

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
1851

業種
鉄道会社

掲載文献等
Original

ファイル名
1851BHEG_A.pdf

1909. 7386

Geschäfts-Bericht

der

Direction der Berlin-Hamburger Eisenbahn-
Gesellschaft

f ü r d a s J a h r

1851.



Berlin, 1852.

Gedruckt bei B. Neeser und Kühn in Berlin.
Stallschreiber-Strasse Nr. 34.

Indem wir über die Betriebs-Resultate des Verwaltungs-Jahres 1851 hierdurch Bericht erstatten, sind wir in der Lage, die fortbauernb günstige Entwicklung unseres Unternehmens darzustellen zu können.

Bevor wir jedoch zur näheren Erörterung derselben schreiten, sei es uns erlaubt, einige Bemerkungen voranzuschicken, welche zur Vergleichung der Rechnungsbeträge des Jahres 1851 mit denen des vorangegangenen Jahres erforderlich sein dürften.

Das frühere Betriebs-Reglement unserer Bahn hatte nämlich, bei seinen sonstigen Vorzügen im Allgemeinen, doch den Mangel, daß der Tarif für den Gütertransport zwischen den verschiedenen Stationen in direktem Verhältniß der Meilenzahl festgestellt war, obwohl diejenigen Güter, welche nur auf kurze Entfernungen zum Transport gelangen, eben so viele Expeditionskosten an Personal, Formularen, Zollabfertigung u. dergleichen erfordern, als solche, welche die ganze Bahn passieren. Diese Expeditions- und Nebenkosten sind im Gütertransport bedeutend, sie fallen besonders bei unserer Bahn wegen deren örtlicher Lage in's Gewicht, indem wir allein für die Berechnung und Erhebung der Eingangs-, Durchgangs- oder Ausgangszölle eine sechsfache, jetzt sogar eine achtfache, mehrstentheils ganz spezielle, Deklaration der Güter zu bewirken haben. Es erschien also zweckmäßig, jene Nebenkosten zunächst auf alle Transporte, ohne Rücksicht auf die kürzere oder weitere Wegstrecke, gleichmäßig zu vertheilen und dann erst den eigentlichen Transport-Preis pro Meile nach Maßgabe der Entfernung hinzuzurechnen, folglich den Gesamt-Tarif für kürzere Bahnstrecken verhältnißmäßig höher zu bestimmen, als für weitere Entfernungen. Eine solche Berechnungsweise ist nothwendig, wenn die auf kürzeren Touren zu bewirkenden Transporte verhältnißmäßig einen gleichen Gewinn bringen sollen, als diejenigen, welche über die ganze Bahnstrecke gehen; sie war hier um so nothwendiger, da unser Fracht-Tarif für die ganze Länge der Bahn, durch die Konkurrenz gedrückt, so überaus billig normirt ist.

Aus dieser Veranlassung wurde ein neues Betriebs-Reglement entworfen und mit dem nach obigen Grundsätzen gebildeten Fracht-Tarife, sowie mit einigen ferneren, die formelle Rechnungsweise berührenden Aenderungen, von dem verehrlichen Gesellschafts-Ausschuffe genehmigt.

Zu solchen Aenderungen gehört die Einrichtung, durch welche die früher in dem Fracht-Tarife noch enthalten gewesenen Transitzölle (für den Durchgang durch das Großherzoglich Mecklenburgische, Herzoglich Lauenburgische, Holsteinsche, und das beiderstädtische Gebiet) aus demselben entfernt und überall, besonders, neben der Fracht, erhoben wurden, so daß der Tarif nun die Transportpreise, einschließlich der Kosten für Expedition, für Auf- und Abladen u. s. w., dem Publikum übersichtlich darstellt, während die besonders berechneten Transitzölle zeigen, mit welchen Abgaben der Gütertransport auf unserer Bahn belastet ist; es betragen, beiläufig erwähnt, die Durchgangsölle mehr als den vierten Theil unserer Fracht für sämmtliche transportirte Güter.

Eine weitere Aenderung geschah hinsichtlich des An- und Abrollens der Frachtgüter nach und von unserem Bahnhofe zu Berlin. Von verschiedenen Seiten wurde nämlich der Wunsch geäußert, den Stadtransport der auf der Bahn abgehenden oder ankommenden Güter den Versendern oder Empfängern selbst zu überlassen. Wir entsprachen diesem Wunsche bei Ablauf des Contractes mit den Fuhr-Unternehmern in der Weise, daß wir Veranstaltung trafen, denjenigen Interessenten, die den Transport ihrer Güter nicht selbst bewirken wollen, gegen billigt festgestellte Vergütung Fuhrwerke zu prompter Beförderung zu überweisen. Da hiernach die unmittelbare Selbstthätigkeit der Verwaltung bei dem Stadtransport aufhört, so kommen auch die Kosten für selbigen und deren Wiedervereinnahmung in Wegfall, und demgemäß sind die Rollgelber für Berlin seit dem 1. März 1851 ebenfalls aus den bezüglichen Fracht-Tarifen entfernt worden. — Hinsichtlich der Eilgüter zu Berlin, sowie in Betreff der Fracht- und Eilgüter zu Hamburg, mußte das bisherige Verfahren beibehalten werden.

Da das neue Betriebs-Reglement mit dem 1. März 1851 in Kraft trat, so haben wir die Fracht-Einnahmen der beiden ersten Monate, Januar und Februar 1851, in denen die beregten Transitzölle und die Rollgelber für Berlin noch mit enthalten waren, durch Absetzung der letzteren, mit den späteren Buchungen für die folgenden Monate in Uebereinstimmung gebracht, die abgesetzten Zölle aber unter J. des Einnahme-Stats, und die abgesetzten Rollgelber unter K. desselben mit verrechnet, so daß sämmtliche Angaben in der Betriebs-Rechnung (Anlage H.) für das ganze Jahr gleichartig hervortreten. —

Will man nun eine Vergleichung der Resultate des Jahres 1851 mit denen des vorangegangenen Jahres 1850 vornehmen, so müssen die Ergebnisse beider Jahre ebenfalls mit einander gleichartig gemacht werden, und wir erlauben uns daher zu diesem Zwecke die Angaben des Geschäftsberichtes pro 1850 hiernach zu reduciren.

1. In der Anlage G., Rubrik B. des Geschäftsberichtes für 1850 sind von der Summe der Fracht, inkl. Extraordinaria und Postfracht von 859,774 Rthlr. 6 Egr. 9 Pf. die Rollgelber zu Berlin, sowie die Transitzölle, abzusetzen mit .. 188,716 s 10 s 8 s und es bleiben zur Vergleichung geeignet: 671,057 Rthlr. 26 Egr. 1 Pf.

2. Die Hauptsumme derselben Nachweisung stellt sich demzufolge von 1,460,988 Rthlr. 3 Egr. 8 Pf. auf 1,272,271 Rthlr. 23 Egr. — Pf.

3. In der Anlage J. desselben Berichts ermäßigt sich die Angabe der tarifmäßigen Einnahme für Frachtgüter allein, von 848,124 Rthlr. 28 Sgr. 11 Pf. ebenfalls um vorbezeichnete 188,716 „ 10 „ 8 „ also auf 659,408 Rthlr. 18 Sgr. 3 Pf. und die Summe aus dem Betriebe überhaupt von 1,460,988 Rthlr. 3 Sgr. 8 Pf. wie vorbemerkt auf 1,272,271 Rthlr. 23 Sgr. — Pf.

4. Dahingegen sind die abgesetzten 188,716 Rthlr. 10 Sgr. 8 Pf. unter einem besonderen Titel, Litt. N., in Einnahme zu stellen, damit die Total-Summe der Einnahme wieder auf den wirklich vereinnahmten Betrag von 1,494,586 Rthlr. 15 Sgr. 8 Pf. zu stehen kommt.

Wir können nun zu der Betrachtung der

Betriebs-Einnahme pro 1851

und zu deren Vergleichung mit den vorjährigen Einnahmen übergehen; sie betragen:

1851. im Monat:	Personen, Gepäcke und Equipagen.			Für Fracht-, Gil- und Postgüter und Vieh.			Summa.		
	Rthlr.	Sgr.	Pf.	Rthlr.	Sgr.	Pf.	Rthlr.	Sgr.	Pf.
Januar	26,974	7	3	47,665	10	8	74,639	17	11
Februar	30,173	21	4	55,210	1	7	85,383	22	11
März	40,156	12	1	81,513	18	1	121,670	—	2
April	46,925	21	6	77,422	12	2	124,348	3	8
Mai	52,073	12	7	67,483	8	2	119,556	20	9
Juni	62,666	23	10	72,043	23	7	134,710	17	5
Juli	67,085	2	10	66,877	5	4	133,962	8	2
August	65,346	21	4	63,870	2	3	129,216	23	7
September	53,394	10	4	76,491	2	5	129,885	12	9
Oktober	46,739	2	2	82,883	8	—	129,622	10	2
November	35,195	24	6	76,183	—	—	111,378	24	6
Dezember	32,598	8	5	87,114	5	3	119,712	13	8
Zusammen:	559,329	18	2	854,757	7	6	1,414,086	25	8

Nach den einzelnen Titeln geordnet, stellt sich die Betriebs-Einnahme:

A. Aus dem Personen-Verkehr:	pro 1851.			pro 1850.		
Tarifmäßige Einnahme . . .	494,620 Rthlr.	4 Sgr.	— Pf.	459,713 Rthlr.	26 Sgr.	1 Pf.
Für Militair- und Extrazüge	44,483 „	10 „	6 „	42,399 „	3 „	9 „
Für Gepäcke u.	17,720 „	1 „	2 „	17,471 „	2 „	11 „
Für Equipagen	2,506 „	2 „	6 „	3,857 „	16 „	4 „
Summe	559,329 Rthlr.	18 Sgr.	2 Pf.	523,441 Rthlr.	19 Sgr.	1 Pf.

Transport	559,329 Rthlr. 18 Sgr. 2 Pf.	523,441 Rthlr. 19 Sgr. 1 Pf.
B. Aus dem Güter-Transport:		
Für Frachtgüter	731,184 „ 13 „ 11 „	659,408 „ 18 „ 3 „
Extraordinaria	5,339 „ 6 „ 1 „	1,934 „ 7 „ — „
Für Eilgüter	34,165 „ 9 „ 7 „	30,082 „ 25 „ 8 „
Für Vieh	76,826 „ 25 „ — „	47,689 „ 12 „ 2 „
Für Postgüter	7,241 „ 12 „ 11 „	9,715 „ — „ 10 „
Zusammen	1,414,086 Rthlr. 25 Sgr. 8 Pf.	1,272,271 Rthlr. 23 Sgr. — Pf.

Es ergibt sich also eine Mehreinnahme aus dem regelmäßigen Personen-Verkehr von circa 35,000 Rthlr., aus dem Frachtgut-Transport von circa 72,000 Rthlr. aus dem Eilgut-Transport von circa 4,000 Rthlr., aus dem Vieh-Transport von circa 29,000 Rthlr.; überhaupt aber betrug die Mehreinnahme 141,815 Rthlr. 2 Sgr. 8 Pf.

Während die Mehreinnahme aus dem Personen- und Güterverkehr in der fortschreitenden Entwicklung des Geschäftslebens beruht, welche durch ein so mächtiges Kommunikationsmittel, wie die Eisenbahnen, nothwendigerweise und naturgemäß hervorgerufen und gefördert werden muß; liegt der sehr bedeutenden Mehreinnahme aus dem Vieh-Transport hauptsächlich die besondere Conjunctur einer bedeutenden Vieh-Ausfuhr nach England zu Grunde. Es hat sich jedoch auch der Vieh-Transport, durch die mit dem neuen Betriebs-Reglement eingeführte einfachere Expeditionsweise und die damit verbundene gleichmäßigere und billigere Fracht-Berechnung für größere Transporte, unverkennbar gehoben.

Die übrigen Einnahmen sind gegen das Vorjahr fast unverändert geblieben und werden sich, mit Ausnahme der Einnahmen für Militair- und Ertrazüge, mindestens auf der Höhe des Jahres 1851 erhalten; die letztbezeichnete Einnahme jedoch, welche durch die Militairbewegungen während der letzten vier Jahre eine bedeutende Höhe erreichte, wird zwar auch noch im laufenden Jahre 1852 eine ziemlich beträchtliche Summe erreichen, dann aber auf einen geringeren Betrag zurückgehen. — Hoffen wir, daß dieser Titel sich fortwährend auf bescheidener Höhe erhalte; denn auf unserer Bahn kann wegen ihrer örtlichen Lage nur dann eine bedeutendere Einnahme aus dem Militair-Transport stattfinden, wenn gewaltige Begebenheiten den Handel zerstören und somit uns auf den übrigen Titeln einen unverhältnißmäßig größeren Ausfall bereiten.

Der Personen-Verkehr

hat in der Anzahl der beförderten Personen die Jahre 1847 und 1848 noch nicht wieder erreicht.

Es sind nämlich im regelmäßigen Personen-Verkehr (d. h. ausschließlich der Ertrazüge, Auswanderer und der Militair-Transporte, welche zu statistischen Vergleichen nicht geeignet sind) befördert worden:

	1847.	1848.	1849.	1850.	1851.
I. Klasse:	5,403 Pers.	3,104 Pers.	2,733 Pers.	3,680 Pers.	4,560 Pers.
II.	130,588 „	89,715 „	89,246 „	99,921 „	110,569 „
III.	482,133 „	429,687 „	353,069 „	345,103 „	386,898 „
Zusammen:	618,124 Pers.	522,506 Pers.	445,048 Pers.	448,704 Pers.	502,027 Pers.

Dahingegen war die Einnahme aus dem regelmäßigen Personen-Verkehr

im Jahre 1847:	442,022	Rthlr.	7	Egr.	7	Pf.
„ „ 1848:	331,414	„	28	„	11	„
„ „ 1849:	378,153	„	26	„	—	„
„ „ 1850:	459,713	„	26	„	1	„
„ „ 1851:	494,620	„	4	„	—	„

Hieraus geht hervor, daß die Frequenz im Jahre 1848 bedeutend gegen das Jahr 1847 zurückblieb, und zwar in den beiden ersten Wagenklassen verhältnißmäßig mehr als in der dritten; demgemäß auch die Einnahme. Mit dem Jahre 1849 trat eine abermalige bedeutende Abnahme der Frequenz ein, wogegen die Einnahme, selbst über die des vorhergegangenen Jahres sich beträchtlich erhob, was in der während des Jahres 1849 stattgehabten Erhöhung der Fahrpreise begründet ist. Im Jahre 1850 stieg die Personenzahl in der zweiten Wagenklasse, wogegen sie in der dritten abermals sich minderte, und im Ganzen sich nur wenig besser gestaltete, als die des vorhergegangenen Jahres; die Einnahme stieg aber wiederum bedeutend, weil die Erhöhung des Fahrgeldes hier durch das ganze Jahr wirkte.

Im Jahre 1851 nahm die Frequenz in allen Wagenklassen und somit auch die Einnahme einen verhältnißmäßig gleichen, sehr günstigen Aufschwung. — Im Allgemeinen ergibt sich aus dieser Zusammenstellung, daß die Erhöhung der Fahrpreise auf die Benutzung der einzelnen Wagenklassen, und zwar zum Nachtheile der dritten, dagegen zu Gunsten der zweiten, einwirkte, weil der Preis-Unterschied zwischen beiden geringer wurde; es ergibt sich aber auch aus den Zahlen der letzten drei Jahre, daß die Frequenz einen, im gleichen Verhältniß durch alle Klassen steigenden, Charakter angenommen hat, und daß sie auch mindestens auf die Höhe des Jahres 1847 wieder anwachsen wird, sobald der Kredit, der Unternehmungsgest und die Erwerbsthätigkeit wieder vollständig hergestellt sein werden.

In der Anlage A. geben wir die Zusammenstellung der in jedem Monate des letztverflossenen Jahres beförderten Personen jeder Wagenklasse und der dafür vereinnahmten Fahrgelder. Die Nachweisung unter B. enthält die Frequenz jeder einzelnen Station, sowohl bezüglich der abgegangenen, als auch der angekommenen Passagiere.

Sämmtliche Personen im gewöhnlichen Reiseverkehr (d. h. ausschließlich der Militairs, Auswanderer und der Extrazüge) haben im Jahre 1851 zusammengenommen 4,102,920 Meilen durchfahren. Jede Person hat also durchschnittlich die Bahn benutzt auf einer Länge von

	8 $\frac{2}{5}$	Meilen im Jahre 1851,
gegen	8 $\frac{1}{5}$	„ „ „ 1850,
„	7 $\frac{7}{10}$	„ „ „ 1849,
„	6 $\frac{2}{5}$	„ „ „ 1848,
und	7 $\frac{1}{5}$	„ „ „ 1847.

Daß im Jahre 1851 jeder Reisende eine durchschnittlich $\frac{2}{5}$ Meilen kürzere Strecke durchfahren hat, beruht in dem Zuwachs eines neuen Verkehrs auf einigen kürzeren Bahnstrecken,

z. B. die veranstalteten Sonntagsfahrten zwischen Berlin und Finkenkrug, die Eröffnung der Büchen-Lauenburger Zweigbahn und der Anschluß der Lübeck-Büchener Eisenbahn, welche letztere in der Mehrzahl nur Passagiere zwischen Büchen und Hamburg und zuführte.

Ueber die ganze Bahn sind im Durchschnitt

pro 1851:	107,972	Reisende	befördert	worben.
gegen	100,052	"	"	pro 1850,
"	90,684	"	"	1849,
"	94,552	"	"	1848,
"	120,536	"	"	1847.

Einschließlich der Gepäckfracht hat im Durchschnitt jede Person eingebracht:

im Jahre 1851:	30	Sgr.	7	Pf.	überhaupt,	und	3	Sgr.	8	$\frac{1}{4}$	Pf.	pro Meile.
"	1850:	31	"	11	"	"	3	"	9	$\frac{1}{4}$	"	"
"	1849:	26	"	7	"	"	3	"	5	$\frac{1}{4}$	"	"
"	1848:	19	"	10	"	"	2	"	10	$\frac{1}{4}$	"	"
"	1847:	22	"	6	"	"	3	"	0	$\frac{1}{4}$	"	"

Der Güter-Verkehr

ist in Betreff des Frachtgut-Transportes von Jahr zu Jahr gestiegen; der Eilgut-Transport hat jedoch in den Jahren 1848 bis 1850 eine Abminderung erlitten. Es sind bewegt worden:

	Frachtgüter.	Eilgüter.	Zusammen.
im Jahre 1847:	1,504,909 Ctr.	51,307 Ctr.	1,556,216 Ctr.
" " 1848:	1,799,481 "	31,710 "	1,831,191 "
" " 1849:	2,314,983 "	38,239 "	2,353,222 "
" " 1850:	2,678,499 "	44,919 "	2,723,418 "
" " 1851:	3,113,158 "	55,505 "	3,168,663 "

Auch hier muß, wie das fortwährend bedeutende Anwachsen lehrt, und der jetzige Zustand des Handels-Verkehrs es immer noch wünschen läßt, noch eine weitere Entwicklung erwartet werden. Der im Jahre 1851 stattgefundenen, unmittelbaren Anschluß der Magdeburg-Wittenbergischen Eisenbahn, durch die Ueberbrückung der Elbe, sowie der im October 1851 erfolgte Anschluß der Lübeck-Büchener Eisenbahn und die seitdem erweiterten, direkten Verkehrs-Verbindungen geben dazu ebenfalls Hoffnung. —

Der monatliche Transport — Frachtgut und Eilgut zusammengenommen — ist folgender:

im Monat Januar	1851	189,230,,	Ctr.,	gegen	207,914,,	Ctr.	im Jahre 1850.
" " Februar	"	206,087,,	"	"	189,703,,	"	"
" " März	"	267,978,,	"	"	218,584,,	"	"
" " Quartals	1851	663,297,,	Ctr.,	gegen	616,201,,	Ctr.	im Jahre 1850.

		Transport 663,297 Ctr., gegen 616,201,, Ctr. im Jahre 1850.	
im Monat	April	1851	263,366,,
	Mai		237,456,,
	Juni		258,432,,
	Juli		249,102,,
	August		233,486,,
	September		276,654,,
	October		323,215,,
	November		324,928,,
	Dezember		338,723,,

Zusammen 1851: 3,168,662,, Ctr., gegen 2,723,418,, Ctr. im Jahre 1850.

In der Anlage E. ist zusammengestellt, wieviel Frachtgüter und Gülgüter jede Station, sowohl im Versand nach, als im Empfang von den anderen Stationen, expedirt hat, und es ergibt sich in Bezug auf die expedirten Mengen der Frachtgüter nachstehende Reihenfolge der Stationen:

1) Hamburg	2,474,236,, Ctr.	14) Grabow	42,506,, Ctr.
2) Berlin	1,762,976,,	15) Schwarzenbeck	40,427,,
3) Wittenberge	625,591,,	16) Brahlisdorf	30,689,,
4) Hagenow	435,124,,	17) Spandau	27,919,,
5) Büchen	144,258,,	18) Wilsnack	25,181,,
6) Neustadt a. D.	123,282,,	19) Friedrichsrub	22,696,,
7) Rauen	70,457,,	20) Paulinenaue	21,412,,
8) Gloewen	62,989,,	21) Prizier	13,614,,
9) Griesack	62,359,,	22) Lauenburg	11,980,,
10) Boitzenburg	59,551,,	23) Reinbeck	6,050,,
11) Bergeborf	55,664,,	24) Warnow	3,914,,
12) Ludwigslust	51,090,,	25) Seegefeld	2,264,,
13) Zernitz	50,078,,		

Ermittelt man jedoch die Meilenzahl, welche jeder versendete und jeder ankommene Centner Frachtgut durchlaufen hat, und bestimmt hiernach den Werth der Stationen in Centner auf eine Meile weit, so stellt sich die Reihenfolge der Stationen also:

	Centnermeilen.		Centnermeilen.
1) Hamburg	70,947,509	8) Rauen	629,932
2) Berlin	58,455,439	9) Zernitz	617,610
3) Wittenberge	11,444,183	10) Ludwigslust	576,711
4) Hagenow	5,435,930	11) Gloewen	562,973
5) Neustadt a. D.	1,283,744	12) Grabow	470,185
6) Büchen	1,056,616	13) Boitzenburg	400,326
7) Griesack	732,205	14) Spandau	324,673

	<u>Centnermeilen.</u>		<u>Centnermeilen.</u>
15) Bergedorf	285,137	21) Friedrichsrüh	61,982
16) Schwarzenbeck	252,285	22) Warnow	45,510
17) Brahlisdorf	236,009	23) Paulenburg	24,256
18) Paulinenaue	138,060	24) Reinbeck	17,381
19) Wilsnack	109,572	25) Seefeld	6,096
20) Prißler	62,647		

Hierbei erscheint jedoch jeder Centner mit seiner Wegstrecke doppelt, ein Mal bei derjenigen Station, von wo ab er verfenbet wurde und wiederum bei derjenigen, welche ihn als angekommen abfertigte; denn diese Aufstellung soll nur den Werth jeder Station für den Fracht-Verkehr nachweisen.

In Wirklichkeit haben die transportirten

3,113,158₂ Ctr. Frachtgüter zusammen 77,078,486 Meilen durchlaufen.

55,504₂ „ „ Eilgüter „ 1,244,455 „

3,168,662₂ „ Ctr. überhaupt 78,322,941 Meilen durchlaufen.

Jeder Centner Frachtgut und Eilgut zusammen genommen hat an Nettofracht (d. h. nach Abrechnung der in der Fracht-Einnahme noch mit enthaltenen Rollgelde für Frachtgut in Hamburg, sowie für Eilgut in Berlin und Hamburg) durchschnittlich eingebracht:

im Jahre 1851 . . . 6 Sgr. 11 Pf. überhaupt, oder $3\frac{2}{3}$ Pf. pro Ctr. und Meile,	
dagegen	
1850 . . . 7 „ 4 „ „ „ „ $3\frac{1}{3}$ „	
1849 . . . 7 „ 8 $\frac{1}{2}$ „ „ „ „ $3\frac{1}{2}$ „	
1848 . . . 7 „ 3 $\frac{3}{4}$ „ „ „ „ $3\frac{3}{4}$ „	
1847 . . . 7 „ 1 $\frac{1}{3}$ „ „ „ „ $3\frac{1}{3}$ „	

Ueber die ganze Bahnlänge sind durchschnittlich an Fracht- und Eilgut befördert worden:

im Jahre 1851 . . 2,061,130 Ctr.; jeder Ctr. hat durchschnittlich 24 $\frac{1}{2}$ Meilen zurückgelegt,

1850 . . 1,823,829 „ „ „ „ „ 25 „

1849 . . 1,638,551 „ „ „ „ „ 26 „

1848 . . 1,186,893 „ „ „ „ „ 25 „

1847 . . 997,852 „ „ „ „ „ 25 „

Demnach haben die Güter im Jahre 1849 die längste Bahnstrecke durchfahren, und in der That sind auch in jenem Jahre circa 400,000 Ctr. mehr über die ganze Bahnstrecke gegangen, was aus der Anlage E. des Berichts pro 1849 bei dem Verkehr der Stationen Berlin und Hamburg zur Genüge bestätigt wird; denn während der Zuwachs in der Centnerzahl überhaupt nur etwa 450,000 Ctr. beträgt, finden sich jene 400,000 Ctr. über die ganze Bahn, sowohl bei Berlin, als bei Hamburg, als Zuwachs gegen 1848. — Von dieser Zeit an scheint der Gütertransport überhaupt erst entschieden von dem Wasserwege auf unsere Bahn sich gewendet zu haben, und es wird dies noch mehr der Fall werden, wenn die Kaufmann die Erfahrung macht, daß er seine Güter per Eisenbahn in qualitativer und quantitativer Beziehung wohl conditionirt erhält, und darin

hauptsächlich, außer dem Zeitgewinn, den Eisenbahntransport gegen den der Wasserstraße als vortheilhaft erkennt.

Vom Jahre 1849 ab ermäßigt sich die durchschnittliche Transportstrecke der Güter in demselben Grade, als durch die Anschlußbahnen und zwar bedeutende Gütermengen, jedoch nur auf kürzere Touren, als die bisherige Durchschnittsstrecke, zugeführt worden sind.

Passagier-Gepäcke

wurden befördert und dafür vereinnahmt:

im Jahre 1851	80,723	Ctr. für 17,720 Rthlr.	1	Sgr.	2	ßf.,
" " 1850	72,590	" " 17,471	2	" "	11	"
" " 1849	62,430	" " 15,821	14	" "	8	"
" " 1848	58,443	" " 14,478	1	" "	1	"
" " 1847	68,951	" " 17,589	13	" "	9	"

Vieh und Equipagen

sind in der Anlage F. Stationweise specificirt. Zur Vergleichung lassen wir die summarischen Transporte der letzten 5 Jahre hier folgen:

	<u>Pferde.</u>	<u>Rindvieh.</u>	<u>Kälber.</u>	<u>Schweine.</u>	<u>Schafe.</u>	<u>Hunde.</u>	<u>Geflügel.</u>	<u>Equipagen</u>	
								I. Kl.	II. Kl.
1851 . .	1,569.	3,726.	26,126.	102,124.	16,273.	2,470.	8,114.	79.	140.
1850 . .	1,328.	4,114.	23,200.	80,223.	17,771.	1,954.	5,675.	82.	139.
1849 . .	1,214.	3,346.	19,828.	46,251.	10,476.	1,815.	5,121.	65.	199.
1848 . .	1,093.	4,820.	16,883.	33,056.	7,787.	2,098.	7,405.	62.	199.
1847 . .	1,515.	5,599.	16,509.	27,067.	12,139.	2,440.	8,354.	108.	256.

Die Einnahmen betragen:

	<u>für Vieh:</u>			<u>für Equipagen:</u>		
pro	Rthlr.	Sgr.	ßf.	Rthlr.	Sgr.	ßf.
1851	76,826	25	—	2,506	2	6
" " 1850	47,689	12	2	3,857	16	4
" " 1849	36,905	23	3	3,993	23	10
" " 1848	36,958	5	—	4,278	25	5
" " 1847	46,052	—	1	5,854	3	—

Auch hier zeigt sich bei der Viehfracht, daß dieselbe im zweiten Betriebsjahre bedeutend gegen diejenige des Jahres 1847 abgewichen war, und diese erst wieder im Jahre 1850 um Einiges überschritt. Bei den Equipagen aber finden wir die Annahme, daß deren Transport auf Eisenbahnen in demselben Grade abnimmt, als neue Bahnen sich den bestehenden anschließen und das

Bedürfniß der Equipagen zum Weiterreisen mehr und mehr beseitigen, ziemlich zutreffend bewahrt. Der Ausfall des Jahres 1851 gegen 1850 von circa 1,350 Rthlr., bei fast gleicher Anzahl der beförderten Wagen, beruht in der Ermäßigung der Fahrpreise für Equipagen mit der Einführung des neuen Betriebs-Reglements.

Wir können und nunmehr zu den

Betriebs-Ausgaben

wenden. Der gesteigerte Verkehr und die erweiterten Beziehungen zu den Anschlußbahnen mußten fast in demselben Grade eine Ueberschreitung des Ausgabe-Stats zur Folge haben, als die wirkliche Einnahme sich über die im Stat veranschlagte muthmaßliche Einnahme erhob; das Verhältniß gestaltete sich jedoch günstiger, denn während die Betriebs-Einnahme etwa 100,000 Rthlr., oder den 14ten Theil mehr beträgt, als das Stats-Soll, übersteigt die Betriebs-Ausgabe das Stats-Soll doch nur um einen viel geringeren Theil. Indem wir auf die spezielleren Zahlen der Anlage J. hinweisen, erwähnen wir, daß die Betriebsausgabe von 655,861 Rthlr. 21 Sgr. 8 Pf. das Stats-Soll von 615,578 „ 24 „ — „
um 40,282 Rthlr. 27 Sgr. 8 Pf.

überschritten hat, müssen jedoch bemerken, daß auf Beschluß des verehrlichen Gesellschaftsausschusses 2 Lokomotiven mehr, als veranschlagt waren, angeschafft wurden, und daß, wenn die desfallige Mehrausgabe mit 27,400 Rthlr. wie billig, von der Mehrausgabe des Betriebes abgesetzt wird, dieselbe nur noch mit einer Stats-Ueberschreitung von 12,882 Rthlr. 27 Sgr. 8 Pf. (etwa um den 48sten Theil) bestehen bleibt.

Bei den Kosten der „Allgemeinen Verwaltung“ sind 2,192 Rthlr. 3 Sgr. 2 Pf. mehr verausgabt worden; dieselben treffen besonders den Titel: „Porto, Insertions- und Druckkosten,“ welcher wegen des Neudrucks des Betriebs-Reglements und des Gesellschaftsstatuts, diese Mehrkosten erforderte.

An den Kosten für „Unterhaltung der Bahn und der Gebäude“ ist die beträchtliche Summe von 16,156 Rthlr. 22 Sgr. erspart worden, ein Resultat, welches namentlich die Solidität des Oberbaues ermöglichte.

Die „Kosten des Transport-Betriebes,“ welche mit dem Verkehrs-Aufschwunge in direktem Verhältnisse stehen, erforderten einen Mehr-Aufwand von 45,724 Rthlr. 19 Sgr. 4 Pf. und, nach Abrechnung der obenerwähnten, mehr angeschafften 2 neuen Lokomotiven von 27,400 Rthlr., noch eine Mehr-Ausgabe von 18,324 Rthlr. 19 Sgr. 4 Pf.; ein Resultat, welches unter den gegebenen Verhältnissen ebenfalls ein günstiges genannt werden darf. Im Einzelnen heben wir hervor: Titel VI. Unterhaltung der Transportmittel mit 49,151 Rthlr. 10 Sgr. 9 Pf. Mehr-Ausgabe. Derselbe enthält in seiner Hauptsumme von 184,151 Rthlr. 10 Sgr. 9 Pf. sechs neue Lokomotiven für 83,400 Rthlr. — und zwar die erwähnten zwei mehr, als veranschlagt waren; daher denn auch die eigentliche Stats-Ueberschreitung nur mit 21,751 Rthlr. 10 Sgr.

9 Pf. bezeichnet werden darf. Dieser Betrag fällt fast ausschließlich auf die Mehrkosten, welche die Reparatur der Lokomotiven und der Güterwagen erforderte, die durch den Verkehr sehr stark in Anspruch genommen wurden.

Beispielsweise führen wir folgende nothwendig gewordene Haupt-Reparaturen auf:

an Personen- und Güterwagen:

9 neue Achsen eingezogen, 1110 Paar Räder abgedreht, 328 Radreifen und 974 Antimon-Achslager erneuert;

an den Lokomotiven und Tendern:

4 Feuerbüchsen (Rohrwände und Decken) erneuert, 3 neue Laufachsen eingezogen, 61 Paar Triebräder, 76 Paar Laufräder, 83 Paar Tenderräder abgedreht, 34 Radreifen an Triebrädern und 112 dergl. an Lauf- und Tenderrädern erneuert, 82 Metall-Achslager, 460 Stück schmiedeeiserne Kasten (27 Satz), 725 gußeiserne Kasten (32 Satz) und 1002 Stück messingene Siederöhren erneuert. Außerdem ist zur Ausrüstung der Werkstätten in Berlin auch ein neuer Dampfkessel beschafft.

Der Tit. V. Kosten der Transportkräfte zeigt eine wesentliche Ersparung von 10,246 Rthlr. 4 Egr. 1 Pf. für weniger verbrauchten Coles zur Befuerung der Lokomotiven, und obwohl letztere beinahe 12,000 Meilen mehr durchlaufen haben, als im Jahre 1850, so betragen die Kosten der Feuerung doch nur circa 500 Rthlr. mehr als in jenem Jahre.

Unter der Entschädigung u. und für Benutzung fremder Eisenbahnwagen zeigt sich eine Etats-Überschreitung von 3165 Rthlr. Die Ausgabe für Benutzung fremder Wagen beträgt überhaupt 6165 Rthlr. 3 Egr. 6 Pf.; die Einnahme für Benutzung unserer Wagen auf fremden Bahnen aber nur 1589 Rthlr. 24 Egr. 6 Pf., woraus hervorgeht, daß unsere Güterwagen nicht ausreichend und wir daher genöthigt sind, fremde Wagen in stärkerem Grade zu benutzen, als dies auf anderen Bahnen mit unseren Wagen geschehen kann. Wir sind daher gezwungen, im laufenden Jahre auf die Beschaffung von Güterwagen Bedacht zu nehmen.

Von den Kosten der „Allgemeinen Verwaltung“ und der „Bahn-Unterhaltung“ kommen im Durchschnitt auf eine Meile Bahnlänge 4580 Rthlr. 5 Egr. 11 Pf.; die Kosten der Transport-Verwaltung betragen für jede von der Lokomotive durchlaufene Meile 3 Rthlr. 13 Egr. 6 Pf.; die sämmtlichen Betriebs-Ausgaben betragen aber pro Meile 5 Rthlr. — Egr. — Pf. und stehen zu der Betriebs-Einnahme in dem Verhältniß wie 46, zu 100. Die drei letzteren Resultate würden ungünstig zu nennen sein, wenn dabei nicht in Betracht zu ziehen wäre, daß in den desfallsigen Betriebs-Ausgaben des verflossenen Jahres die Neubeschaffung von sechs Lokomotiven mit 83,400 Rthlr. enthalten ist. In den früheren Jahren wurden immer nur 2 Lokomotiven angeschafft und wenn wir für das Jahr 1851 ebenfalls nur zwei berechnen, indem wir die Kosten der mehr beschafften 4 Lokomotiven mit 55,400 Rthlr. von den Kosten der Transportverwaltung, sowie von der Gesamt-Betriebsausgabe absetzen, so erhalten wir 397,341 Rthlr. 9 Egr. 1 Pf., resp. 600,461 Rthlr. 21 Egr. 8 Pf. als diejenigen Zahlen,

welche denen der früheren Jahre gleichmäßig gegenübergestellt werden können und wir gewinnen folgendes Verhältniß:

	für jede Meile				Procente
	Kosten der Transport- Verwaltung.		Betriebs-Kosten überhaupt.		der Betriebsausgabe von der Betriebs-Einnahme.
pro 1851:	3 Rthlr. —	10 Sgr. 10 Pf.	4 Rthlr. 17	4 Sgr. 4 Pf.	42,00.
„ 1850:	2 „ 27	4 „ 4	4 „ 13	6 „ 6	42,00.
„ 1849:	2 „ 28	5 „ 5	4 „ 14	2 „ 2	46,00.
„ 1848:	3 „ 5	11 „ 11	4 „ 25	4 „ 4	63,00.
„ 1847:	2 „ 20	5 „ 5	4 „ 7	7 „ 7	61,00.

Daß die Kosten pro Meile im letzten Jahre um ein Geringes höher sind, als in drei vorhergegangenen Jahren, beruht darin, daß die Züge durchschnittlich schwerer belastet gewesen sind. Es ist nämlich die Zahl der von den Lokomotiven zurückgelegten Meilen in einem geringeren Verhältniß gestiegen, als die Menge der Transportgegenstände.

Beyweckt man aber eine Vergleichung mit den Resultaten anderer Bahnverwaltungen, so müssen wir den Kaufpreis sämtlicher 6 Lokomotiven von den Betriebsausgaben des Jahres 1851 abnehmen, weil dergleichen Kosten auf anderen Bahnen aus dem Reservefonds bestritten werden; wir erhalten dann

2 Rthlr. 24 Sgr. 5½ Pf. Kosten der Transportverwaltung pro Meile,

4 „ 10 „ 11 „ Betriebskosten überhaupt

40,00 Prozent Betriebskosten von der Betriebs-Ausgabe, mit welchen Ergebnissen wir gewiß zufrieden sein dürfen.

Unter der Abtheilung II. der Anlage J.

Generelle Ausgaben,

haben wir nur zu erwähnen, daß Litt. L. Tit. II. für die Hamburg-Bergedorfer Bahnhofs-Anlage eine Ueberschreitung von 1785 Rthlr. 13 Sgr. brachte, weil die desfalligen Baukosten und die dafür zu zahlenden Zinsen bei Aufstellung des Etats nicht genau zu beurtheilen waren; und daß die Ueberschreitungen Litt M. I. um 2320 Rthlr. 6 Sgr. 1 Pf. sowie Litt. N. um 35,613 Rthlr. 27 Sgr. 9 Pf. mit der Erhöhung der Einnahmen in gleichem Verhältniß stehen. — In der unter N. verausgabten Summe sind jedoch auch noch die Rollgelber in Berlin für Frachtgut pro Januar und Februar 1851, welche nicht mit veranschlagt waren, mit enthalten, da sie während dieser beiden Monate noch gezahlt werden mußten; indefs erscheinen diese mit der Fracht wieder vereinnahmten Unkosten unter Litt. K. der Anlage H. auch in Einnahme.

Unsere

Transportmittel

bestehen gegenwärtig aus:

- 48 Lokomotiven,
- 48 Tendern,
- 105 Personenwagen,
- 472 Gepäck- und Güter-Transport-Wagen.

Sie sind in der Anlage N. näher bezeichnet.

Die Lokomotiven haben 131,185,000 Fußmeilen (gegen 119,609,000 Fußmeilen im Jahre 1850) durchlaufen und 168,772 Ctr. Coles verbraucht. Jede Fußmeile erforderte durchschnittlich 128,000 Pfd. Coles, also 4,73 Pfd. weniger als im vorhergegangenen Jahre, wobei in Betracht zu ziehen ist, daß die große Mehrzahl der zurückgelegten Fahrten aus schweren Güterzügen besteht, und daß der hier bezeichnete Verbrauch nicht allein auf die Fortbewegung der Züge, sondern auch auf die Anheizung sämtlicher, so wie auf die Befuerung der Reserve haltenden Lokomotiven sich bezieht. Die genaueren Angaben über die Leistungen der Lokomotiven enthalten die Anlagen K. und L.

Bei der Fortbewegung der auf unserer Bahn beförderten Personen, Güter und sonstigen Transport-Gegenstände haben unsere eigenen Wagen und die Wagen anderer Bahnen 1,646,697 Meilen zurückgelegt; auf eine Achse reduziert, ergibt sich daraus die Zahl von 5,323,681 Achsmeilen der Transport-Fahrzeuge im Betriebe unserer Bahn. — Unsere eigenen Wagen haben auf unserer eigenen und auf fremden Bahnen 5,120,918 Achsmeilen durchlaufen, woraus wiederum hervorgeht, daß wir zu wenig Fahrzeuge besitzen.

Im Jahre 1850 waren zur Fortbewegung der Transport-Gegenstände nur 4,816,111 Achsmeilen erforderlich; der Betrieb des letzten Jahres hat sich also dergestalt gesteigert, daß zu seiner Bewältigung 507,570 Achsmeilen der Transport-Fahrzeuge mehr verlangt wurden.

Kassen- und Rechnungswesen.

Aus dem beigefügten Abschluß der Betriebs-Rechnung ergibt sich, nach Verzinsung der Prioritäts-Aktien und nach Absetzung der Quote für die Amortisation derselben, ein Gewinn von 332,336 Rthlr. 5 Sgr. 3 Pf., von welchem 50,000 Rthlr. dem Reservefonds überwiesen, 225,000 Rthlr. an die Aktien Litt. A. als $4\frac{1}{2}$ pCt. Dividende und 57,336 Rthlr. 5 Sgr. 3 Pf. an die Hohen Regierungen als Zinsen für die in deren Besitze befindlichen Aktien Litt. B., im Betrage von 3,000,000 Rthlr., gezahlt wurden.

Der Reservefonds enthält einen Bestand von 106,534 Rthlr. 12 Sgr. 7 Pf.; derselbe hat bisher noch keine Ausgabe zu tragen gehabt, vielmehr sind die Neubeschaffungen von Lokomotiven, Güter- und Personenwagen, so wie die Ergänzungsbauten, nach Maßgabe der jedesma-

ligen Bestimmungen des verehrlichen Gesellschafts-Ausschusses, zum Theil aus den Betriebs-Einnahmen, zum Theil aus den noch bereiten Mitteln des Baufonds bestritten worden.

Anlage Litt. Q. giebt den Abschluß der Haupt-Rechnung; die Anlage P. dient als Fortsetzung und Abschluß der bereits in den früheren Berichten gegebenen Rechnung über den Baufonds.

Bau-Ausführung.

Unter diesem Abschnitt haben wir besonders Erwähnung zu thun von der im October 1851 erfolgten Eröffnung des Betriebes auf der Büchen-Lauenburger Zweigbahn und zwar für die Strecke von Büchen bis zur Palmschleuse bei Lauenburg, welche nicht allein von der betreffenden Königlichen Landes-Regierung dringend verlangt, sondern auch bei der gleichzeitigen Inbetriebsetzung der Lübeck-Büchener Eisenbahn, von welcher sie gleichsam eine Fortsetzung bis zur Elbe bildet, durch das Interesse unserer Gesellschaft bedingt wurde. Die letzte kurze Strecke der Zweigbahn von der Palmschleuse bis Lauenburg ist in der Ausführung begriffen.

Auf der Hauptbahn ist die Vollenbung des Bahnhofes zu Hamburg als geschehen zu betrachten; namentlich hat der Neubau und die Ausrüstung der dortigen Werkstat, sowie die Aufhöhung des Terrains stattgefunden.

Die Ausführung des electro-magnetischen Telegraphen ist auf der ganzen Länge der Bahn vollendet, und dadurch ein wichtiges Communicationsmittel zur Sicherung des Betriebes gewonnen.

Als neue Einrichtung wurde die Anlage zweier großen Brückenwaagen mit Gleise, zum Verwiegen der mit Vieh beladenen Eisenbahnwagen, auf den beiden Endpunkten Berlin und Hamburg nothwendig. An baulichen Erweiterungen ist die geschehene Vergrößerung des Steuerlokales auf dem Bahnhofe zu Wittenberge zu erwähnen; dagegen bleibt die ziemlich beträchtliche Erweiterung der Bahnhof-Lokale zu Büchen, welche durch die Einmündung der Lübeck-Büchener und unserer Lauenburger Zweigbahn sich als unumgänglich nothwendig erweist, dem laufenden Jahre vorbehalten.

Aus dem Baufonds sind ferner im Jahre 1851 angeschafft:

2 Personenwagen II. und III. Klasse,

51 sechsrädrige Güterwagen,

6 achträdrige Güterwagen,

10 sechsrädrige Viehwagen.

Endlich wurden aus dem Baufonds noch 12 Wärterwohnungen auf denjenigen Punkten errichtet, wo die Wärterstationen von den umliegenden Ortschaften am weitesten entfernt sind, und das desfallige Bedürfniß sich dringend kundgab. Mit der Einrichtung solcher Wohnungen wird in der Folge successive fortgeföhren werden.

Verschiedenes.

Mit den resp. Verwaltungen derjenigen Bahnen, welche theils unmittelbar an die unfrige anschließen, theils eine weitere Fortsetzung der Verkehrsstraße unseres Schienenweges bilden, haben wir ausgedehnte Einrichtungen für den direkten Verkehr getroffen. Außer der bereits genannten neuen Schienenverbindung mit der Lübeck-Büchener Bahn und dem unmittelbaren Anschlusse der Magdeburg-Wittenbergischen Eisenbahn durch die Vollendung der Elbbrücke bei Wittenberge, wurde die Vereinigung sämmtlicher in Berlin mündender Eisenbahnen durch die Königliche Verbindungsbahn erreicht.

Ein so vielseitiges Ineinandergreifen der Schienenwege wird an und für sich schon vortheilhaft auf deren Frequenz einwirken, noch mehr aber wird der Vortheil solcher Verbindungen hervortreten, wenn sie durch Erleichterung und Beschleunigung des Verkehrs mittelst direkter Beförderung, d. h. ohne Umladung von Bahn zu Bahn, im Interesse des handeltreibenden Publicums bestmöglichst benutzt werden. Dahin wirkend, haben wir die Genugthuung, in diesem Augenblicke folgende direkte Transporte im Gange zu sehen:

Zwischen Hamburg, Breslau, Görlitz, Frankfurt a. D., Dresden, Magdeburg, Halberstadt, Halle, Weimar, Erfurt, Gotha, Eisenach, Leipzig, Hof, Bamberg, Nürnberg, Fürth, Augsburg, Buchloe, München; ferner zwischen Bismar, Rostock, Schwerin, Lübeck einer- und Magdeburg resp. Leipzig andererseits; endlich zwischen den sämmtlichen Stationen unserer Bahn einerseits und denen der Mecklenburgischen sowie der Lübeck-Büchener Bahn andererseits. Mehrere dieser direkten Verkehrsverbindungen sind jedoch erst im laufenden Jahre zur praktischen Ausführung gelangt.

Der in der letzten General-Versammlung genehmigte dritte Nachtrag zum Gesellschafts-Statut ist Seitens der Hohen Landes-Regierungen sanctionirt und durch Publikation zum Gesetz erhoben worden.

Unglücksfälle oder Beschädigungen der Reisenden haben nicht stattgefunden; dahingegen ist leider der Tod zweier im Dienste verunglückter Beamten zu beklagen, nämlich:

- 1) Der Schaffner Stoll hatte in der Nähe von Boizenburg beim Bremsen sich mit dem Körper über seinen Sitz hinaus gebeugt, während die Bremsstange zerbrach; er verlor das Gleichgewicht, stürzte vom Wagen und wurde durch den über ihn hinfortgehenden Zug augenblicklich getödtet.
- 2) Zwischen Boizenburg und Büchen brachen an einem, der Mecklenburgischen Eisenbahn-Gesellschaft gehörigen, Güterwagen zwei Achsen; es wurden dieser und noch zwei andere Wagen umgeworfen, wodurch der bereits langsam fahrende Zug einen so starken Stoß erhielt, daß der Schaffner Schmaack vom Wagen stürzte, und dergestalt beschädigt wurde, daß er, nach der nothwendigen Amputation beider Füße, starb.

Unerheblichere Unfälle, durch welche einige Güterwagen beschädigt wurden, ereigneten sich auf dem Bahnhofe zu Wittenberge durch das Ausweichen vom Gleise, und auf der Bahnstrecke zwischen Schwarzenbeck und Büchen durch Achsbrüche. Auch einige Viehstücke, welche durch Unvorsichtigkeit der Treiber auf die Bahn gelangten, wurden überfahren, ohne daß die Züge dadurch Nachtheil erlitten.

Sorgfältige Untersuchungen haben ergeben, daß bei diesen Ereignissen keinem unserer Beamten oder Arbeiter ein Verschulden zur Last fällt; wir haben hingegen die Verhütung größerer Unfälle besonders der Pflichttreue und der Umsicht unserer Beamten zu verdanken, deren zwei für ihre Entschlossenheit bei einer derartigen Gelegenheit sogar von Sr. Majestät dem Könige von Preußen durch ein Ehrenzeichen belohnt wurden.

Im Allgemeinen müssen wir unseren Beamten das Zeugniß der Dienstreue und des Strebens für das Interesse der Gesellschaft geben; wir haben nur in einzelnen, sehr wenigen Fällen durch Entlassung unnachsichtlich zu strafen gehabt.

Schließlich können wir nicht umhin des Ausscheidens des, von den Hohen Regierungen zu Hamburg und Lübeck zum Mitdirektor unserer Gesellschaft ernannten Dr. juris Herrn Ascher aus unserer Mitte zu erwähnen; wir verlieren in ihm einen thätigen und intelligenten Mitarbeiter, dem wir ein ehrendes Andenken bewahren.

Zur näheren Beurtheilung der Ergebnisse des Verwaltungsjahres 1851 haben wir diesem Berichte nachfolgende Uebersichten beigegeben:

- A. Monatsweise Zusammenstellung der Personenfrequenz und der Einnahme dafür.
- B. Stationsweise Zusammenstellung des Reiseverkehrs.
- C. Nachweis der Militair-Transporte.
- D. Monatsweise Zusammenstellung der Frachtgut-, Eilgut- und Gepäck-Transporte.
- E. Stationsweise Zusammenstellung der Fracht- und Eilgüter.
- F. Nachweisung der Vieh- und Equipagen-Transporte.
- G. Monatsweise Uebersicht der Betriebs-Einnahmen.
- H. Nachweisung der Einnahmen überhaupt.
- I. Nachweisung der Ausgaben, mit Rechnungs-Abschluß.
- K. Uebersicht der von den einzelnen Lokomotiven durchfahrenen Meilen.
- L. Uebersicht der von sämtlichen Lokomotiven monatlich durchfahrenen Meilen.
- M. Nachweisung der von den Wagen durchlaufenen Meilen.
- N. Bestands-Nachweisung der Betriebs-Mittel.
- O. Uebersicht des Verwaltungs-Personals und der Beamten.

Enfagen

zum

General-Bericht

der

Direction der Berlin-Hamburger Eisenbahn-Gesellschaft

für das Jahr

1851.



A.

Monatsweise Zusammenstellung
der
Personenfrequenz und der Einnahme dafür
im Jahre 1851.

M o n a t.	P e r s o n e n .				G e l d b e t r a g .	
	I. Klasse.	II. Klasse.	III. Klasse.	Summa.	Rthlr.	Sgr. Pf.
Januar	241	5,672	20,900	26,813	22,824	5 2
Februar	258	5,742	20,538	26,538	24,026	22 —
März	313	6,763	23,984	31,060	30,505	28 9
April	333	8,369	32,272	40,974	40,835	27 3
Mai	582	9,980	32,957	43,519	46,783	19 —
Juni	414	13,487	47,937	61,838	58,289	24 3
Juli	501	12,678	42,079	55,258	57,777	4 3
August	530	13,188	44,150	57,868	58,509	2 9
September	437	10,715	33,066	44,218	50,263	12 6
October	400	9,285	34,654	44,339	43,340	7 7
November	319	7,122	26,383	33,824	30,658	20 6
December	232	7,568	27,978	35,778	30,805	10 —
Summa	4,560	110,569	386,898	502,027	494,620	4 —
Hierzu Militair	—	454	38,422	38,876	*)34,640	2 10
Auswanderer und Extrazüge .	184	719	3,575	4,478	9,843	7 8
Ueberhaupt	4,744	111,742	428,895	545,381	539,103	14 6

*) In dieser Einnahme ist die Fracht für 146 Fuhrwerke, 1,211 Militair-Pfede und 221 Ctr. Effecten mit enthalten.

Stationsweise

der Personenfrequenz und der

No.	Station.	Es sind abgegangen von den Stationen:			
		I. Klasse.	II. Klasse.	III. Klasse.	Summa.
1	Berlin	1,105	20,942	81,688	103,735
2	Spandau	48	4,314	32,814	37,176
3	Seefeld	—	506	6,962	7,468
4	Nauen	83	2,348	12,277	14,708
5	Paulinenaue	11	447	1,476	1,934
6	Friesack	41	1,584	8,144	9,769
7	Nenstadt	75	2,523	9,554	12,152
8	Zernitz	31	1,143	4,839	6,013
9	Gloewen	15	1,616	9,234	10,865
10	Wilsnack	14	581	5,324	5,919
11	Wittenberge (incl. Magdeburg, Halle und Leipzig)	244	6,399	19,179	25,822
12	Warnow	—	449	1,609	2,058
13	Grabow	43	1,903	6,284	8,230
14	Ludwigslust	427	5,185	13,846	19,458
15	Hagenow (incl. Schwerin, Wismar, Bützow, Güstrow, Rostock)	775	12,413	27,116	40,304
16	Pritzier	11	363	1,628	2,002
17	Brahlsdorf	87	1,211	5,164	6,462
18	Boitzenburg	41	2,286	7,663	9,990
19	Büchen (incl. Mölln, Ratzeburg und Lübeck)	56	2,291	6,791	9,138
20	Lauenburg	—	421	976	1,397
21	Schwarzenbeck	59	2,308	8,691	11,058
22	Friedrichsruh	42	4,907	10,970	15,919
23	Reinbeck	64	1,874	4,924	6,862
24	Bergedorf	46	5,071	31,305	36,422
25	Hamburg	1,242	27,484	68,440	97,166
	Summa	4,560	110,569	386,898	502,027
26	Extrazüge und Auswanderer	184	719	3,575	4,478
27	Militairs	—	454	38,422	38,876
	Ueberhaupt	4,744	111,742	428,895	545,381

B.

Zusammenstellung

Einnahme dafür im Jahre 1851.

Es sind angekommen auf den Stationen:				Ueberhaupt abgegangen und angekommen:				Geldbetrag für die abgefahrenen Passagiere.		
I. Klasse.	II. Klasse.	III. Klasse.	Summa.	I. Klasse.	II. Klasse.	III. Klasse.	Summa.	Rthlr.	Sgr.	Pf.
1,053	20,762	67,634	89,449	2,158	41,704	149,322	193,184	152,288	25	2
48	4,846	41,826	46,720	96	9,160	74,640	83,896	8,420	20	6
—	501	7,091	7,592	—	1,007	14,053	15,060	397	17	6
93	2,323	12,319	14,735	176	4,671	24,596	29,443	9,306	19	—
6	386	1,544	1,936	17	833	3,020	3,870	1,241	7	6
35	1,620	7,966	9,621	76	3,204	16,110	19,390	7,402	19	6
93	2,371	9,309	11,773	168	4,894	18,863	23,925	11,291	25	—
16	1,066	4,618	5,700	47	2,209	9,457	11,713	5,892	2	6
16	1,633	9,115	10,764	31	3,249	18,349	21,629	10,024	11	—
16	548	5,113	5,677	30	1,129	10,437	11,596	2,994	17	8
314	7,565	20,035	27,911	555	13,964	39,214	53,733	38,335	24	6
—	452	1,329	1,781	—	901	2,938	3,839	552	22	6
48	1,971	6,105	8,124	91	3,874	12,389	16,354	4,417	11	11
456	5,236	13,572	19,264	883	10,421	27,418	38,722	13,741	18	7
819	11,410	24,716	36,945	1,594	23,823	51,832	77,249	47,969	18	3
11	369	1,522	1,902	22	732	3,150	3,904	315	23	9
112	1,126	4,834	6,072	199	2,337	9,998	12,534	4,056	11	10
55	2,401	7,738	10,194	96	4,687	15,401	20,184	7,369	27	7
52	2,343	6,642	9,037	108	4,634	13,433	18,175	6,553	11	—
—	321	784	1,105	—	742	1,760	2,502	466	29	5
43	2,468	8,861	11,372	102	4,776	17,552	22,430	6,416	19	2
40	4,891	10,396	15,327	82	9,798	21,366	31,246	2,218	15	11
80	1,360	3,668	5,108	144	3,234	8,592	11,970	1,506	2	3
63	5,232	30,912	36,207	109	10,303	62,217	72,629	8,590	6	—
1,094	27,368	79,249	107,711	2,336	54,852	147,689	204,877	142,848	16	—
4,560	110,569	386,898	502,027	9,120	221,138	773,796	1,004,054	494,620	4	—
184	719	3,575	4,478	368	1,438	7,150	8,956	9,843	7	8
—	454	38,422	38,876	—	908	76,844	77,752	34,640	2	10
4,744	111,742	428,895	545,381	9,488	223,484	857,790	1,090,762	539,103	14	6

Nachweisung

der

im Jahre 1851 bewirkten Militair-Transporte.

Zwischen:		Mannschaften in II. III. Wagenklasse.		Fuhrwerke I. II. Klasse.		Pferde.	Effecten. Ctr.	Zwischen:		Mannschaften in II. III. Wagenklasse.		Fuhrwerke I. II. Klasse.		Pferde.	Effecten. Ctr.
Berlin . . .	Spandau . . .	8	4,084	—	—	—	—	Transport	187	22,325	8	5	122	2 ¹ / ₂	
"	Seefeld . . .	—	7	—	—	—	—	Nauen . . .	Dernitz . . .	—	77	—	—	—	—
"	Nauen . . .	4	1,903	—	—	—	—	"	Oloewen . . .	—	108	—	—	—	—
"	Paulinenaue . . .	—	211	—	—	1	—	"	Wilsnack . . .	2	97	—	—	—	—
"	Friesack . . .	9	2,330	—	—	—	—	"	Wittenberge . . .	—	122	—	—	—	—
"	Neustadt . . .	36	2,392	6	2	63	—	"	Warnow . . .	2	7	—	—	—	—
"	Dernitz . . .	3	907	—	—	—	—	"	Ludwigslust . . .	—	9	—	—	—	—
"	Oloewen . . .	62	2,291	2	3	50	—	"	Hagenow . . .	—	2	—	—	—	—
"	Wilsnack . . .	21	1,120	—	—	—	—	"	Brahlsdorf . . .	—	2	—	—	—	—
"	Wittenberge . . .	1	1,468	—	—	—	—	"	Boitzenburg . . .	—	1	—	—	—	—
"	Warnow . . .	1	73	—	—	—	—	"	Hamburg . . .	—	7	—	—	—	—
"	Oranow . . .	—	6	—	—	—	—	Paulinenaue	Friesack . . .	—	21	—	—	—	—
"	Ludwigslust . . .	—	19	—	—	—	—	"	Neustadt . . .	—	63	—	—	—	—
"	Hagenow . . .	—	70	—	—	—	—	"	Dernitz . . .	—	27	—	—	—	—
"	Boitzenburg . . .	—	14	—	—	—	—	"	Oloewen . . .	—	21	—	—	—	—
"	Schwarzenbeck . . .	—	1	—	—	—	—	"	Wilsnack . . .	—	7	—	—	—	—
"	Hamburg . . .	18	2,439	—	—	8	2 ¹ / ₂	"	Wittenberge . . .	—	14	—	—	—	—
Spandau . . .	Nauen . . .	—	382	—	—	—	—	"	Neustadt . . .	—	335	—	—	—	—
"	Paulinenaue . . .	—	24	—	—	—	—	"	Dernitz . . .	—	188	—	—	—	—
"	Friesack . . .	—	160	—	—	—	—	"	Oloewen . . .	—	73	—	—	—	—
"	Neustadt . . .	—	148	—	—	—	—	"	Wilsnack . . .	—	29	—	—	—	—
"	Dernitz . . .	—	106	—	—	—	—	"	Wittenberge . . .	—	66	—	—	—	—
"	Oloewen . . .	—	104	—	—	—	—	"	Warnow . . .	—	5	—	—	—	—
"	Wilsnack . . .	18	663	—	—	—	—	"	Oranow . . .	—	2	—	—	—	—
"	Wittenberge . . .	4	219	—	—	—	—	"	Hamburg . . .	—	3	—	—	—	—
"	Warnow . . .	—	2	—	—	—	—	Neustadt . . .	Dernitz . . .	1	40	—	—	1	—
"	Hagenow . . .	—	4	—	—	—	—	"	Oloewen . . .	—	226	—	—	—	—
"	Schwarzenbeck . . .	—	1	—	—	—	—	"	Wilsnack . . .	—	55	—	—	—	—
"	Hamburg . . .	1	85	—	—	—	—	"	Wittenberge . . .	1	374	—	—	—	—
Seefeld . . .	Paulinenaue . . .	—	1	—	—	—	—	"	Warnow . . .	—	11	—	—	—	—
Nauen . . .	Paulinenaue . . .	—	67	—	—	—	—	"	Hagenow . . .	—	1	—	—	—	—
"	Friesack . . .	1	868	—	—	—	—	"	Hamburg . . .	2	356	—	—	—	—
"	Neustadt . . .	—	156	—	—	—	—								
	Latus . . .	187	22,325	8	5	122	2 ¹ / ₂		Latus . . .	195	24,674	8	5	123	2 ¹ / ₂

Zwischen:		Mann- schaften in II. III. Wagenklasse.		Fuhr- werke I. II. Klasse.		Pferde.	Effecten. Ctr.	Zwischen:		Mann- schaften in II. III. Wagenklasse.		Fuhr- werke I. II. Klasse.		Pferde.	Effecten. Ctr.
Transport		195	24,674	8	5	123	2 $\frac{2}{3}$	Transport		429	37,427	138	7	1209	221 $\frac{1}{3}$
Dernitz	Gloemen	—	111	—	—	—	—	Warnow	Hamburg	—	32	—	—	1	—
"	Wilsnack	—	32	—	—	—	—	Grabow	Hagenow	—	1	—	—	—	—
"	Wittenberge	—	139	—	—	—	—	"	Boitzenburg	—	3	—	—	—	—
"	Warnow	—	2	—	—	—	—	"	Hamburg	—	4	—	—	—	—
"	Hagenow	—	5	—	—	—	—	Ludwigslust	Hagenow	—	166	—	—	—	—
"	Bergedorf	—	1	—	—	—	—	"	Brahlsdorf	—	2	—	—	—	—
"	Hamburg	—	4	—	—	—	—	"	Boitzenburg	1	27	—	—	1	—
Gloemen	Wilsnack	—	130	—	—	—	—	"	Hamburg	—	42	—	—	—	—
"	Wittenberge	—	271	—	—	—	—	Hagenow	Brahlsdorf	—	6	—	—	—	—
"	Warnow	—	16	—	—	—	—	"	Boitzenburg	—	36	—	—	—	—
"	Hagenow	—	1	—	—	—	—	"	Büchen	—	2	—	—	—	—
"	Hamburg	—	4	—	—	—	—	"	Schwarzenbeck	—	6	—	—	—	—
Wilsnack	Wittenberge	—	180	—	—	—	—	"	Hamburg	12	140	—	—	—	—
"	Boitzenburg	1	40	—	—	—	—	"	Boitzenburg	—	17	—	—	—	—
"	Hamburg	—	5	—	—	—	—	"	Hamburg	—	3	—	—	—	—
Wittenberge	Warnow	—	25	—	—	—	—	Boitzenburg	Schwarzenbeck	—	4	—	—	—	—
"	Ludwigslust	—	1	—	—	—	—	"	Hamburg	1	165	—	—	—	—
"	Hagenow	—	52	—	—	—	—	Büchen	Lauenburg	—	4	—	—	—	—
"	Brahlsdorf	—	2	—	—	—	—	"	Hamburg	—	10	—	—	—	—
"	Boitzenburg	—	245	—	—	—	32 $\frac{2}{3}$	"	Hamburg	—	4	—	—	—	—
"	Büchen	—	6	—	—	—	—	Lauenburg	Hamburg	—	8	—	—	—	—
"	Schwarzenbeck	121	3,849	118	—	520	—	Schwarzenbeck	Bergedorf	—	8	—	—	—	—
"	Hamburg	112	7,605	12	2	566	186	"	Hamburg	9	149	1	—	—	—
Warnow	Boitzenburg	—	27	—	—	—	—	Friedrichsruh	Hamburg	2	14	—	—	—	—
								Bergedorf	Hamburg	—	150	—	—	—	—
Latus		429	37,427	138	7	1209	221 $\frac{1}{3}$	Summa		454	38,422	139	7	1211	221 $\frac{1}{3}$

D.

Monatsweise Zusammenstellung

der transportirten

Frachtgüter, Eilgüter und Gepäcke

im Jahre 1851.

Im Monat.	Frachtgut.		Eilgut.		Zusammen an Fracht- u. Eilgut.		Gepäck.	
	½ Ctr.	⅓	½ Ctr.	⅓	½ Ctr.	⅓	½ Ctr.	⅓
Januar	186,514	3	2,716	5	189,230	8	4,605	—
Februar	203,354	8	2,732	7	206,087	5	3,575	9
März	263,643	6	4,335	1	267,978	7	4,691	—
April	258,653	1	4,713	4	263,366	5	7,556	3
Mai	232,996	1	4,460	4	237,456	5	7,743	7
Juni	254,791	5	3,641	—	258,432	5	7,879	9
Juli	245,829	5	3,272	6	249,102	1	8,873	—
August	230,261	6	3,224	5	233,486	1	9,150	5
September	271,830	—	4,824	9	276,654	9	8,076	—
October	315,939	6	7,275	8	323,215	4	7,454	9
November	317,519	6	7,408	4	324,928	—	5,750	1
December	331,824	6	6,899	3	338,723	9	5,366	8
Summa	3,113,158	3	55,504	6	3,168,662	9	80,723	1

Stationsweise Zusammenstellung

der transportirten

Fracht- und Eilgüter

im Jahre 1851.

Nr.	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.	
		½ Ctr.	1/10	½ Ctr.	1/10	½ Ctr.	1/10	½ Ctr.	1/10	½ Ctr.	1/10	½ Ctr.	1/10
1	Berlin	441,270	2	9,550	5	1,321,706	6	16,764	2	1,762,976	8	26,314	7
2	Spandau	19,307	5	108	8	8,612	—	223	9	27,919	5	332	7
3	Seefeld	2,232	8	—	—	32	—	—	—	2,264	8	—	—
4	Nauen	42,107	—	557	1	28,350	8	500	7	70,457	8	1,057	8
5	Paulinenaue	19,499	8	27	—	1,912	3	295	6	21,412	1	322	6
6	Friesack	42,108	3	313	8	20,250	7	400	7	62,359	—	714	5
7	Neustadt a. D.	86,256	9	282	8	37,025	1	386	1	123,282	—	668	9
8	Zernitz	26,710	9	445	4	23,367	1	413	4	50,078	—	858	8
9	Glöwen	33,442	1	1,107	1	29,547	1	444	6	62,989	2	1,551	7
10	Wilsnack	8,933	7	51	7	16,247	7	217	—	25,181	4	268	7
11	Wittenberge	184,410	—	11,393	9	441,181	5	5,833	3	625,591	5	17,227	2
12	Warnow	2,755	4	6	8	1,158	9	61	8	3,914	3	68	6
13	Grabow	23,094	4	184	6	19,411	6	383	7	42,506	—	568	3
14	Ludwigslust	15,488	6	307	8	35,601	8	1,295	—	51,090	4	1,602	8
15	Hagenow	251,775	3	4,539	3	183,348	8	6,005	9	435,124	1	10,545	2
16	Pritzier	9,431	—	14	8	4,183	6	141	5	13,614	6	156	3
17	Brahlsdorf	26,450	1	30	7	4,239	1	261	9	30,689	2	292	6
18	Boitzenburg	37,273	6	174	3	22,278	1	496	3	59,551	7	670	6
19	Büchen	90,365	5	703	4	53,893	—	3,099	2	144,258	5	3,802	6
20	Laenburg	4,641	5	152	2	7,338	9	50	7	11,980	4	202	9
21	Schwarzenbeck	31,618	6	263	4	8,808	6	581	8	40,427	2	845	2
22	Friedrichsruh	20,731	5	87	—	1,965	—	796	5	22,696	5	883	5
23	Reinbeck	2,431	5	191	6	3,618	8	64	—	6,050	3	255	6
24	Bergedorf	12,067	—	1,112	1	43,597	6	493	8	55,664	6	1,605	9
25	Hamburg	1,678,755	1	23,898	5	795,481	6	16,293	—	2,474,236	7	40,191	5
	Summa	3,113,158	3	55,504	6	3,113,158	3	55,504	6	6,226,316	6	111,009	2

Nachweisung

der

im Jahre 1851 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.	Kälber.	Schweine.	Schaafe.	Hunde.	Geflügel.	I. Klasse.	II. Klasse.	Rthlr.	Sgr.	Pf.	Rthlr.	Sgr.	Pf.
	Stek.	Stek.	Stek.	Stek.	Stek.	Stek.	Stek.	I.	II.						
Berlin	175	105	20	13,109	1,300	415	—	12	27	16,640	5	9	562	24	—
Spandau	5	—	3	—	106	118	1	3	—	32	28	—	35	21	—
Seefeld	—	—	—	—	—	3	—	—	—	—	3	—	—	—	—
Nauen	18	186	120	314	1,986	152	267	3	1	165	16	6	22	28	—
Paulinenaue	—	19	6	38	88	32	—	—	—	40	3	6	—	—	—
Friesack	5	597	7,115	4,413	1,084	107	—	—	3	786	19	—	10	24	—
Neustadt	68	1,073	8,566	3,090	1,164	103	100	2	6	1,266	8	3	37	1	—
Zernitz	9	173	2,435	7,410	787	48	48	—	—	716	18	—	—	—	—
Glöwen	37	122	2,177	8,304	1,363	165	—	—	4	1,098	—	3	11	26	—
Wilsnack	134	68	111	602	7	41	3,780	—	8	630	21	—	75	15	—
Wittenberge	102	199	38	1,623	453	137	3,096	9	6	1,018	6	7	188	12	—
Warnow	—	53	79	1,506	110	17	—	—	—	124	3	—	—	—	—
Grabow	33	76	7	3,379	150	21	—	2	1	384	1	6	21	17	—
Ludwigslust	41	209	8	8,619	811	52	35	2	9	652	25	6	87	1	—
Hagenow	33	112	4	3,381	2,164	56	3	1	4	357	20	9	40	3	—
Prilz	—	—	—	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Brahlisdorf	—	68	93	8,411	1,084	21	618	—	—	506	4	9	—	—	—
Boitzenburg	66	50	92	1,750	87	27	—	—	1	327	3	11	4	2	—
Büchen	14	3	940	1,549	257	11	2	—	1	188	7	9	6	—	—
Schwarzenbeck	7	3	447	2,157	129	37	—	1	2	142	20	—	56	6	—
Friedrichsruh	—	—	1	4	3	35	1	—	—	5	24	—	—	—	—
Reinbeck	—	2	12	5	—	56	—	—	—	10	9	6	—	—	—
Bergedorf	4	41	3,592	583	30	91	1	—	2	107	15	6	35	28	—
Hamburg	532	214	17	537	71	425	57	18	29	35,851	28	6	777	29	—
Summa	1,283	3,373	25,883	70,787	13,234	2,170	8,009	53	104	61,053	24	6	1,973	27	—
Dazu im directen Verkehr mit anderen Bahnen	286	353	243	31,337	3,039	300	105	26	36	15,773	—	6	532	5	6
Ueberhaupt	1,569	3,726	26,126	102,124	16,273	2,470	8,114	79	140	76,826	25	—	2,506	2	6

Monatsweise Zusammenstellung sämtlicher Betriebs-Einnahmen der Berlin-Hamburger Eisenbahn-Gesellschaft im Jahre 1851.

Im Monat:	A. Aus dem Personen-Verkehr.				B. Aus dem Frachtgut-Transport.				C.		D. Für Elgent.				E. Für Gepäck.				F. Für Equipagen.				Haupt-Summen.											
	Im eigenen Verkehr (incl. Extrordin.)		Antheile an dem Verkehr mit andern Bahnen.		Im eigenen Ver-kehr (incl. Extr. ord. u. Postfracht.)		Antheile an dem Verkehr mit andern Bahnen.		Für Vieh.		Antheile an dem Verkehr mit andern Bahnen.		Im eigenen Verkehr.		Antheile an dem Verkehr mit andern Bahnen.		Im eigenen Verkehr.		Antheile an dem Verkehr mit andern Bahnen.		Summa.		Rabl.	Sgr. Pf.										
	Rabl.	Sgr. Pf.	Rabl.	Sgr. Pf.	Rabl.	Sgr. Pf.	Rabl.	Sgr. Pf.	Rabl.	Sgr. Pf.	Rabl.	Sgr. Pf.	Rabl.	Sgr. Pf.	Rabl.	Sgr. Pf.	Rabl.	Sgr. Pf.	Rabl.	Sgr. Pf.	Rabl.	Sgr. Pf.												
Januar	23,253	20 1	2,878	6 5	26,131	26 6	24,799	2 2	17,778	29 6	42,578	1 8	3,137	25 3	1,530	21	418	22 9	1,949	13 9	519	6 9	236	24	756	9	69	10	86	10	74,639	17 11		
Februar	26,629	26 6	2,708	17 3	29,336	13 9	28,677	20 1	18,511	16 1	47,189	6 2	6,120	17 8	1,403	6	497	1 9	1,900	7 9	540	28 11	206	22 8	747	21 7	89	16	85	363	22 11			
März	35,342	19 1	3,560	4 7	38,902	23 8	38,540	12 7	8,594	21 3	67,135	3 10	11,540	17	2,121	17	716	10 3	2,837	27 3	804	24 10	262	8 7	1,067	3 5	154	28	31	17	186	15	121,670	2
April	39,387	25 10	5,599	8 3	44,987	4 1	56,670	22 5	9,347	25 9	66,018	2	8,587	24 2	1,871	8	944	21 10	2,815	29 10	1,170	14 2	457	27 3	1,628	11 5	224	24	310	6	124,348	3 8		
Mai	42,608	8 3	7,443	3 6	50,051	11 9	47,443	29	9,077	22 11	56,521	21 11	8,409	29 7	1,522	7	1,029	9 8	2,551	16 8	1,227	13 8	555	3 2	1,762	16 10	220	20	239	14	119,556	20 9		
Juni	53,316	10 2	7,456	8	60,772	18 2	55,434	3	8,426	15 9	63,860	18 9	6,009	4	1,502	5	671	25 10	2,174	10	1,245	29 8	399	26	1,645	25 8	214		268	10	134,710	17 5		
Juli	55,575	2 5	9,387	28 2	64,963	7	49,645	29 11	10,437	11 8	60,083	10 7	4,991	28 8	1,340	1	561	25 1	1,901	26 1	1,367	5 11	560	4 4	1,927	10 3	134	26	194	22	133,962	8 2		
August	54,323	29 10	8,583	27 7	62,907	27 5	46,310	10 7	9,814	3 6	56,124	14 1	5,683	2 8	1,568	9	494	6 6	2,062	15 6	1,569	2 2	508	18 9	2,077	20 11	303	9	361	3	129,216	23 7		
September	43,229	24	8,060	21 3	51,290	15 3	54,364	7 11	13,262	5 6	67,626	13 5	5,923	17 1	1,985	24	1,055	7 11	3,041	11 11	1,395	9 8	482	26 5	1,878	6 1	206	16	225	19	129,885	12 9		
October	36,420	2 5	8,180	11 7	44,600	14	53,944	13 4	17,498	19 11	71,443	3 3	7,023	28 8	2,861	17	1,554	19 1	4,416	6 1	1,289	11 7	586	4 7	1,868	16 2	175	24	270	2	129,632	10 2		
November	27,805	3 11	5,982	25	33,787	28 11	41,465	15 9	24,392	25 3	65,858	11	6,128	2 6	2,449	19	1,746	27 6	4,196	16 6	894	28	391	8 1	1,286	1 1	103	28	141	24	111,378	24 6		
December	25,413	12 3	5,937	28 2	31,411	10 5	54,565	9 4	24,760	20 9	79,326	1	3,470	7 9	2,906	25	1,411	2 5	4,317	27 5	681	23 3	379	23 9	1,054	17	76	6	119,712	18 8				
Summa	463,306	4 9	75,707	9 9	539,103	14 6	571,861	25 1	171,903	7 10	743,765	2 11	76,826	25	23,063	9	11,102	7	34,165	9 7	12,699	18 7	5,020	12 7	17,720	1 2	1,973	27	532	5 6	2,508	2 6	1,414,086	25 8

Einnahmen

im Betriebs-Jahre 1851.

Lit.	Tit.	Benennung.	Speciell.		Summarisch.	
			Rthlr.	Sgr. Pf.	Rthlr.	Sgr. Pf.
A.		Aus der Personen-Beförderung:				
	I.	Tarfmässige Einnahme für Personen	494,620	4 —		
	II.	Extraordinaire " " "	44,483	10 6		
	III.	Für Gepäck etc.	17,720	1 2		
	IV.	Für Equipagen	2,506	2 6		
					559,329	18 2
B.		Aus dem Güllertransport:				
	I.	Tarfmässige Einnahme für Frachtgüter	731,184	13 11		
	II.	Extraordinaire " " "	5,339	6 1		
	III.	Für Eilgüter	34,165	9 7		
	IV.	Für Vieh	76,826	25 —		
					847,515	24 7
C.		Einnahme aus dem Transport der Postgüter			7,241	12 11
		Aus dem Betriebe überhaupt			1,414,086	25 8
D.		Vereinnahmte Mieten von Beamten, Postämtern, Steuer-Beamten, Telegraphen- und Eisenbahn-Directionen und Restaurationen			8,536	12 6
E.		Einnahmen für Verpachtungen			18 18	—
F.		Für verauslagte Assekuranprämien auf höhere Versicherungen und sonstige Assekuranz-Restitutionen			2,794	29 5
G.		Vergütung für Benutzung unserer Wagen auf anderen Bahnen			1,589	24 6
H.		Zinsen			2,056	12 2
I.		Transitzölle , welche nicht in den Frachtsätzen enthalten sind, und daher besonders erhoben wurden			195,142	15 4
K.		Restitutionen verschiedener Art			9,189	18 3
L.		Erlös für verkaufte Materialien und sonstige Gegenstände			853	3 10
M.		Unvorhergesehene Einnahmen			1,468	14 3
		Einnahme überhaupt			1,635,736	23 11