleute,
- q) 4 Cokes-Verwalter und Aufseher,
- r) 256 Bahnhofs- und Boden-Arbeiter,
- s) 212 Handwerker und Arbeiter in den Werkstätten,
- t) 40 Arbeiter in den Cokes-Brennereien.

Iste Stückrechnung und Rechnungs-Abschluss

über den

Bau-Fonds der Berlin-Hamburger Eisenbahn

am 1. April 1851.

Nr. der Titel.	Benennung.	Ausgabe.			
		Speciell.		In Summa.	
		Rthlr.	Sgr. Pf.	Rthlr.	Sgr. Pf.
	A. Der Rechnungs-Abschluss über den Bau der Berlin-Hamburger Eisenbahn im 7ten General-Bericht von 1850, Anlage O., ergab bis zum 1. April 1850 eine Ausgabe von	—	—	13,369,693	24
	B. Vom 1. April 1850 bis zum 31. December 1850 sind verausgabt:				
I.	Vorarbeiten	—	—	—	—
II.	Administrationskosten	—	—	2,788	16 9
III.	Grund- und Nutzungs-Entschädigung:				
	a) Grund-Entschädigung	32,971	24 10		
	b) Nutzungs-Entschädigung	298	28		
	c) für abzubrechende Gebäude	227	28 2		
	d) Abschätzungs-Gebühren	1,533	— 1		
				35,031	21 1
IV.	Erdarbeiten:				
	a) Erdarbeiten	238	3 11		
	b) Grabenarbeiten	10	—		
	c) Rodungsarbeiten	—	—		
	d) Verlegung von Wegen	32	15		
				280	18 11
V.	Befestigung der Böschungen:				
	a) durch Rasenbelag und Besaamung	71	5 3		
	b) „ Futtermauern	—	—		
	c) „ Schutzpflanzungen	—	—		
				71	5 3
VI.	Brücken und Durchlässe:				
	a) Brücken durch die Bahn (Restzahlungen)	4,617	5 11		
	b) Seitendurchlässe desgl.	13	7 6		
	c) Brücken durch Seitenwege	—	—		
	d) Ueberbrückungen	—	—		
	e) verdeckte Kanäle	—	—		
				4,630	13 5
	Latus			42,802	15 5

Nr. der Titel.	Benennung.	Ausgabe.			
		Speciell.		In Summa.	
		Rthlr.	Sgr. Pf.	Rthlr.	Sgr. Pf.
VII.	Unterbettung des Gestänges und Befestigung der Bahnkrone: a) Unterbettung des Gestänges b) Anlegung der Sickerkanäle c) Befestigung der Bahnkrone			42,802	15 5
VIII.	Herstellung des Bahngestänges: a) Kosten der Schwellen und Pfähle b) „ „ Schienen, Platten, Nägel und Kupplung (zum 2ten Geleise und zur Zweigbahn) c) Arbeitslohn	1,990	1 9	1,990	1 9
IX.	Wegeübergänge			9,158	12 10
X.	Bewegliche Schienen, Drehscheiben etc.			67	25 6
XI.	Einfriedigung der Bahn: a) durch lebende Hecken b) „ Barrieren	135	14 4	618	14 9
XII.	Gebäude: a) auf den Hauptstationen (Restzahlungen) b) „ „ Zwischenstationen (desgl. und Bau des Nauener Perrons) c) auf der Bahnlinie d) Anlage der Cokesöfen e) Pflaster und Einfriedigung der Bahnhöfe	3,807	20 1	135	14 4
XIII.	Baugeräthe			4,555	28 —
XIV.	Maschinen und Wagen. (Baschaffung von Güterwagen)			672	12 8
XV.	Betriebs-Einrichtung. (Einrichtung der Werkstätten)			14,480	— —
XVI.	Neben-Anlagen. (Electro-magnetische Telegraphen)			2,610	3 —
XVII.	Insgemein			24,462	9 7
XVIII.	Rendanturgebühren			4,070	28 4
XIX.	Zinsen und Courtagen			5	25 6
	Summa			1,505	2 8
	Hierzu die oben unter A. bezeichneten Ausgaben bis zum 1. April 1850			107,135	14 4
	Summa			13,369,693	24 —
	Hiervon ab die Einnahmen vom 1. April 1850 bis 31. December 1850			13,476,829	8 4
	Bleibt Ausgabe bis 31. December 1850			20,440	11 3
	Hierzu tritt die Ausgabe vom 1. Januar 1851 bis 31. März 1851 nach Abzug der Einnahme während derselben Zeit, worüber im nächsten General-Bericht die specielle Nachweisung erfolgen wird, mit			13,456,388	27 1
	Die Gesamt-Ausgabe bis 31. März d. J. ist also			35,053	28 1
	und bleiben von dem Bau-Capital von			13,491,442	25 2
	mithin noch disponibel			14,000,000	— —
	Berlin, im Mai 1851.			508,557	4 10
	Die Haupt-Kasse der Berlin-Hamburger Eisenbahn-Gesellschaft. Schubart.				

Haupt-Rechnungs-Abschluss

Einnahme.

	Rthlr.	Sgr.	Pf.
Actien-Kapital-Conto Litt. A.	5,000,000	—	—
Actien-Kapital-Conto Litt. B.	3,000,000	—	—
Prioritäts-Obligationen-Kapital-Conto I. Emission	4,925,000	—	—
Prioritäts-Obligationen-Kapital-Conto II. Emission	990,000	—	—
Amortisations-Fonds	85,000	—	—
Strafgelder-Fonds	2,090	—	—
Reserve-Fonds	54,972	4	7
Rückstände von verloseten Prioritäts-Obligationen	19,032	15	—
Rückstände von fälligen Coupons und Dividendenscheinen	94,861	23	9
	14,170,956	13	4

vom 31. März 1851.

Q.

A u s g a b e.

	Rthlr.	Sgr.	Pf.
Bau-Conto	13,491,442	25	2
Verschiedene Debitoren nach Abzug der Creditoren	86,493	7	7
Bestände:			
Banco-Obligationen und Darlehne 101,723 Rthlr. 19 Sgr. — Pf.			
Cassa in Hamburg und Berlin . 191,296 „ 21 „ 7 „			
Berl.-Hamb. Prior.-Oblig. II. Emis. 300,000 „ — „ — „	593,020	10	7
	14,170,956	13	4

Berlin, den 1. April 1851.

Die Haupt-Kasse der Berlin-Hamburger Eisenbahn-Gesellschaft.

Schubart.